



UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA AFRO-  
BRASILEIRA  
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO  
INSTITUTO DE HUMANIDADES  
CURSO DE BACHARELADO INTERDISCIPLINAR EM HUMANIDADES

JELDER SILVA DA SILVA

**DESCENDO E SUBINDO NO *PAU DE ARARA*: UM OLHAR ETNOGRÁFICO  
DAS SOCIABILIDADES ENTRE A SERRA DO OLHO D'ÁGUA E A SEDE DO  
MUNICÍPIO DE REDENÇÃO/CE**

**ACARAPE/CE**

**Julho de 2022**

**JELDER SILVA DA SILVA**

**DESCENDO E SUBINDO NO *PAU DE ARARA*: UM OLHAR ETNOGRÁFICO  
DAS SOCIABILIDADES ENTRE A SERRA DO OLHO D'ÁGUA E A SEDE DO  
MUNICÍPIO DE REDENÇÃO/CE**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado, na forma de projeto de pesquisa, ao Colegiado do Curso de Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades (BHU), do Instituto de Humanidades (IH), da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB), como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Humanidades.

**Orientador:** Prof. Dr Francisco Vítor Macêdo Pereira

**ACARAPE/CE**

**Julho de 2022**

UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA AFRO-  
BRASILEIRA

JELDER SILVA DA SILVA

**DESCENDO E SUBINDO NO PAU DE ARARA: UM OLHAR ETNOGRÁFICO  
DAS SOCIABILIDADES ENTRE A SERRA DO OLHO D'ÁGUA E A SEDE DO  
MUNICÍPIO DE REDENÇÃO/CE**

Trabalho de Conclusão de Curso, em formato de projeto de pesquisa, julgado e aprovado para a obtenção do título de Bacharel em Humanidades, pela Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB).

DATA: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

NOTA: \_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA:**

---

Orientador e Presidente: Prof. Dr. Francisco Vítor Macêdo Pereira  
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira (UNILAB)

---

1ª. Examinadora: Profa. Dra. Carolina Maria Costa Bernardo  
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira (UNILAB)

---

2º Examinador: Prof. Dr. Leandro Proença  
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira (UNILAB)

## RESUMO

O presente projeto visa a proposição de elementos e reflexões para a elaboração de uma pesquisa social, cujo problema de base consistirá no levantamento e na investigação das sociabilidades das/os passageiras/os do transporte tipo *pau de arara* (itinerário Serra do Olho d'Água-sede-Serra do Olho d'Água) no município de Redenção/CE. Partiremos do pressuposto de que esse transporte corresponde a um tradicional fenômeno social de mobilidade em Redenção (no trânsito entre os seus espaços urbano e rural), comprovadamente existente há mais de sete décadas e sendo eixo de desenvolvimento e permanência de diversas dinâmicas socioeconômicas do município. Do que disso se segue, a nossa hipótese é a de que o referido transporte corresponde, mesmo em sua precariedade e rusticidade, a uma práxis cultural amplamente aceita no deslocamento entre os diferentes espaços do município, fazendo parte da engrenagem de funcionamento da economia local e de abastecimento dos postos de troca e de trabalho. Buscaremos, nesse mesmo sentido, perscrutar os sentimentos e as percepções das/os passageiras/os ante a existência, as condições e as características do referido transporte. Lançaremos mão, para tanto, da realização de entrevistas com alguns/algumas interlocutores/as, os/as quais sejam usuais passageiros/as do *pau de arara* que liga a serra do Olho d'Água à sede do município de Redenção/CE. A fim de procedermos a essas entrevistas, pretendemos a ida a campo por pelo menos seis vezes, no que envolva o nosso percurso, na condição de pesquisador, no trajeto do referido transporte, descendo e subindo a serra junto a esses/as cidadinas/os. Concebe-se o procedimento metodológico da pesquisa, portanto, mediante a realização de entrevistas e a observação participante, na busca de percebermos e de discutirmos questões relativas às representações de sentimentos e sociabilidades dos/as usuários/as do *pau de arara* de Redenção/CE.

