

Da relação entre cotidiano, comunicação e transporte coletivo na Cidade do Crato¹

Alana Maria Soares²

Universidade Federal do Ceará – Campus Cariri, Juazeiro do Norte, CE.

RESUMO

O presente artigo é fruto de um conjunto de entrevistas, observações e reflexões a respeito do uso e do significado dado pelos passageiros ao serviço de transporte coletivo da cidade do Crato, sul do Ceará. Tendo em mente o interesse de apresentar a importância que o transporte coletivo tem para a sobrevivência e desenvolvimento da cidade sob uma perspectiva humana, que conecta as pessoas e relaciona o cidadão e sua cidade, desenvolvo aqui minha pesquisa a respeito da mobilidade urbana. A pesquisa se deu a partir de estudos teóricos focados na mobilidade urbana, mobilidade humana e comunicação e cidade. Como também idas a campo em viagens pelo percurso completo da linha estudada, entrevistas com passageiros e diretor da empresa, além de consulta de dados do IBGE.

PALAVRAS-CHAVE: Comunicação e cidade; mobilidade urbana; transporte coletivo.

Tomada pela ideia de que o ônibus é um meio de conectar o cidadão e a cidade, seja ao centro comercial, bairros residenciais, praças públicas e afins, como também de conectar pessoas e pessoas, e ainda auxiliar na circulação de produtos, imagens e informações, penso nas pesquisas de comunicação com estudos sobre a mobilidade urbana.

A comunicação é um domínio do saber com estudos interdisciplinares e multidisciplinares. “Fenômeno empírico com tantas facetas, a comunicação suscita múltiplos olhares; é um objeto complexo que apresenta recortes passíveis de serem investigados por várias disciplinas” (FRANÇA, 2010, p. 49). Como, por exemplo, a antropologia, a sociologia, a psicologia, entre outras. Por tal motivo o objeto da comunicação é indeterminado.

O objeto da comunicação, qual é?! [...] A resposta mais imediata à questão, trazida pela nossa vivência (ou senso-comum), vai resgatar – ou apoiar-se – na sua dimensão empírica: trata-se de um objeto que está à nossa frente, disponível aos nossos sentidos, materializado em objetos e práticas que podemos ver, ouvir, tocar. A comunicação tem uma existência sensível; é do domínio do real, trata-se de um fato concreto do nosso cotidiano dotado de uma presença quase exaustiva na sociedade

¹ Trabalho apresentado na Divisão Temática de Jornalismo, da Intercom Júnior – VII Jornada de Iniciação Científica em

Comunicação, evento componente do XXXV Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

² Autora do trabalho. Bolsista do projeto de extensão PerCursos Urbanos, Estudante de Graduação 3º semestre do Curso de Jornalismo da UFC-Cariri, email: oi.soares@alu.ufc.br

contemporânea. Ela está aí, nas bancas de revista, na televisão da nossa casa, no rádio dos carros, nos *outdoors* da cidade, nas campanhas dos candidatos políticos e assim por diante. Se estendemos mais os exemplos (e também nosso critério de pertinência), vamos incluir nossas conversas cotidianas, as trocas simbólicas de toda ordem (da produção dos corpos às marcas de linguagem) que povoam nosso dia-a-dia (FRANÇA, 2010, p. 39).

Ao perceber a existência de diversas outras disciplinas nos estudos da comunicação, encontramos entre elas o estudo do cotidiano. Nesta pesquisa, tratamos de suma importância a reflexão a respeito do cotidiano percebendo que este tem...

Como preocupação abrir trilhas renovadoras, desimpedidas de cadeias sistêmicas e de explicações causais, criar possibilidades de articulação e inter-relação, recuperar diferentes verdades e sensações, promover a descentralização dos sujeitos históricos e a descoberta das “histórias de gente sem história”, procurando articular experiências e aspirações de agentes aos quais se negou lugar e voz dentro do discurso histórico convencional (MATOS, 2002, p.24).

