



INSTITUTO DE HUMANIDADES

ADRIANO MIKAEL FELIX SILVA

**TERRITÓRIO E (DES) TERRITORIALIDADE: O ANTES E O DEPOIS DAS OBRAS
DO METROFOR NAS RUAS DO TRILHO, EM MARACANAÚ - CE**

ACARAPE

2018

ADRIANO MIKEL FELIX SILVA

**TERRITÓRIO E (DES) TERRITORIALIDADE: O ANTES E O DEPOIS DAS OBRAS
DO METROFOR NAS RUAS DO TRILHO, EM MARACANAÚ – CE**

Trabalho de Conclusão de Curso, na forma de Projeto de Pesquisa, apresentado à banca examinadora da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira como requisito para a obtenção do título de bacharel em Humanidades, sob a orientação do Prof. Dr. Carlos Henrique Lopes Pinheiro

ACARAPE

2018

ADRIANO MIKAEL FELIX SILVA

**TERRITÓRIO E (DES) TERRITORIALIDADE: O ANTES E O DEPOIS DAS OBRAS
DO METROFOR NAS RUAS DO TRILHO, EM MARACANAÚ – CE**

Aprovado em 01 de novembro de 2018

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Henrique Lopes Pinheiro (Orientador)
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB

Prof. Dr. Francisco Thiago Rocha Vasconcelos
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB

Profa. Dra. Silviana Fernandes Mariz
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB

LISTA DE IMAGENS

| | | |
|--------------------|---|-----------|
| Imagem 01 – | Satélite do Google Maps | 09 |
| | | |
| Imagem 02 – | Muros e trilhos sendo colocados entre as ruas do Trilho..... | 15 |
| Imagem 03 – | Trem da CBTU passa entre as ruas do Trilho..... | 16 |
| Imagem 04 – | Laudo de desapropriação do Metrofor..... | 17 |
| Imagem 05 – | Rua do Trilho do Lado do Alto da Mangueira..... | 17 |
| Imagem 06 – | Estação Ferroviária de Maracanaú..... | 22 |

SUMÁRIO

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 6 |
| 2 JUSTIFICATIVA | 11 |
| 3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA..... | 19 |
| 4 HIPÓTESES | 24 |
| 5 METODOLOGIA..... | 26 |
| 6 CRONOGRAMA..... | 28 |
| 7 ANEXOS | 29 |
| REFERÊNCIAS | 31 |

1 INTRODUÇÃO

Constantemente, territórios e, por sua vez, territorialidades são alvos de disputas e discussões em áreas tidas por Estado, por empresas privadas, ou ambos, como sendo de interesse econômico, social ou ambiental. Tais interesses podem ocorrer nos mais diversos locais, desde uma rua, um bairro, cidades inteiras ou até no campo. Em sua lista de serviços, destaco as construções de barragens (açudes e represas), grandes obras de prédios e condomínios de luxo, criação de avenidas, criação de linhas e estações de metrô/trem, e também, como coloca Godoi (2014) “plantações monocultoras e ainda [...] áreas de preservação ambiental, nos casos em que a ideologia preservacionista entra em colisão com a possibilidade da presença humana” e outros. Parto dessa noção de disputa e discussão a partir da leitura de Raffestin (1993), que traz em sua obra uma vasta discussão sobre o território e sua existência. Como o autor afirma, “há poderes que podem intervir em todas as escalas, e aqueles que estão limitados às escalas dadas” (RAFFESTIN, 1993, p. 154).

Dentre todos esses casos, assinalo que um fator importante deve ser levado em consideração: a situação dos impactados. Isto porque para a realização destes serviços, Estado e/ou empresas privadas irão atingir direta ou indiretamente a terceiros, seja em desterritorializações, reterritorializações, criação de empregos ou desenvolvimento estrutural das localidades em que estes órgãos irão se inserir para a consumação de suas obras.

Adentrando em tais situações, acentuo importantes contrastes a serem levados em apreço nos momentos de diálogo acerca de disputas ou discussões territoriais entre Estado, empresas privadas e pessoas que vivem em territórios diretamente impactados. A primeira problematização a ser colocada é a de: qual é a importância de obras estatais e/ou privadas para a localidade e as pessoas que serão atingidas para a realização de um serviço. Outra e também importante problemática que deve ser levada em consideração é a questão dos impactos trazidos por estas obras e empresas a pessoas e territórios; e se elas contemplam o território, as vivências e as pessoas em que se inserem ou apenas se inserem no território, deixando-o junto com os que nele vive em uma importância secundária.

Abordando rapidamente os termos território, territorialidade, desterritorialidade e reterritorialidade, uso as discussões de Raffestin (1993) para discutir os dois primeiros termos. O autor descreve o território como sendo uma produção de um ator sintagmático (indivíduo, Estado e outros autores) com o intuito de organizar o campo de sua ação, relacionar-se com a sociedade, estabelecer conhecimentos e usos, e se comunicar através de códigos. Já a territorialidade é o processo de trocas, comunicação e consumo ocorrendo. O Estado, assim como todo e qualquer outro órgão da sociedade, também produz seu território e territorialidade

(RAFFESTIN, 1993). A desterritorialidade ocorre quando um território é rompido, assim como sua territorialidade também o é, ou seja, um processo de desterritorialização. Para o geógrafo Rogério Haesbaert a desterritorialização não é o fim do território e do processo de territorializar, entra, neste momento, a reterritorialização (HAESBAERT, 2007), uma nova territorialidade em um outro território.

Falar dessa forma acerca de território pode ser lido por alguns como uma descrição macro dos fatos, portanto, cito Haesbaert (1997, p. 42) para dar uma noção maior acerca da problemática por mim proposta. Para o autor

O território envolve sempre, ao mesmo tempo [...], uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de 'controle simbólico' sobre o espaço onde vivem (sendo também, portanto, uma forma de apropriação) e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar: a apropriação e a ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos. (HAESBAERT, 1997, p. 42)

Munido desta primeira discussão acerca dos debates relacionados a território e suas dinâmicas, o presente projeto tem por finalidade propor, a partir dos conceitos de território, territorialidade e desterritorialidade, uma pesquisa de investigação sobre o antes e o depois das obras do Metrofor (Metrô de Fortaleza / Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos) nas ruas do Trilho, localizadas especificamente entre os bairros Alto da Mangueira e Boa Vista, na cidade de Maracanaú, estado do Ceará.

Maracanaú está localizado na região metropolitana de Fortaleza. Pelo último censo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) a população do município é de 209.057 habitantes (IBGE, 2010). Como descreve Sousa Neto (2010), as origens do município se deram em torno de suas lagoas e de sua população indígena. Seu povoamento e história, de acordo com o autor, está ligado a chegada de equipamentos públicos, como a vinda da Estrada de Ferro de Baturité, a Colônia Antônio Justa, espaço criado para tratamento de pessoas acometidas por hanseníase, o sanatório do município, que tinha por função cuidar de pessoas portadoras de tuberculose, também o reformatório, conhecido por Santo Antônio do Buraco, que abrigava menores de idade em conflito com a lei, e a indústria cearense, que na década de 60 desembarcou na cidade e moldou, mais uma vez, sua dinâmica.

De volta à pesquisa, neste primeiro momento descreverei o que foram as obras do Metrofor na cidade de Maracanaú, focando em meu objeto, que são as atuações da empresa nas ruas do Trilho, vias vizinhas, que levam o mesmo nome e que, até a chegada do Metrô de Fortaleza, não eram divididas entre os bairros de sua atual configuração. Em seguida explanarei

as áreas de ambas as ruas a serem pesquisadas, que por serem de grande extensão, não serão estudadas em todas as suas dimensões. Os objetivos específicos e os métodos de pesquisa vêm adiante.