**Palavras chaves:** *pau de arara*; passageiras/os; sociabilidade; Redenção/CE.

## SUMMARY

The present project aims to propose elements and reflections for the elaboration of a social research, whose basic problem will consist in the survey and investigation of the sociability of passengers of the *pau de arara* transport (itinerary Serra do Olho d'Água – headquarter - Serra do Olho d'Água) in the municipality of Redenção/CE. We will assume that this transport corresponds to a traditional social phenomenon of mobility in Redenção (in transit between its urban and rural spaces), which has been proven to exist for more than seven decades and is the axis of development and permanence of various socioeconomic dynamics in the municipality. Following to this, our hypothesis is that the referred transport corresponds, even in its precariousness and rusticity, to a cultural praxis widely accepted in the displacement between the different spaces of the municipality, being part of the working mechanism of the local economy and supplying exchanges and jobs. We will seek, in the same sense, to highlight the feelings and perceptions of passengers regarding the existence, conditions and characteristics of this transport. Concerning to this, we will make use of interviews with some interlocutors, who are usual passengers of the *pau de arara* that connects the Olho d'Água hill range to the seat of the municipality of Redenção/CE. In order to carry out these interviews, we intend to go to the field at least six times, in what involves our journey, as a researcher, on the route of the referred transport, going down and up the mountain with these city dwellers. The methodological procedure of the research is conceived, therefore, through the accomplishment of interviews and the participant observation, in the search to perceive and to discuss questions related to the representations of feelings and sociability of the users of the *pau de arara* in Redenção/CE .

**Keywords:** *pau de arara*; passengers; sociability; Redenção/CE.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	7
<b>2. OBJETIVOS:</b> .....	9
<b>Objetivo geral</b> .....	9
<b>Objetivos específicos</b> .....	9
<b>3. JUSTIFICATIVA:</b> .....	10
<b>4. DISCUSSÃO TEÓRICA</b> .....	11
<b>4.1 Pau de arara</b> .....	12
<b>5. METODOLOGIA</b> .....	14
<b>6. BIBLIOGRAFIA</b> .....	15

## 1. INTRODUÇÃO

O percurso compreendido entre a serra do Olho d'Água e a sede do município de Redenção, na região do Maciço de Baturité, no interior do estado do Ceará, totaliza 6 km quilômetros de estrada tipo carroçável, em um estreito itinerário entre muitos aclives, declives e despenhadeiros. A serra do Olho d'Água está numa altitude de 4.22637 m, é uma área rural, de agricultura familiar, com pouca presença do poder público, e o tradicional meio de transporte (de cargas e de passageiros/as) dali até a feira e a sede do município, no vale dos rios Acarape e Pacoti, é o velho caminhão tipo *pau de arara*.

Redenção, segundo o censo do IBGE realizado em 2021, possui aproximadamente 29.238 habitantes, distribuídos entre zonas rurais e a zona urbana, sendo sua economia local baseada prioritariamente em atividades rurais agrícolas, boa parte dos produtos comercializados na feira da cidade, que é realizada todos os domingos, como hortaliças, couve, coentro, tomate, pimentão, frutas como acerola, limão, banana, entre outros, advém das áreas serranas da zona rural do município, como o olho d'Água na serra. Nesse viés, esses produtores rurais descem todos os dias pela manhã para venderem seus produtos.

Percebe-se que o *pau de arara* possui uma forte aceitação, entre este e outros deslocamentos, na cidade de Redenção (sobretudo das áreas serranas à sede do município), haja vista a continuidade de sua utilização há pelo menos setenta anos. Inúmeros/as são as/os moradoras/es, residentes, agricultoras/es e pequenas/os negociantes que, todos os dias, estão descendo e subindo, em horários específicos, entre os seus distritos na serra e a sede do município.