Ampliando os limites do conhecimento, esta pesquisa de análise e reflexão sobre de que maneira uma linha de transporte coletivo público interfere e afeta na vida cotidiana, ao ser um grande agente dos desafios da cidade ao construir acesso aos lugares e a viabilidade de criar em seu próprio meio uma espécie de tomada coletiva do espaço urbano (CAIAFA, 2005, p. 5), se fez necessária tomada pela pretensão de enxergar e entender melhor as relações humanas na cidade. Sendo tais relações construídas por meio da conexão que o ônibus faz: conectando pessoas e lugares, pessoas e pessoas, cidadão e todas as possibilidades que a cidade tem a oferecer.

Antes de falar da cidade palco da pesquisa, Crato, faz-se necessário fazer uma pequena reflexão sobre as cidades contemporâneas. Pensando no contexto social e mecânico que a sociedade brasileira, e mundial, passou desde o início do século XX com o desenvolvimento de tecnologias, crescimento desenfreado dos centros urbanos e consequente aglutinação de pessoas nesses centros, onde se foi implantado edifícios para locação de espaços-moradia, cortiços, subúrbios e favelas, resultado de um crescimento sem planejamento prévio de urbanização.

Jacques (2003, p.13) afirma que o momento que nos encontramos é de crise da própria ideia de cidade. Esta que se torna cada vez mais visível quando vista principalmente através das ideias de não-cidade, seja por congelamento, seja por difusão. A teoria do congelamento da cidade se dá pela patrimonialização desenfreada das características

urbanas, tornando-a estagnada, parada no tempo, uma cidade-museu onde o atrativo é o espetáculo turístico e o consumo de mercadorias sobre ele. Já a ideia da cidade genérica, seria da urbanização generalizada e

inexpressiva em sua mediocridade. São as cidades sem alma e sem identidade, semelhantes em qualquer lugar. Aquelas nas quais os símbolos tradicionais e os elementos de identidade local – o “espírito do lugar” – foram atropelados logo no início do processo de consolidação de seu legado. Os valores autênticos tornaram-se um simulacro – vide as arquiteturas “neo-vernaculares” – trespassados por conceitos reducionistas sobre tradições e modos de vida (VARGAS, 2007, p. 27).

“Essas duas correntes de pensamento urbano contemporâneo – em voga na teoria mas principalmente na prática do urbanismo – apesar de aparentemente antagônicas, tenderiam a um resultado semelhante: a espetacularização das cidades contemporâneas” (JACQUES, 2003, p.13). Espetacularização, alienação dos cidadãos aos problemas sociais criando uma atmosfera de sociedade feliz pelos meios midiáticos, também provocada pela quase completa ausência de interesse e paixão pela cidade que habita. O caso ainda se mostra presente em cidades como Paris e Rio de Janeiro, modeladas ou remodeladas em função do automóvel.

A deficiência de um transporte coletivo público é grande figura no quadro de privatização do espaço e impossibilidade de fuga. Caiafa (2002, p. 22) complementa ao afirmar:

Nas cidades brasileiras, a ênfase no transporte individual também predomina, embora num contexto mais caótico e numa operação talvez menos radical. Também nesse caso a cidade é menos ativa em dar fuga e produzir heterogeneidade. O modelo de dependência do automóvel é, de fato, um vetor que atravessa todo o mundo capitalista. É interessante observar, por exemplo, como na Barra da Tijuca é comum que os nomes dos condomínios e dos edifícios que os constituem sejam evocativos das cidades americanas. Acho que não é uma questão apenas de busca de status. Essa busca, antes de tudo, denuncia a tentativa de imitação do modelo norte-americano da cidade dependente do automóvel. Imitação de um modelo que está historicamente superado para seus próprios realizadores. Hoje, tanto os teóricos da cidade quanto os governos em todos os níveis questionam esse modelo [...] [e] reconhecem a falência desse modelo

Reconhecendo a falência da estrutura de cidade criada para ser dependente de automóveis e com o crescimento longitudinal e horizontal das cidades, foi preciso que surgisse um sistema de transportes que seja tanto eficiente como economicamente viável.