O Metrofor chegou à cidade no início dos anos 2000 para a construção de um sistema de passageiros sobre trilhos. No decorrer desse tempo a empresa colocou muros de proteção de concreto entre os trilhos, separando, assim, ambas as ruas, que até então só tinham seus limites demarcados pelos trilhos de trem. Ainda no decorrer dos anos 2000, o órgão implantou uma estação de trem que atenderia aos moradores dos bairros Alto da Mangueira, Boa Vista e outras localidades próximas.

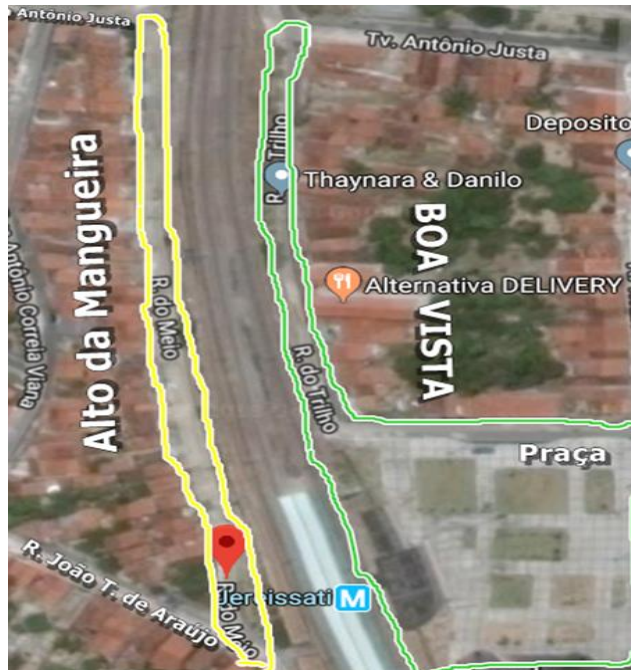
Pôr em prática essas obras exigiu ao Metrofor realizar desapropriações de algo em volta de uma centena de propriedades, entre casas e terrenos, no decorrer das ruas, muitos deles desapropriados por completo, outros pela metade, pois não eram de interesse total para as obras que seriam realizadas. Diante do cenário, restou aos moradores o diálogo e a busca por uma indenização que valesse à pena e que fosse possível dar-lhes boas condições para construir suas casas em outros locais ou reformar aquilo que não foi demarcado de interesse público para a desapropriação.

Tendo como tema e delimitação “Território e (des) territorialidade: o antes e o depois das obras do Metrofor nas ruas do Trilho, em Maracanaú – CE”, este trabalho tem como objetivo geral: investigar junto aos residentes das ruas do Trilho, que possuem suas casas nas ruas supracitadas desde a chegada do Metrofor, e que foram diretamente impactados pelas obras da empresa, como e de que forma suas vidas e cotidianos foram alterados a partir da vinda da companhia.

Assinalo aqui que, as pessoas que possuem residência nas ruas do Trilho atingidas pelas obras da companhia, que vivem em ambos os lados das vias ainda hoje, as quais pretendo convidar como colaboradores de uma futura pesquisa, foram desterritorializadas pelas obras do Metrofor, no entanto não se deslocaram para um outro local, mas se reterritorializaram nas ruas do Trilho. Na justificativa, exponho, questiono e comento melhor sobre se desterritorializar sem se locomover. Mas agora, explico que o fato de eu estar elencando como objeto para uma futura pesquisa os residentes das ruas do Trilho que viram e foram impactados pelas obras do Metrofor, focando no seu antes e depois, necessito estar investigando este processo ao lado dos que decidiram permanecer com residência nas ruas e não dos que foram embora. Apesar de diversos residentes terem ido embora das ruas e outros terem ficado, ambos os lados da situação foram desterritorializados.

Ambas as vias possuem uma enorme extensão, e por isso, delimitarei apenas uma parte das duas ruas para a realização de uma futura pesquisa, levando em consideração que estou inserido diretamente nas áreas demarcadas. Essa escolha significa a possibilidade de um acesso mais fácil ao território e aos moradores que convidarei para a colaboração numa futura pesquisa.

Imagem 01 – Satélite do Google Maps



Fonte: Google Maps (2018) (Imagem adaptada)

Na Imagem 01, a área marcada de amarelo e de verde indicam os lados e a extensão das ruas que pesquisarei. Ambas as vias são ainda maiores, no entanto ficarei apenas com as áreas demarcadas. Na parte circulado de amarelo, do lado oeste, está localizada a rua do Trilho (erroneamente chamada de “Rua do Meio” nesta ferramenta de mapa/satélite), fazendo esquina com a Rua João T. de Araújo no sentido sul, e com a Rua Antônio Justa, sentido norte. A rua do Trilho deste lado, como dizem os moradores fica para o “lado do Alto da Mangueira”. No círculo verde, ao lado leste, fica a rua do Trilho, “do lado do Boa Vista”. O espaço da praça, que também está circulado, antes das obras do Metrofor era composto por dezenas de casas. A rua do Trilho do Boa Vista faz esquina com a Travessa Antônio Justa (TV Antônio Justa, na imagem de satélite) no sentido norte. O símbolo “M” indica a estação Jereissati, do Metrô de Fortaleza.

Buscando alcançar meu objetivo geral de forma detalhada, designo como objetivos específicos os quatro seguintes pontos:

- Descrever quais mudanças ocorreram no campo estrutural, social e econômico nas ruas do Trilho com a chegada do Metrô de Fortaleza;
- Investigar como foi o processo de negociação entre o Metrofor e os moradores das ruas do Trilho;
- Identificar, a partir das narrativas de moradores, que tipos de impactos obras como a do Metrofor trouxeram para os habitantes das ruas do Trilho;
- Verificar, através das perspectivas dos moradores, se o Metrofor com suas obras impactou de maneira positiva e/ou negativa suas situações de vida;

Em relação ao método de pesquisa, trata-se de uma pesquisa de método qualitativo, realizada através de uma entrevista semiestruturada, que será feita junto a moradores que sentiram os impactos das obras da empresa desde a sua chegada às ruas. Como minha ideia é entender esse processo pelos moradores, necessito usar da ferramenta da história oral como aliada principal. A memória é essencial para se entender o antes e depois das ruas do Trilho. Numa pesquisa que recorre à oralidade, “quem escuta uma história está em companhia do narrador, [e] mesmo quem a lê partilha dessa companhia” (BENJAMIN, 1987, p. 213). Atento ao fato de que como proponho uma pesquisa a partir da oralidade, uma transcrição deverá ser feita após o fim das gravações dadas através da entrevista semiestruturada. Minha proposta é desenvolver uma pesquisa abrangente, que contemple todas as relações existentes entre território, territorialidade, desterritorialidade e indivíduos, e também Estado, sua relação com o capital e as demandas por obras de desenvolvimento e mobilidade dentro das cidades.

Acrescento que para a discussão das noções de “território”, “territorialidade”, “desterritorialidade” e “reterritorialidade”, uso apenas textos de geógrafos, com exceção da produção de Godoi (2014), que é antropóloga, porque as discussões sobre esses temas estão bem mais consolidadas e voltadas de forma central para a área da Geografia. Pontuo, no entanto, que minha intenção em uma futura pesquisa é realizar um estudo interdisciplinar, dialogando ao máximo com todas as áreas do conhecimento, como a História, levando em consideração que necessito estudar o antes e depois do Metrofor através das narrativas orais, o Urbanismo e a Antropologia Urbana, uma vez que entender a cidade e o urbano é essencial para minha proposta, a Sociologia, haja vista que os inúmeros fatores que movem e fazem a sociedade são essenciais a se analisar em qualquer pesquisa dentro das Ciências Humanas e Sociais.