A utilização do *pau de arara* no Brasil disseminou-se ainda na primeira metade do século XX, com a expansão da malha viária para os interiores do território e o desenvolvimento da construção civil. Desde a era do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) e durante boa parte do regime ditatorial (1964-1985), o *pau de arara* foi o transporte mais comum de trabalhadores rurais e da construção civil, bem como de milhões de retirantes (nos movimentos migratórios e de êxodo rural, notadamente das regiões nordeste e norte para o sudeste do país).

Ainda hoje, muitas pessoas o utilizam, notadamente nos interiores empobrecidos e sem infraestrutura da região nordeste e de alguns pontos das regiões norte e centro-

oeste, para a sua locomoção diária ou semanal dentro de pequenos municípios, onde há mais carência de mobilidade urbana e de recursos. É o que ocorre nas serras que formam o município de Redenção, na porção noroeste do Maciço de Baturité, microrregião do estado do Ceará, distante cerca de 80km da capital, Fortaleza.

Na sua condição de simples passageiras/os, essas/es que se deslocam e transportam mercadorias por meio do *pau de arara* movimentam as economias locais de suas cidades, com destaque para as/os pequenas/os agricultoras/es que, com seus hortifrutigranjeiros, buscam estabelecer relações comerciais na feira da cidade, localizada – no caso de Redenção – bem no centro da cidade, no entorno da Praça Joaquim Távora, alcunhada como Praça da Matriz.

Falar de *pau de arara*, nesse contexto, exige trazer o real significado que está por detrás desse nome. Não é suficiente descrever o *pau de arara* como um caminhão ou caminhonete adaptada para a locomoção de passageiros pobres, de suas pequenas cargas pessoais, de animais e de mercadorias. O *pau de arara* é mais do que um improvisado, é mais até do que as representações da memória e do sofrimento de gerações, em meio ao desconforto e a precariedade de seus deslocamentos. Mesmo depois de sete décadas e de algumas diferenças e atualizações, o *pau de arara* se mantém exercendo uma função central na dinâmica da mobilidade e da economia de uma cidade como Redenção, compondo experiências vitais no cotidiano dessas pessoas que transitam (subindo e descendo) entre as áreas serranas e a sede do município.

Ante a percepção disso, pretendemos construir um diálogo entre essas experiências das/os usuárias/os do *pau de arara* de Redenção e a proposição de uma hipótese de trabalho investigativo, buscando entender as suas sociabilidades a partir das dinâmicas locais de produção e mobilidade, efetuadas por meio da utilização do referido meio de transporte. Entretecidos e permeados pelo transporte denominado *pau de arara*, interessam-nos os significados, as experiências, as memórias, os artefatos assumidos como práxis cultural e socioeconômica, em meio às dinâmicas de troca e produção de valores, mercadorias e sentidos, entre as diferentes paisagens percorridas e experiências vividas.

Para tanto, lançaremos mão do método etnográfico, com o intuito de promover, em torno da utilização do *pau de arara*, essa análise mais sensível do cotidiano dessas pessoas e de suas representações sociais. Em meio às suas rotinas diárias, pretendemos alcançar um olhar mais sensível sobre o comportamento específico desses/as sujeitos/as, dos seus corpos e códigos interativos, bem como das dinâmicas dos grupos a partir do



condicionamento da mobilidade geográfica, econômica e social do *pau de arara*. O que entendem e sentem diante do fato de serem serranos/as que têm as suas vidas transportadas/as no *pau de arara*?

A respeito da possibilidade de utilização do método etnográfico na concepção do procedimento de uma pesquisa como a nossa, Mariza Peirano (2008) nos conta que: “todos podem fazer etnografia, e a todos é desejável uma perspectiva etnográfica. Com efeito, entendida como método, ela estaria acessível a qualquer pesquisador em busca da compreensão de algum campo” (PEIRANO, 2008, p. 3).