2 JUSTIFICATIVA

Estudando as nações e os nacionalismos, o historiador britânico Eric Hobsbawm ao analisar o surgimento do Estado-nação, destaca que conceito de território passou a ser usado para se referir a uma área constituída de Estado, com um governo que comandava um povo, como um todo, com língua e costumes únicos. No decorrer dos séculos essas constituições foram se moldando através de diversos fatores. Em análise do século XX, o historiador observou que as nações e Estados do final do século supracitado já não eram as mesmas dos períodos anteriores. O século XX foi palco de revoltas, guerras, independências de países colonizados, rejeição a política moderna. Os territórios já não eram mais os mesmos (HOBSBAWM 1991). As críticas à modernidade e aos modos de se analisar o espaço vieram com força, como concebe o geógrafo norte americano Edward Soja. Os críticos do historicismo viam naquilo que o geógrafo chamou de “geografia crítica humana pós-moderna” a oportunidade de romper com o historicismo ao se analisar a sociedade e o tempo. O espaço também era importante (SOJA, 1993). Dentro dessas contestações a noção de território ganha um novo sentido, passando a abordar então, as questões de controle e apropriação simbólica e física do território (VALVERDE, 2004)

Trago como base para me nortear durante toda minha pesquisa, os conceitos de território e territorialidade do geógrafo francês Claude Raffestin (1993). Portanto, compartilho daquilo que diz Raffestin (1993), que entende o território como um produto direto daquilo que é produzido socialmente por um ator sintagmático, que se apropria de determinado espaço para exercer sua (s) territorialidade (s).

Milton Santos (2005, p. 255), importante geógrafo brasileiro, em “O Retorno do Território”, dirá que território é “sinônimo de espaço humano, espaço habitado”. Ainda na sua obra, Santos (2005) também coloca que “é o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social”. Compreender isto é “fundamental para afastar o risco de alienação, o risco da perda do sentido da existência individual e coletiva” (SANTOS, 2005, p. 255).

O Estado, como instituição, e outros órgãos, como as empresas privadas, também produzem seus territórios, seja para demarcar fronteiras e ligações ou para defender interesses

(Raffestin 1993). Empresas privadas, como mineradoras, por exemplo, buscam sempre o direito de explorar terras ricas em minério, e costumam conseguir, criando, assim, um território para poder chamar de seu. O Estado-nação, como outro exemplo, busca, de todas as formas, manter o controle de suas fronteiras físicas através de seus braços armados, órgãos de migração e alfândega, e assim, está o tempo inteiro, como dispõe Raffestin (1993), administrando o seu território.

Entendo territorialidade como o território apropriado, por um indivíduo ou grupo, sendo este território dotado de simbolismos e permeado por vivências de morada e trabalho, ligações e representações (GODOI, 2014) entre indivíduos que estabelecem suas sociabilidades das mais variadas formas possíveis. Acerca dessa produção do território, Raffestin (1993, p. 158) aponta que “os homens ‘vivem’, ao mesmo tempo, o processo territorial por intermédio de um sistema de relações existenciais e/ou produtivistas”.

Como visto na introdução, o Estado e outros órgãos também produzem seus territórios (RAFFESTIN, 1993), mas para este projeto, trago o território e a territorialidade para dentro do campo micro das relações entre indivíduos e suas produções. Minha iniciativa é buscar entender e discutir o território, em específico as ruas do Trilho, não através da visão estatal ou privada, mas sim pela realidade dos que produzem os territórios para além da produção do Estado e/ou do capitalismo e suas finalidades. Isto porque o território é diverso, ele pode ser uma casa, uma rua, a cidade inteira ou um campo de futebol. Como afirma Raffestin (1993, p. 152) “passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que ‘produzem’ o território”.

Mediante isto, Raffestin (1993) aponta que o território anda atrelado ao jogo de poder, por isto, sua produção não está imune aos fatos decorrentes do uso dessa ferramenta. Relacionado ao poder, ele pode ser o de mecanismo do Estado e/ou instituições privadas e também o de quem vive, produz e é o território (RAFFESTIN, 1993) de uma forma individual e também de maneira coletiva.

Sendo assim, todo e qualquer território, em relação a sua produção, passa por disputas e discussões dos mais variados tipos, umas podem ser para organizar a produção territorial (RAFFESTIN, 1993) e outras podem ter como intuito a desterritorialidade. Organizar a produção territorial em si pode significar a desterritorialidade para com outros atores sintagmáticos. É importante frisar que indivíduos e instituições externas, como Estado ou empresas privadas, são, muitas vezes, os causadores dessas disputas, sempre que um território é de seu interesse. Como cita Raffestin (1993, p. 153) “todos nós elaboramos estratégias de

produção, que se chocam com outras estratégias em diversas relações de poder”. Em muitos desses casos, fala-se de desterritorialidade. Corrêa (1998, p. 252) diz que a desterritorialidade “é a perda do território apropriado e vivido em razão de diferentes processos derivados de contradições capazes de desfazerem o território”. Citando Souza (2000, p.81) como mais uma fundamentação acerca das disputas dadas nos territórios, este diz que “territórios existem e são construídos (e desconstruídos) nas mais diversas escalas, da mais acanhada (p. ex. uma rua) à internacional (p. ex, a área formada pelo conjunto dos territórios dos países membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte – OTAN)”.

Trazendo como exemplos obras estatais e/ou privadas, muitas vezes, criam-se conflitos em relação aos trabalhos e aos modos que se darão suas consumações em um território. As discordâncias se dão de diversas maneiras, desde a questão da desterritorialização, uso em que o território de interesse estatal e/ou privado terá, até o dinheiro de indenização ou outros fatores. Em vários desses momentos, territórios e territorialidades são jogados no campo da marginalidade e desfeitos contra a vontade de inúmeros indivíduos.

Dar um impacto mínimo possível as pessoas e as economias de cidades do nordeste brasileiro, que conviviam com a seca de maneira tão próxima, foi objeto de discussão de vários governos em toda a história do Brasil, é o que pode se observar em Perote (2006) quando esta faz uma análise histórica das políticas governamentais contra as secas na região nordeste. Obras que pudessem sanar o problema da seca e até mesmo impedir migrações para capitais, como aponta Reis (2015), no caso da Estrada de Ferro de Baturité, a primeira malha ferroviária cearense, pensada também como uma solução para manter as vítimas da seca nos interiores, foram planejadas em toda a história do país. Um exemplo é o projeto do açude do Castanhão, localizado na cidade de Jaguaribara, interior do Ceará.

Segundo Perote (2006) a realização da obra do Castanhão exigia a inundação de mais de dois terços da cidade, o que foi bastante criticado por moradores porque seus territórios e vidas seriam duramente impactados. Pelo fato da cidade ser de maioria campesina, uma inundação provocaria danos sem tamanho às plantações e criações de animais dos moradores. Para alguns analistas, os impactos ambientais seriam incalculáveis (PEROTE, 2006). No ano de 2002 o açude foi inaugurado.

Indo para o campo das grandes cidades brasileiras, cito como exemplo as discussões acerca da demolição do Cais José Estelita, na cidade de Recife, Pernambuco. Em 2009, segundo Gomes et al (2015) construtoras e imobiliárias lançaram um projeto de urbanização a ser feito na área ocupada pelo cais. O espaço do cais daria lugar a “um complexo habitacional e comercial de luxo com oito residenciais, dois hotéis e dois empresariais” (GOMES, et al., 2015,

p. 04). Em 21 de maio de 2014, o consórcio idealizador do projeto começou a demolição do cais. Grupos de direito à cidade começaram a articular, via redes sociais, mobilizações a fim de impedir a demolição do Estelita. Dezenas de recifenses ocuparam o espaço do cais e a demolição foi interrompida (GOMES et al., 2015). Desde então, as discussões sobre o que fazer com Estelita continuam. Recifenses e instituições públicas pedem o tombamento do cais, no entanto isto não aconteceu até o presente momento.

Como se pode ver até aqui, antes de entrar na problemática que me proponho a pesquisar, optei por fazer um afunilamento acerca das questões relacionadas ao território, suas vivências e produções, bem como nos embates feitos por causa de ameaças a essas tessituras feitas no espaço (RAFFESTIN, 1993). Minha opção por trazer esse debate do campo macro ao micro se dá pelo fato de que, entender, bem como trabalhar o território e seus eventos, exige uma contextualização e sumarização dos fatos para que se possa analisar um problema de forma detalhada e com as ferramentas necessárias para tanto. O mesmo se diz da territorialidade, que como expõe Godoi (2014, p. 446) “não é algo que se possa entender sem estudar processos, isto é, precisa ser contextualizada em relação ao momento histórico em questão, ao contexto físico onde ocorre e aos atores sociais envolvidos”

Necessito abordar uma questão de extrema importância para minha pesquisa antes de começar a descrever meu objeto e o porquê me interesse por ele. Como se viu até aqui, vou tratar do tocante a território, territorialidade e desterritorialidade com pessoas que possuem residência nas ruas do Trilho desde a chegada do Metrofor e foram impactados pelas obras da empresa. Quando falo impactados, também demarco esses moradores como indivíduos que foram desterritorializados pelas obras da companhia, mesmo ainda estando esses morando nas ruas do Trilho. Toda a literatura que estou usando como referência e as que também abordam a desterritorialidade, e até mesmo as discussões em diversos espaços sobre o tema, tratam a desterritorialidade como um mover-se de um local para outro, no entanto, os moradores que pretendo trazer a minha pesquisa não se moveram de um local para outro. Mesmo com isto, não se pode dizer que os moradores não tenham sido desterritorializados. Muitos dos que tiveram suas casas desapropriadas por completo, foram embora das ruas do Trilho, ocorre que pretendo trabalhar justamente com os que ficaram.

Se exercer o território e a territorialidade é trocar conhecimento, relacionar-se e se comunicar, como diz Raffestin (1993), a chegada do Metrofor às ruas do Trilho, a colocação de um muro, a desapropriação de partes de casas ou casas por completo, que ocasionou a saída de alguns dos moradores das ruas, foi uma desterritorialização, mas não apenas para quem foi embora, mas também para os que ficaram. Houve uma ruptura. Logo, a desterritorialização não

é somente o ato de se mover e mudar de um local para outro. Se há uma ruptura nesta produção, troca de conhecimento e relações existentes (RAFFESTIN, 1993) por causa de algo que se introjetou em determinado território e mudou sua dinâmica, há desterritorialidade. Como ainda não há discussões sólidas acerca dessa possível brecha no assunto, acabo por trazer o meu ponto de vista relacionado ao que pretendo pesquisar. A partir do parágrafo seguinte, descrevo o meu objeto e justifico sua escolha.

No ano 2000, através do decreto de número 25.828, de 28 de março, publicado no diário oficial do estado do Ceará, o então governador, Tasso Ribeiro Jereissati, declarou uma área de 1.016.931,44m² entre as cidades de Fortaleza, Maracanaú e Pacatuba como sendo de utilidade pública, para fins de desapropriação para a implantação de “um moderno Sistema de Passageiros sobre trilhos na Região Metropolitana de Fortaleza” (CEARÁ – DOE, 2000, p. 03).

No decreto, o governador passou ao Metrofor a responsabilidade das desapropriações e indenizações de “imóveis urbanos, constituídos de terrenos e edificações, como as demais áreas de terra” (CEARÁ – DOE, 2000, p. 03). A empresa poderia “proceder, de forma amigável ou judicial” (CEARÁ – DOE, 2000, p. 03). Pelo documento, as desapropriações deveriam ser realizadas em um regime de urgência e as despesas deveriam estar em consonância com aquilo que estava previsto no orçamento do Metrofor.

Após o decreto e as análises de cada situação, as obras da companhia começaram na cidade de Maracanaú. Propriedades que foram consideradas como sendo de interesse público foram demolidas completamente ou pela metade. Muros de concreto, como os da Imagem 02, foram colocados entre as ruas em que o sistema de passageiros do Metrofor passaria. Todos que tiveram suas casas e/ou terrenos desapropriados foram indenizados pela empresa.

Até o ano 2000, a rua do Trilho era somente uma, e estava localizada no bairro Boa Vista. Com as obras do Metrofor, a rua foi dividida e atualmente existem duas ruas do Trilho, a rua do Trilho que fica para o lado do bairro Alto da Mangueira, e a que fica localizada no lado do bairro Boa Vista. Em algumas situações de comparação ou de necessidade de endereçamento das ruas, uma é chamada de “Rua do Trilho do lado do Alto da Mangueira” e outra de “Rua do Trilho do lado do Boa vista”.

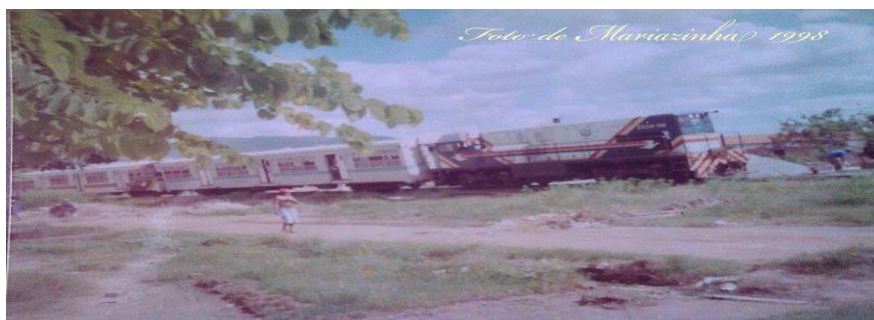
Imagem 02 – Muros sendo colocados entre as ruas do Trilho



Fonte: Ailton Gomes / Maracanaú Antigo Fotos¹ (2004)

Localizando ambas as ruas na Imagem acima: a rua do Trilho do lado do Alto da Mangueira é a do lado direito da Imagem, a rua homônima do lado do Boa Vista é a do lado esquerdo. Uma das maiores mudanças na estrutura das ruas foi a colocação dos muros de concreto. Na próxima foto, um trem da antiga Companhia Brasileira de Trens Urbanos passa pela linha de trem localizada entre as ruas do Trilho, antes da colocação dos muros.

Imagem 03 – Trem da CBTU passa entre as ruas do Trilho



Fonte: Edson Silva / Mariazinha (1998)

Documentos de desapropriações por mim acessados via Lei de Acesso à Informação junto ao Metrofor, comprovam o fato de que antes da chegada da empresa, a rua do Trilho era uma única via. As fichas de desapropriação do Metrofor que cadastravam imóveis e/ou terrenos de ambas as ruas do Trilho, que hoje são dos bairros Alto da Mangueira e Boa Vista, cadastravam à época, as hoje ruas do Trilho, apenas como bairro Boa Vista, ou seja, até a separação por muros, as ruas do lado do Alto da Mangueira e do Boa Vista eram uma só. Mostro

¹Página criada e administrada pelo professor Ailton Gomes, no Facebook, e que tem como objetivo resgatar a memória e narrativas da história da cidade de Maracanaú. Imagem cedida.
Endereço da página: <https://www.facebook.com/maracanau.antigo/>

como exemplo a ficha de uma conhecida senhora moradora da rua do Trilho do lado do Alto da Mangueira, falecida recentemente (Ver anexo 2).