O que precisamente Mariza Peirano (2008) defende é que a etnografia não é apenas uma metodologia ou uma prática de pesquisa, ela é “a própria teoria vivida. No fazer etnográfico, a teoria está, assim, de maneira óbvia, em ação, emaranhada nas evidências empíricas e nos nossos dados” (PEIRANO, 2008, p. 3).

Com a etnografia é possível observar e participar do cotidiano do campo, sem que ocorram grandes impactos ou intervenções extemporâneas nem no local escolhido para a pesquisa nem no fluxo de vida das pessoas. A ideia, pois, é a de nos misturarmos entre as/os cidadinas/os daquela região serrana do Olho d’Água, especialmente no que se refere à sua utilização do *pau de arara*, buscando integralmente reconhecer e manter a sua autonomia como atores/atrizes sociais. Com isso, a pesquisa vai ganhando corpo e assumindo elementos colhidos com o passar dos dias: através da observação, ouvindo, conversando com as/os interlocutores/as e, sobretudo, prestando atenção às experiências que o campo vai abrindo para a compreensão da sociabilidade desses/as sujeitos/as.

## **2. OBJETIVOS:**

### **Objetivo geral**

- Descortinar etnograficamente as sociabilidades das/os passageiras/os no percurso de *pau de arara* entre a serra do Olho d’Água e a sede do município de Redenção.

### **Objetivos específicos**

- Situar e descrever socioeconomicamente o processo histórico de utilização do transporte *pau de arara* no município de Redenção/CE

- Etnografar as relações sociais do cotidiano de passageiras/os no trajeto de *pau de arara* entre a serra do Olho d'Água e o centro de Redenção/CE.

### 3. JUSTIFICATIVA:

Este projeto de pesquisa encontra a sua justificativa de atualidade e relevância ante o quantitativo considerável de pessoas que, diariamente, ainda necessitam dos caminhões do tipo *pau de arara* para, na região, satisfazer as suas necessidades e condições de sobrevivência. Estima-se que, em média, quatro centenas de cidadãs/aãos necessitem, ao menos semanalmente, se deslocar da serra do Olho d'Água para o centro da cidade de Redenção/CE, a fim de realizar atividades indispensáveis ao sustento, à manutenção e ao desenvolvimento pessoal e de seus/suas familiares.

Os saques e os pagamentos nos bancos (quase todas as transações do comércio local, principalmente daquele mais tradicional, ainda requerem a circulação de dinheiro em espécie), as compras nas lojas, no mercado, na farmácia, a frequência na escola, a consulta no médico, o expediente de trabalho, o fornecimento e a aquisição de mercadorias e insumos das pequenas trocas comerciais e do escoamento de parte dos produtos da agricultura familiar, a conexão para aquelas/es que necessitam se deslocar até Fortaleza... são inúmeros os motivos que obrigam os residentes na Serra do Olho d'Água a cotidianamente subir e descer a serra no *pau de arara*.

Redenção é um município situado no interior do estado do Ceará, na microrregião do Maciço de Baturité, distante cerca de 70 km de Fortaleza, reconhecido por abolir a escravidão cinco anos antes da promulgação da lei áurea, em 1888. Apesar das mudanças significativas pelas quais a cidade tem passado, o chamado *progresso* pouco ou nada alterou a vida daqueles/as cidadãos/as residentes nas áreas rurais de serra do município.

Apesar de algumas vias importantes terem sido recentemente pavimentadas, proporcionando para alguns/algumas uma subida e uma descida mais tranquilas, a maioria dos acessos continua estreita e bastante rústica, fazendo com que o *pau de arara* ainda seja quase que o único transporte capaz de conduzir um número considerável de pessoas, cargas e mercadorias.

O *pau de arara* é um transporte muito conhecido nacionalmente e participou de grandes eventos e ciclos históricos ao longo de todo o século XX, estando ainda muito vivo no município de Redenção, sendo imprescindível para que várias/os cidadãs/os

continuem a movimentar a economia local, sendo também uma importante fonte de renda para os motoristas. Faz-se necessário, diante disso, compreender como esses/as atores/atrizes sociais - que ainda se utilizam desse tipo de transporte em sua rotina diária em pleno século XXI - organizam as dinâmicas de suas sociabilidades, de suas trocas simbólicas e materiais em meio à diuturna utilização do *pau de arara*.