Essa divisão ainda causa certa confusão até mesmo aos moradores das ruas. Fiz uma rápida busca por “Rua do Trilho, Maracanaú – CE” no Busca CEP (Código de Endereçamento Postal) dos Correios e encontrei apenas uma rua do Trilho, sendo esta cadastrada como bairro Centro, e tendo o CEP de número 61900-012 (*Printscreen* disponível no anexo 3). Procurei uma moradora da rua do Trilho do lado do Alto da Mangueira para falar acerca disto, e fui informado que em determinados envios dos Correios a sua rua, há um CEP reconhecido pela agência, seu número é 61000-960. No entanto, ainda segundo a moradora, em compras feitas pela internet ou em site dos correios, apenas o código postal 61900-012 é válido e encontrado para ambas as ruas. Ao digitar o código 61900-960 no buscador de endereço dos correios, o site responde com a informação de que não foi encontrado nenhum dado.

Atualmente, uma estação de metrô está localizada no espaço que foi cercado pelos muros entre as duas ruas (Imagem disponível no anexo 4). Além da colocação dos muros, e estação de trem que foi utilizada por anos, e a estação atual do metrô, a chegada do Metrofor deu a possibilidade de mobilidade social aos seus moradores em relação aos tipos de moradias de antes e de agora. Antes do Metrofor, a grande maioria das casas eram feitas de barro, as chamadas casas de taipa. Outra possibilidade de mudança foi a instalação de bens como água encanada. Entretanto, as ruas do Trilho ainda carregam consigo algumas características de antes da chegada do Metrô de Fortaleza.

Ainda nos documentos que consegui, pela Lei de Acesso à Informação, os laudos de desapropriação descrevem a pavimentação das ruas como carroçal, uma estrada de terra (Ver Imagem 04). A rua do Trilho do lado do Boa Vista foi pavimentada com um calçamento de pedra antes da entrega da nova estação (uma das obras para a Copa do Mundo de 2014), no entanto a rua do Trilho do Alto da Mangueira continua com sua estrada carroçal até o momento, como se pode ver na Imagem 05.

Imagem 04 – Laudo de desapropriação do Metrofor

3. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL

| | |
|--------------------|--------------------------|
| TOPOGRAFIA | Plana |
| SUPERFÍCIE DO SOLO | Seco |
| INFRA-ESTRUTURA | Água, energia e telefone |
| | PAVIMENTAÇÃO Carroçal |

Fonte: Metrofor

Imagem 05 – Rua do Trilho do Lado do Alto da Mangueira



Fonte: A autoria própria (2018)

O sistema de passageiros do Metrofor foi o produto que ocasionou toda a desterritorialidade nas ruas do Trilho. Contudo, esse equipamento não funcionou durante todos esses anos de forma ininterrupta. Por vários anos, o trem da Imagem 03 atendeu a população que precisava se locomover entre a região metropolitana e Fortaleza e vice-versa, no entanto ele foi desativado e a população passou alguns anos sem ver o resultado final da obra do Metrofor, que era o sistema de passageiros sobre trilhos. Até 2012, quando o metrô que hoje atende a população passou a funcionar, os moradores das ruas do Trilho viam e tinham como único fruto do Metrofor os muros que a empresa colocou entre as ruas.

As relações e narrativas dos moradores no que diz respeito ao Metrofor e suas obras são diversas. Talvez se for perguntando a vários moradores sobre as indenizações da empresa, é possível que nem todos concordem com o Metrofor ou vejam essa parte como algo positivo. Mas as percepções dos moradores vão além da questão da indenização. Outro fator a se analisar pode ser a questão da importância de se ter uma estação de trem/metrô perto de casa, e este já pode ser um ponto positivo do Metrofor para os moradores, principalmente para os que trabalhavam/trabalham em Fortaleza ou precisam se deslocar até a capital de forma mais rápida. A demanda por transporte nas cidades é uma pauta antiga. Em 2000, é possível que fosse até maior do que atualmente.

Analisando os processos de deslocamento entre Maracanaú e Fortaleza, Sousa Neto (2010), a partir da ideia de metropolização da capital cearense, observa os processos de idas e vindas da população de Maracanaú à Fortaleza à trabalho, estudo ou outros fatores e chega à conclusão de que “tais deslocamentos são uma estratégia de um sujeito que procura seu lugar na sociedade” (SOUSA NETO, 2010, p. 103). Em seu trabalho, o autor insere as usualidades da população maracanaense para com os transportes públicos a fim de chegar à capital, citando, inclusive, o antigo trem (da imagem 03), que segundo o autor foi desativado totalmente em 2010. Em seu texto, o pesquisador discorre, a partir de sua ida à campo, que a desativação

da linha sul do Metrofor foi um problema aos moradores de Maracanaú pelo fato de que suas chegadas até a capital seriam mais caras e demoradas.

Tendo em vista que pretendo dar continuidade a este projeto, como alguém que parte das ruas do Trilho, especificamente da rua do Trilho do lado do Alto da Mangueira, vislumbro ser esta pesquisa dotada de importância para mim e todos os que estão inseridos nas vivências que ambas as ruas proporcionam. Para a comunidade acadêmica este projeto poderá servir como base de apoio para futuros delineamentos e produções acerca das discussões que emergem do território.

Tratando da relevância de minha pesquisa, vejo-a como uma ferramenta de possibilidades de conhecimento acerca dos impactos causados pelas obras do Metrofor, bem como uma forma de colocar em espaços fora daqueles que estão inseridos os indivíduos impactados pelo Metrô de Fortaleza, toda uma discussão acerca do território, territorialidade e desterritorialidade e de todas as relações estabelecidas entre esses fenômenos.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Com a consolidação do Estado-nação, firma-se uma ideia de território como sinônimo duma área de poder estatal, é o que observa Hobsbawm (1991) no livro “Nações e Nacionalismo desde 1870”. O historiador acompanha as mudanças forçadas em busca de se consolidar a ideia de um só povo, pertencente a um só território e a um Estado (HOBSBAWM, 1991). A ciência moderna também se alinhou ao pensamento da unicidade do território estatal, é o que se pode ver na análise de Valverde (2004). Para o geógrafo alemão Friedrich Ratzel, com suas “proposições [...] inspiradas na ecologia, no romantismo alemão e no imperialismo do final do século XIX”, o território era “a expressão legal e moral do Estado” (VALVERDE, 2004, p. 119).

Soja (1993) critica a modernidade e a ciência moderna pelo fato das espacialidades humanas terem sido negadas e esquecidas por causa do historicismo. Segundo Soja (1993, p. 21) “‘histórias de vida’ têm também uma geografia; têm ambientes, locais imediatos e localizações provocativas que afetam o pensamento e a ação”. Também criticando as noções e entendimentos modernos, Santos (2005) afirma que a noção de território herdada da modernidade é incompleta.

Dessa forma, Rogério Haesbaert (2003, p. 13) diz que o território “não deve ser visto nem simplesmente como um objeto em sua materialidade, nem como um mero recurso analítico elaborado pelo pesquisador”. Para o autor, o território está colocado dentro de três vertentes básicas: a jurídico-política, a cultural (culturalista) e a econômica. A primeira é o território visto como um espaço delimitado e sob controle, onde se exerce um determinado poder, principalmente o poder estatal. A segunda concepção diz respeito a uma dimensão simbólica em que o território é tido como um produto de uma apropriação sobre determinado espaço. A última vertente está relacionada com a dimensão espacial das relações econômicas, através das relações de poder entre classes e “na relação capital-trabalho” (HAESBAERT, 2003, p. 13). Raffestin (1993) define o território como sendo o produto de um ator sintagmático, onde este ator se apropria do que antes era espaço, produzindo seu território de forma individual e também coletiva. Saquet (2007) apresenta o território como uma construção social que é resultado imediato de um processo de territorialização a partir duma apropriação.

Acerca da produção do espaço, até este se tornar um território, Saquet (2009) tem uma concepção diferente da de Raffestin (1993). Enquanto para Raffestin (1993) o espaço é um tipo de matéria prima e desprovido de significância, Saquet (2009, p. 80) afirma que “o espaço não é apenas substrato ou palco [de um território]; [mas] está em relação, através de mediadores (trabalho e técnicas), com o território, e este contém o espaço já modelado e, mais do que isto,

não há território sem uma trama de relações sociais”. Como bem coloca Harvey (2008, p. 202) “o domínio do espaço reflete o modo como indivíduos ou grupos poderosos dominam a organização e a produção do espaço”.

A territorialidade para Raffestin (1993) é vista como aquilo que é vivido, pois o homem vive o processo do território e o produto gerado por este território, que é permeado por relações existenciais, produtivistas e de comunicação. Saquet (2009) partilha do mesmo sentido ao dizer que territorialidade são redes de circulação e relacionamentos de sujeitos que compartilham e vivem os seus lugares de vida, sendo a territorialidade a marcação de uma identidade. Soja (1993), diz que a territorialidade está ligada as noções de soberania, propriedade, disciplina vigilância e jurisdição, onde se produz o que o autor chama de “recintos espaciais”. Estes recintos são dotados de interação e delimitação.

Abordando agora a desterritorialidade, Godoi (2014), que usa o termo “desterritorialização”, define a ação como processos de exclusão e expropriação de grupos, populações e pessoas impossibilitadas de exercer suas vivências e histórias de vida. (GODOI, 2014). Apenas para fins de esclarecimento, alguns/algumas estudiosos não usam a expressão “desterritorialidade”, mas sim “desterritorialização”, como é o caso de Godoi (2014).

Dentre todos os esses casos, os diversos pesquisadores e pesquisadoras que estudam e pesquisam o território a partir dos eventos decorrentes deste, assim como os/as que aqui discutem o conceito, partem de pontos diferentes ao trabalhar o território, territorialidade e desterritorialidade. Em suas pesquisas sobre os eventos emergidos do território, alguns/algumas estudiosos(as) trabalham o território, a territorialidade e a desterritorialidade a partir dos processos de globalização, numa perspectiva mais ampliada acerca de território e das disposições dos indivíduos e instituições dentro do sistema capitalista e do sistema internacional, outros/outras focam nos processos decorrentes entre indivíduos, num campo micro, como o que proponho neste projeto para uma pesquisa vindoura, já outros/outras focam estes acontecimentos pela perspectiva do poder estatal. Acerca das especificidades desses estudos dos eventos decorrentes no território, trago uma citação de Godoi (2014, p. 451) que ressalta algo imprescindível:

O território é [...] um produto histórico. Assim, para que as ciências humanas e sociais possam construir um conhecimento sobre a territorialidade humana, os processos devem ser descritos e analisados considerando que eles envolvem dimensões materiais e simbólicas da vida social (GODOI, 2014, p. 451).

É necessário notar que a desterritorialidade não é o fim de um indivíduo e do ato de territorializar, como concebe Hasesbaert (2007). O autor afirma que não há desterritorialização sem reterritorialização, pois o homem é um ser territorializador. Chelotti (2013) ao citar o sistema T-D-R (Territorialização – Desterritorialização - Reterritorialização), afirma que a reterritorialização se dá através do processo de recriação de um território que foi desterritorializado.

Abordando agora a cidade e suas dinâmicas, Lefebvre (2011, p. 59) fomenta que “a cidade e o urbano não podem ser compreendidos sem as instituições das relações de classe e propriedades”. Albuquerque e Gomes (2017), a partir duma análise da produção do espaço da cidade de Recife, dirão que planos urbanísticos são instrumentos políticos e estratégicos do Estado que junto a órgãos privados, com investimento público, acaba por favorecer empreendedores e marginalizar pessoas e locais de seus interesses.

As cidades e sociedades conclamam por direitos, principalmente sociais. O historiador José Murilo de Carvalho pontua que os direitos sociais têm por função garantir a participação da sociedade na riqueza coletiva que se é produzida para que se gere o bem-estar de todos (CARVALHO, 2008). No Brasil, por direito social, entendeu-se por anos, apenas o direito à educação, saúde e segurança. No entanto, atualmente, as demandas políticas das cidades pedem mais do que isso, o direito ao transporte e a mobilidade entre os meios urbanos também é uma pauta no meio brasileiro. No ano de 2015, o transporte passou a ser um direito social garantido pela constituição brasileira², após a aprovação da PEC (Proposta de emenda constitucional) 74/2013³, que enfatiza em si o direito ao transporte público.

Silveira e Cocco (2013, p. 41) afirmam que “a mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc”. Os autores relatam as dificuldades que os transportes públicos e suas políticas enfrentam no Brasil, seja na questão da falta de transportes, nas tarifas ou na qualidade.

Em 2015, a CNI (Confederação Nacional da Indústria) encomendou uma pesquisa em todo o país para investigar a questão da mobilidade urbana. Uma das constatações da pesquisa foi a de que os principais meios de locomoção do brasileiro para ir ao trabalho ou a escola é o

² Transporte passa a ser direito constitucional:

<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>

³Proposta de Emenda à Constituição nº 74/2013 <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729>

ônibus ou andar a pé. Segundo a pesquisa, 24% das pessoas do país usam transporte público, como os ônibus.

Acerca da presença da malha ferroviária no Ceará: em 1871, o então presidente da Província do Ceará, Coronel Joaquim da Cunha Freire, anunciou a criação da Estrada de ferro de Baturité (CORTEZ, 2013). Sobre a estrada de ferro em Maracanaú: a presença da ferrovia na cidade é anterior a sua emancipação política do município de Maranguape, datando ao ano de 1875, como expõe Neto (2010).

Imagem 06 – Estação Ferroviária de Maracanaú



Fonte: Desconhecida (Sem data)

No século XIX as cidades de Baturité, Acarape, Pacatuba, Maranguape e também a região do Cariri eram as responsáveis por parte da produção agrícola do estado do Ceará (REIS, 2015). Como descreve Reis (2015), uma ligação entre essas cidades era importante para o escoamento daquilo que era produzido no estado, além do mais, uma “via férrea, aliada a outros melhoramentos técnicos, era compreendida como instrumento do progresso tecnológico ocidental” (REIS, 2015, p. 16).

As obras da ferrovia de Baturité causaram certo descontentamento em donos de terras, principalmente porque algumas partes das obras iriam passar dentro de terrenos de produtores rurais do estado, o que acabou por gerar conflitos entre as forças governamentais e aqueles que não queriam ceder, de momento inicial, suas terras para a construção da ferrovia. (CORTEZ, 2013)

Como explana Reis (2015), é viável considerar que a expansão do capitalismo e exportação de capital é um fator influente para a construção de ferrovias. A ferrovia virou sinônimo de modernidade. A integração e a comunicação com outros lugares, como coloca a autora é outro fator a se observar ao analisar a estrada de ferro cearense. A então província, assim como o Brasil por inteiro, vivia o seu momento de culto ao progresso e ao moderno, bem

como o ideal de se criar uma identidade para o que se entendia como nação brasileira (REIS, 2015).

A discussão acerca do transporte sobre trilhos foi algo que perpassou o século XIX, XX e toda a década 2000 nos meios governamentais cearense. Em estudo realizado na cidade de Fortaleza e organizado pelas pesquisadoras e pesquisador Maria Clelia Lustosa Costa, Valéria Pinheiro e Renato Pequeno, que resultou na publicação do livro “Fortaleza: Os Impactos da Copa do Mundo 2014”, Frota (2015), com o seu capítulo “Copa do mundo de 2014 e seu impacto na ordem jurídica: alterações legislativas para viabilizar o megaevento”, analisou os impactos da copa e seus conflitos na ordem jurídica. O autor pontua que o Estado brasileiro acabou por alterar e aprovar legislações a níveis federal, estadual e municipal a fim de viabilizar o evento na cidade de Fortaleza. Um impacto direto causado a moradores da cidade foi a construção do ramal do VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), operado pelo Metrofor, que iria ligar o bairro Parangaba ao bairro Mucuripe.