Esperamos que, futuramente, a conclusão desta pesquisa sirva como referência a mais pesquisadoras/es interessadas/os nos temas da mobilidade social, raça e classe social entre os diferentes espaços do município, compondo a práxis econômica, social e cultural de muitas/os cidadãs/aões, ainda carentes de melhores condições de vida, trabalho e transporte.

#### 4. DISCUSSÃO TEÓRICA.

Como já foi dito, a palavra *pau de arara* assume vários significados em épocas e contextos diferentes, mantendo-se, contudo, presente no imaginário popular como um transporte improvisado, em um caminhão ou caminhonete de carroceria aberta, para pessoas pobres e pretas/os, trabalhadores/as rurais ou da construção civil.

Trazemos, entretanto, de uma forma mais contextualizada, a etimologia da palavra *pau de arara*, conforme se encontra no dicionário folclórico de Luiz da Câmara Cascudo (2012). De acordo com o folclorista e antropólogo potiguar, o primeiro significado de *pau de arara* advém da região norte do país, correspondente a uma estrutura fina de madeira, na qual eram transportadas as diferentes aves para as feiras-livres das cidades. Nessa madeira, elas eram amarradas pelas pernas e ficavam de ponta cabeça, enfileiradas. Enquanto eram transportadas, ante o atrito na madeira e ao encostarem-se umas nas outras, as aves esganitavam-se e bicavam-se, produzindo um efeito sonoro estridente. Para quem então acompanhava essa cena, dizia que se tratava de uma algazarra, de uma confusão. Atualmente, a legislação proíbe essa prática de transporte de animais e pessoas no transporte.

Ainda segundo Cascudo (2012), devido a essa agitação, as vozes altas e os gritos dos/as passageiros/as, para se fazer compreender uns/umas aos/às outros/as, lembravam o esganitar das aves. Daí foi fácil alcinharemos o caminhão no qual os/as trabalhadores/as se apinhavam de *paus de arara*. Desse modo, o transporte de trabalhadores/as e pessoas

em sua maioria pretas/os e nessas condições ganhou esse nome em nível nacional, mantendo-se até hoje, especialmente no Nordeste, onde ainda é bastante utilizado!

Em 1960, no Brasil, é introduzido outro tipo de *pau de arara*, então conhecido como método e instrumento de tortura de civis pelo nefasto regime militar. Nesse sádico artefato eram torturados os perseguidos nos quais não se podiam deixar marcas aparentes. O torturado era atado, tal como as aves, pelas pernas, ficando ali dependurado. Porém, em vez de se usar uma madeira leve, se usava uma barra de ferro. Ali o preso político ficava suspenso por horas, às vezes dias, quase sempre de cabeça para baixo, até que os torturadores obtivessem dele alguma informação ou confissão.

A associação do meio de transporte ora a um instrumento de aprisionamento e mercadejo de aves ora a um instrumento de tortura reforça o estereótipo de que esses caminhões adaptados para conduzir trabalhadores/as e/ou pessoas pretas/os não têm nenhum tipo de conforto nem segurança. Quantos/as não foram os/as nordestinos/as que, em migração ao sudeste, em cima da carroceria de um *pau de arara*, vencidos/as pela exaustão, pela fome, pela insolação, durante as semanas de deslocamento, não acabaram *caindo pelo caminho*, e vindo a óbito?

Atualmente, são muito mais raras as notícias de desastre em deslocamentos no *pau de arara*. Em Redenção mesmo, há muito não se ouve nem se sabe de acidentes graves ou fatais envolvendo o deslocamento de serranos/as nos *paus de arara* no município. É bem verdade que não se pode comparar um deslocamento de duas ou três horas com outro que durava até duas semanas e meia, quando nossos avós cearenses se retiravam de nossos sertões, demandando Rio de Janeiro e São Paulo, entre as décadas de 1950 e 1970, em busca de melhores condições de vida e trabalho.