O VLT foi implantado a partir da linha férrea já existente para transporte de cargas. O plano é que o veículo passe por 16 bairros de Fortaleza (FROTA, 2015). Atualmente uma parte do serviço já está disponível a população, num processo de operação assistida. Frota (2015) coloca que a obra do VLT desapropriou uma quantidade de 1.700 famílias. Além disso, uma lei estadual segregou os preços de indenização por desapropriações entre aqueles que tinham registro de seus imóveis e aqueles que não possuíam documentos que comprovassem suas posses.

4 HIPÓTESES

4.1 Hipótese básica

Por serem de grande porte, as obras do Metrô de Fortaleza trouxeram mudanças estruturais e simbólicas para as ruas do Trilho, desterritorializando e reterritorializando seus moradores e mudando suas vidas e cotidianos, criando, assim, um antes e depois em relação ao Metrofor, que para os moradores pode ser narrado de diferentes formas.

5.2 Hipóteses secundárias

Trago como hipóteses secundárias duas situações: a primeira seria a questão das diversificadas narrativas dos moradores acerca das obras do Metrofor. Isto porque seus trabalhos nas ruas não ocorreram de forma rápida e nem única. Como já disse anteriormente, a empresa chegou às ruas no ano 2000 e no decorrer da década desapropriou casas e terrenos, colocou muros de proteção de concreto e realizou outros serviços. No entanto, até pouco tempo antes da copa das confederações e copa do mundo realizadas no Brasil, e tendo o Ceará como um dos estados que receberiam os jogos dos campeonatos, o Metrofor voltou a rua para a construção da atual estação Jereissati⁴. Portanto, pontuo que: a) uma obra como a do porte do Metrofor começou a gerar especulações pelos moradores das Ruas do Trilho desde o momento da primeira chegada da empresa à rua, e o inicial contato com seus moradores, até suas últimas obras pelas vias. E por se tratar de um serviço tão grande e com demandas diversas, as narrativas dos impactados sobre o que é o Metrofor, o que foram suas obras e os seus impactos também são diversificadas.

A segunda hipótese que tenho no tocante ao caso seria acerca do que é que os moradores das ruas consideram como positivo e/ou negativo nas obras do Metrofor. Faça essa ponderação pelo fato de que quero buscar ver as diversas faces das obras do Metrofor, desde as desapropriações até as indenizações ou os usos do antigo trem e atual metrô que os moradores das ruas do Trilho, ou de locais vizinhos, utilizam sempre ou quase sempre. Tratar de indenização por obras é um assunto geralmente difícil. Na maioria das vezes as partes interessadas não conseguem chegar a um acordo sobre a quantia a ser dada de indenização e

⁴ O espaço atual da estação Jereissati só passou a funcionar e ser usado a partir de 2012, ano em que a linha Sul do Metrô de Fortaleza foi inaugurada (notícia: <https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/ce/2012-06-16/apos-13-anos-de-obras-metro-de-fortaleza-e-inaugurado.html>).

isto pode acabar sendo um fator negativo para moradores que tiveram algum bem desapropriado. Contudo, o fato de ter um transporte ferroviário passando perto de sua casa pode ser uma beneficência incalculável, principalmente para aqueles que precisavam/precisam de transporte público para se deslocar até seus locais de trabalho, ainda mais os que trabalhavam/trabalham em Fortaleza. Sendo assim, minha segunda hipótese é de que: b) dependendo de qual morador, de como se deu seu diálogo com o Metrofor nos anos 2000 e também da importância que o produto final do Metrofor (veículo sobre trilhos) tem para o seu dia-a-dia, as mudanças advindas com o Metrô de Fortaleza podem satisfazer (de forma total ou parcial) ou não suas expectativas.

5 METODOLOGIA

Para Minayo (2002), o objeto das ciências sociais é um sujeito de uma consciência histórica, logo, não só o pesquisador, ou sujeito desta relação, dá sentido à sua pesquisa e trabalho. O objeto dela também constrói, pois ele dá significado a sociedade tão quanto o pesquisador, afinal ambos estão inseridos dentro da realidade social, e no que Freire (2011) vai chamar de relações homens-mundo.

Como disse durante minha introdução e justificativa, proponho uma pesquisa a ser feita junto aos moradores das ruas do Trilho do lado do Alto da Mangueira e do lado do Boa Vista, que foram diretamente impactados pelas obras do Metrofor. Portanto, faz-se necessária uma pesquisa de caráter qualitativo, que investigue como as vidas e cotidianos desses indivíduos foram alteradas a partir da chegada da companhia às ruas. Ninguém melhor que os próprios moradores que vivenciaram de perto a chegada do Metrofor e suas obras, e ainda vivem em um dos lados das ruas do Trilho, para narrar todo o processo pelo qual foram impactados.

Uma vez que estou optando por uma pesquisa qualitativa, vejo a pesquisa de caráter explicativa e exploratória como sendo a mais adequada para meu estudo, haja vista que preciso explorar e explicar toda a problemática que se deu/dá em relação as obras do Metrofor aqui descritas, indo a fundo nas narrativas de moradores de ambas as ruas que vivenciaram e foram inseridos, e ainda hoje assim estão, ao processo de chegada, e estabelecimento do Metrofor em seus territórios.

Trabalhar a história oral e a memória é algo essencial para se pesquisar o que proponho. Pollak (1989) diz que a história oral, ao dar privilégio as memórias dos excluídos e não à memória oficial, “ressaltou a importância das memórias subterrâneas” (POLLAK, 1989, 04). Minha intenção desde o momento que pensei este projeto é justamente prezar por aquilo que não está nos papéis do Metrofor, nem talvez no seu conhecimento: a realidade e percepções dos moradores das ruas do Trilho sobre suas vidas em relação ao antes e depois do Metrô de Fortaleza sendo contadas por eles próprios.

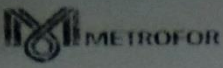

Para a coleta e análise de dados é necessária uma pesquisa de campo junto a moradores. Na pesquisa de campo, usarei em meu dispor uma entrevista semiestruturada (ver anexo 01), feita com moradores de ambas as vias, de acordo com os lados que foram demarcados no mapa da Imagem 01, que aceitem ser colaboradores da pesquisa. É importante notar que moradores que antes das obras do Metrofor, moravam na rua do Trilho do lado do Boa Vista, hoje podem

morar na rua do Trilho do lado do Alto da Mangueira e vice-versa. Paralelo a isto, usarei em meu favor todo um arcabouço bibliográfico, devido à necessidade de teorização de temas importantes como o de território, territorialidade, desterritorialidade, reterritorialidade, e também de estudos ligados à área da cidade, suas estruturas e interesses.