#### **4.1 *Pau de arara.***

Resumidamente, o *pau de arara* consiste na carroceria de uma caminhonete ou de um caminhão pequeno, que suporta a partir de uma tonelada em seu vão (carros movidos a óleo diesel), e que é adaptada para fazer o transporte de passageiros/as (SILVA, 2012). Bancos rudes, geralmente sem encosto, e quase sempre de madeira, são dispostos nas laterais e às vezes também no vão dessa carroceria. Alguns desses *paus de arara* são cobertos com lonas, tecidos ou outros materiais, mas alguns trafegam sem nenhuma cobertura que proteja os/as passageiros/as do sol ou da chuva.

A depender do tamanho, viajam em média entre 12 (doze) e 35 (trinta e cinco) pessoas em um *pau de arara*. Geralmente, nada impede que, além das pessoas que vão sentadas, não haja outras que viajem em pé. A maioria desses/as passageiros/as transporta consigo sacas de produtos agrícolas, caixas com compras e mercadorias e pequenos animais, como galinhas, cabritos e porcos, os quais completam o espaço como é possível.

As interações sociais que ocorrem em meio à utilização desse tipo de transporte são as mais diversas. Muitas são as memórias, as imagens e as experiências vividas entre as subidas e descidas do *pau de arara*. Interessa-nos a consciência - no tempo e no espaço - dos/as cidadãos/as de Redenção em torno da dinâmica dessas vivências no *pau de arara*.

As relações e as formas cotidianas de sociabilidade entre os/as passageiros/as do *pau de arara* pautam-se em costumes e práticas – correspondentes a uma parte importante das relações culturais e socioeconômicas de Redenção/CE. Em cada parada do itinerário, em cada dia ou evento diferente em que o percurso é realizado, em cada (des)carregamento que é feito ocorre uma interação diferente entre as/os passageiros/as, o meio e os seus interesses.

A composição dessas interações no transporte também pode se dar por meio da conversação, de alguns toques, de trocas de olhar, que muitas vezes vêm como solicitações tácitas de ajuda, de solidariedade, as quais são lidas e compreendidas em situações muito específicas e relativamente complexas.

Muitas vezes, tais intenções e interações não são sequer verbalizadas, mas se efetivam apenas mediante o ato de alguém estender a mão (para ajudar outro alguém a adentrar o transporte) ou ao segurar-lhe pelas costas na descida, ou ainda carregando uma criança: todas essas são atitudes de quem está ajudando sem precisar avisar, ainda que quem receba essa ajuda sinalize com um *obrigado* ou com uma simples reverência com os olhos ou menear de cabeça.

Todas essas interações que ocorrem no *pau de arara* podem estar interligadas a fatores conscientes ou não conscientes, cujas raízes podem ser encontradas em ensinamentos familiares, religiosos ou morais.

Lévi Strauss – levando em conta, aqui, os princípios inconscientes da reciprocidade – nos diz que essas interações são formuladas como fundamentos de troca ou como trocas simbólicas (de linguagem e de bens econômicos). São formas elementares de troca social, conformes ao estruturalismo de uma sociabilidade urbana (OLIVEN, 2007, p. 12).

A fim de as hipóteses deste estudo sejam mais aprofundadas, faz-se necessário aplicar os métodos etnográficos no campo, por meio dos quais conseguiremos alcançar uma dimensão maior a respeito das dinâmicas dessa sociabilidade entre esses atores e atrizes (usuários/as do *pau de arara*) em seu dia a dia. Segundo OLIVEN (2007), essa pesquisa tornar-se-á possível, portanto, quando formos ao campo.