7 ANEXOS:

| Anexo 1 – Entrevista semi-estruturada | |
|---|--|
| <p>Pesquisa “Território e (des) territorialidade: o antes e o depois das obras do Metrofor nas ruas do Trilho, em Maracanaú – CE</p> <p>Pesquisador: Adriano Mikael Felix Silva</p> <p>Data da entrevista: / /</p> <p>Nome (fictício):</p> <p>Gravação:</p> | |
| <p>Perguntas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Há quanto tempo você mora na Rua do Trilho? 2. Você mora/morava em qual lado, da parte do Alto da Mangueira ou do Boa Vista? 3. A sua casa e/ou terreno sofreu algum tipo de desapropriação por parte do Metrofor? 4. Em relação à desapropriação, como se deu o processo de negociação entre você (morador/a) e o Metrofor? 5. Como as obras do Metrofor lhe impactaram? 6. Tratando do antes e o depois das obras do Metrofor na rua do trilho, quais as mudanças ocorridas? 7. Como era sua vida antes do Metrofor e depois dele? | |

Anexo 2 – Ficha de Análise de Imóvel para desapropriação

|  AVALIAÇÃO DE IMÓVEL FICHA CADASTRAL LAUDO No. 124  | |
|--|----------------------|
| 1. IDENTIFICAÇÃO DO IMÓVEL | |
| ENDEREÇO | Rua do Trilho, ■■■ |
| BAIRRO | Boa Vista |
| MUNICÍPIO | Maracanaú |
| ZONA | Urbana |
| DECRETO N ^o | 25.828 de 28/03/2000 |
| 2. DADOS LEGAIS | |
| PROPRIETÁRIO | Laura ■■■■■ |
| ENDEREÇO DO PROPRIETÁRIO | Rua do Trilho, ■■■ |

Fonte: Metrofor

Anexo 3 – Busca Cep Correios

| Logradouro/Nome: | Bairro/Distrito: | Localidade/UF: | CEP: |
|------------------|------------------|----------------|-----------|
| Rua do Trilho | Centro | Maracanaú/CE | 61900-012 |

[Anterior] [Próxima] [~~Novos Correios~~]

Fonte: Correios (2018).

Anexo 4 – Estação Jereissati



Fonte: Google Maps – Street View, 2012 (2018).

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de; GOMES, Edvânia Torres Aguiar. O jogo do poder na produção do espaço do Recife. *Revista Rural & Urbano*, Recife. v. 02, n. 01, p. 39-56, 2017. Disponível em:

<<http://www.revista.ufpe.br/ruralurbano/index.php/ruralurbano/article/view/43/46>> Acesso: 03 jun. 2018.

BENJAMIN, Walter. **O Narrador**. In: _____ *Magia e Técnica, Arte e Política. Obras escolhidas*, volume I, 3ª edição, São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. 10. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

CEARÁ, Governo do Estado. Diário Oficial do Estado. Fortaleza, CE. 30 de mar. 2000. Disponível em:

<<http://imagens.seplag.ce.gov.br/PDF/20000330/do20000330p01.pdf#page=3>> Acesso: 30 mai. 2018.

CNI, Confederação Nacional da Indústria. Retratos da sociedade brasileira: mobilidade urbana. ano 5, número 27. 2015. Disponível em:

<https://bucket-gw-cni-static-cms-si.s3.amazonaws.com/media/filer_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira_27_mobilidadeurbana.pdf>

Acesso: 25 out. 2018.

CHELOTTI, Marcelo Cervo. A dinâmica territorialização-desterritorializaã-reterritorialização em áreas de reforma agrária na campanha gaúcha. *CAMPO-TERRITÓRIO: revista de geografia agrária*, v. 8, n. 15, p. 1-25, fev., 2013.

CORRÊA, R. L. Territorialidade e corporação: um exemplo. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1998. Disponível em:

<https://www.mpma.mp.br/arquivos/CAOPDH/Territorio_Globalizacao_e_Fragmentacao_MiltonSANTOS.pdf> Acesso em: 25 out. 2018

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. A construção da Estrada de Ferro de Baturité: alteração da paisagem e a produção de outras fronteiras no Ceará (1870-1926). XXVII Simpósio Nacional de História. p. 01-18. 2013. Disponível em:

<http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1363342249_ARQUIVO_TextoAnpuh2013-AnaIsabelCortez.pdf> Acesso: 26 out. 2018.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido**. 50ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

FROTA, Henrique Botelho. Copa do mundo de 2014 e seu impacto na ordem jurídica: alterações legislativas para viabilizar o megaevento. In Maria Clelia Lustosa Costa, Renato Pequeno e Valéria Pinheiro. **Fortaleza**: os impactos da copa do mundo 2014. Fortaleza, 2015, Expressão Gráfica e Editora Observatório das Metrôpoles.

GODOI, Emília Pietrafesa de. Territorialidade. In: SANSONE, LIVIO; FURTADO, Cláudio Alves (Orgs). Dicionário crítico das ciências sociais dos países de fala oficial portuguesa. Salvador: EDUFBA, 2014. Disponível em:

<<https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/14647/3/dicionario%20critico-repositorio.pdf>>

Acesso: 25 out. 2018.

GOMES, Isaltina Maria de Azevedo Mello et al., “‘Desejo de cidade’: o papel das redes sociais no movimento Ocupe Estelita”. Anais Intercom. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015. v. 1. p. 01-15.

Disponível em: < <http://portalintercom.org.br/anais/nacional2015/resumos/R10-1666-1.pdf>>.

Acesso: 12 nov. 2018.

HAESBAERT, Rogério. Da desterritorialização a multiterritorialidade. Boletim Gaúcho de Geografia. Porto Alegre, 29: p. 11–24, 2003. Disponível em:

<<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/bgg/article/view/38739/26249>>. Acess: 02 jun. 2018.

_____. **Des-Territorialização e Identidade**: a rede “gaúcha” no nordeste. Niterói: EDUFF, 1997.

_____. Território e Multiterritorialidade: Um Debate. *GEOgraphia*. Niterói, UFF, v 9, n 17. p. 19 - 46, 2007. Disponível em: <http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/213/205>> Acesso em: 02 jun. 2018.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural . 17ª ed. São Paulo: Loyola, 2008.

HOBBSAWM, Eric J. **Nações e Nacionalismo desde 1780**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010, Maracanaú. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/maracanau/panorama>> Acesso em 12 nov. 2018.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª edição, 3ª reimpressão. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

MINAYO, Maria Cecília de Sousa. Ciência, técnica e arte: O desafio da pesquisa social. In Maria Cecília Minayo (org.). **Pesquisa Social**: Teoria, método e criatividade. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

PEROTE, Lícia Teresa Rodrigues. Jaguaribara: A Cidade Submersa. História de uma cidade planejada no sertão do Ceará. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Programa de pós-graduação na área de Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica (PUC) de Campinas. Campinas, p. 198. 2006.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, jun. 1989.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente. O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação em História

Social da Universidade Federal do Ceará, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, p. 402. 2015. Disponível em:
<http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/25274/1/2015_tese_airpreis.pdf> Acesso: 02 jun. 2018.

SAQUET, Marcos Aurélio. As diferentes abordagens do território e a apreensão do movimento e da (i) materialidade. *Geosul*, Florianópolis, v. 22, n. 43, p 55-76, jan./jun. 2007

_____. Por uma abordagem territorial. In Marcos Aurélio Saquet, Eliseu Savério Sposito. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. Editora Expressão Popular, 2009. Disponível em:
<<http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/bernardo/BIBLIOGRAFIA%20DISCIPLINAS%20GRADUACAO/PENSAMENTO%20GEOGR%20C1FICO%202017/2-LIVRO%20SAQUET%20E%20SPOSITO.pdf>> Acesso: 26 out. 2018.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: OSAL: Observatório Social de América Latina. Ano n. 6, p 251-261, jun. 2005.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. *Estudos Avançados* 27 (79), p 41-53. 2013. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a04.pdf>> Acesso: 25 out. 2018.

SOUSA NETO, F. O. Deslocamentos cotidianos no espaço metropolitano: as trajetórias Maracanaú-Fortaleza. 2010. 137 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010. Disponível em:
<<http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/7835>> Acesso: 12 nov. 2018

SOUZA, Marcelo Jose Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

VALVERDE, Rodrigo Ramos H. F. **Transformações no conceito de território**: competição e mobilidade na cidade. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, N° 15, pp. 119 - 126, 2004.