## 5. METODOLOGIA

A concepção do procedimento desta pesquisa dar-se-á mediante o método etnográfico. Atualmente, fazer pesquisa urbana ou rural envolve, quase que de maneira necessária, a utilização desse método. Para um saber mais aprofundado sobre a dinâmica das interações sociais em seu campo próprio, a/o pesquisador/a precisa passar pela experiência etnográfica, não sendo necessário, contudo, que se torne como um/a nativo/a, mas que absorva o máximo de informações e detalhes a serem considerados na construção e na verificação das hipóteses de sua pesquisa.

Em outras palavras, em nosso caso, a/o pesquisador/a deve ir ao campo vivenciar, conhecer o cotidiano dos/as cidadãos/as de Redenção/CE que se deslocam entre a serra e a sede urbana do município por meio do *pau de arara*. Falar do trânsito entre os meios (urbano e rural) implica em compreender o funcionamento das dinâmicas espaciais e das relações/redes sociais presentes nestes espaços ou em sua transição interativa. A fim de que tudo isso se perceba em suas especificidades, a etnografia mostra-se fundamental.

O método etnográfico desdobra-se entre observação, realização de entrevistas, utilização de cadernos e diários de campo, entre outros registros de paisagens, dinâmicas e interações sociais, dos quais a/o pesquisador/a precisa estar munido/a a fim de coligir convenientemente o seu trabalho. Para que a pesquisa social ocorra, há a necessidade de primeiramente se fazer a observação, de modo a que, somente depois, sejam realizadas entrevistas.

É desse modo que Magnani (2002) estabelece a possibilidade de se pesquisar a cidade usando a etnografia, mostrando a sensibilidade desse método para as mais adversas situações (ante a complexidade da totalidade e a diversidade de paisagens e situações). Afinal, trata-se de falar dessa totalidade em suas particularidades, as quais

podem ser analisadas de um modo mais amplo ou fechado. A esse aspecto ele chama de delimitação da pesquisa.

A simples estratégia de acompanhar um desses “indivíduos” em seus trajetos habituais revelaria um mapa de deslocamentos pontuado por contatos significativos, em contextos tão variados como o do trabalho, do lazer, das práticas religiosas, associativas de perto e de dentro, de modo a que se possa apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos automatizados, mas dos múltiplos e variados conjuntos heterogêneos de atores sociais, cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos (MAGNANI, 2002, p.17).

Torna-se nítido nesta reflexão sobre o deslocamento de pessoas em sua maioria pretas/os de um espaço para outro da cidade, mediante a utilização do *pau de arara*, que estamos nos referindo a uma forma mais ampla de espacialidade (entre a subida e a descida da serra). É em meio a essa dinâmica de deslocamento que nos interessam a observação e a compreensão dos comportamentos de certos grupos ou pessoas (costumeiros/as usuários/as do *pau de arara*).

A etnografia confere vida e voz às relações, entre essas subidas e descidas, que passam despercebidas no dia a dia. É possível buscar no fundo das discrepâncias e diversidades um olhar específico para determinados grupos e indivíduos pretas/os que possivelmente sejam decentes dos seus ancestrais decorrido pelo processo escravocrata.

## 6. BIBLIOGRAFIA

CASCUDO, Luís Câmara. 1898 – 1986: Dicionário do folclore brasileiro. 12 ed. São Paulo: editora Global, 2012.

OLIVEN, Ruben George. Antropologia de grupos urbanos. 6ªed. Petrópolis, RJ, editora Vozes, 2007.

PEIRANO, Mariza. “Etnografia, ou a teoria vivida”. PontoUrbe, ano 2, versão 2.0, fevereiro de 2008.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: Notas para uma etnografia urbana. Revista brasileira de ciências sociais, pág. 11-29, 2002

SILVA, Kleber. F1000: história, motores e detalhes – 2022. Notícias automotivas. Disponível em: < <https://www.noticiasautomotivas.com.br/ford-f1000/>>. Acesso em: 20 fev. 2022.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE -2022. Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/redencao.html>>Acesso em: 12 jul.2022.