Motivada pelas ideias descritas nas páginas anteriores, especifico aqui a cidade e a empresa encarregada pelo transporte e pela linha estudada, que promove a reflexão do objeto da pesquisa. No final do ano de 2001, a empresa privada Transfreire começa a funcionar no município do Crato. A cidade, objeto e palco desta pesquisa, surgiu e se ergueu no ventre da terra dos antigos e místicos índios Kariris em 17 de outubro de 1853.

Teve origem o núcleo povoado que formou depois a cidade do Crato, da antiga Missão do Miranda, surgida lá pelos princípios do século XVIII. Foram missionários capuchinos os arrojados pioneiros da civilização do silvícola. Ensinaram-lhe as primeiras noções de doutrina cristã, rudimentos de letras e ofícios, agrupando-o também em torno de casa de farinha, para melhor domesticá-la naquele trabalho ligado à lavoura a que tinha raízes tão profundas entre o elemento autóctone. Nasceu assim o Crato, sob o signo da fé e do trabalho, cresceu e desenvolveu-se à mesma sombra benfazeja (FIGUEIREDO FILHO, 2012, p. 45).

Localizada no extremo-sul do estado do Ceará, aos pés da Chapada do Araripe e parte da região metropolitana do Cariri, a cidade do Crato carregou consigo durante muitos anos o título de “Cidade da Cultura” que, em nota, Marques (2008) nos explica que o termo é “perfeitamente consoante com a construção da cidade como centro civilizador do restante do Cariri” (p.196). A cidade teve sua imagem construída por grandes ídolos culturais como Patativa do Assaré, Padre Cícero Romão, Luiz Gonzaga entre outros, mas também reconstruída por jovens marginais³ com forte nível vanguardista como Rosemberg Cariry, Abdoral Jamacaru, João do Crato, Luiz Carlos Salatiel, que expressavam sua arte por meio do teatro, cinema, literatura, música, artes plásticas etc. Em questão de números, hoje o município apresenta o estimado de 122.717 habitantes⁴ distribuídos em 1.157,914 Km² de unidade territorial⁵.

Dado interessante à pesquisa é o aumento em 19% do número de veículos cadastrados na frota da cidade, identificado no último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, do ano de 2010. No ano de 2009, a frota total de veículos era de 22.976, já em 2010 foram classificados 27.347veículos.

O significativo aumento de 4380 veículos na cidade no pequeno intervalo de um ano fez com que o fluxo de trânsito na cidade se tornasse lento e caótico. A situação é ainda mais agravada devido ao desabamento da estrutura do canal Rio Granjeiro, no dia 28 de janeiro de 2012. Após fortes chuvas de 162 mm, segundo a Fundação Cearense de

³ Para mais informações sobre o assunto, veja Marques (2008)

⁴ Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2011.

⁵ Censo Populacional 2010. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Meteorologia e Recursos Hídricos (FUNCEME), parte da estrutura do canal e o asfalto da avenida ficou comprometida, tal contratempo fez com que o departamento de trânsito da cidade do Crato interditasse Avenida Rio Granjeiro, uma das principais avenidas da cidade.

Com o trânsito lotando o centro da cidade, qual a solução para suavizar o fluxo? Penso que a utilização de serviços de transporte coletivo como o da Transfreire, feito pela cidade para a cidade, seja uma das possibilidades de mobilidade dentro da cidade que atenua o estressante trânsito de uma cidade em contínuo crescimento populacional e econômico, assim como suas vizinhas – e parte da região metropolitana do Cariri – Juazeiro do Norte e Barbalha. Outros serviços de transporte coletivo encontrados na cidade do Crato são os da empresa intermunicipal Via Metro, que faz dois percursos entre Crato e Juazeiro, pelas linhas Via URCA/Via São Pedro e Via Seminário/Via São Benedito, e as vans com o mesmo percurso. Apesar de estarem circulando apenas o centro da cidade, com exceção da Via Seminário, que adentra ao bairro popular, os serviços da Via Metro contribuí para a mobilidade da cidade, ao oferecer a possibilidade de locomoção pelo centro comercial.

Porém, somente a Transfreire faz percursos dentro da cidade do Crato, ligando os bairros ao centro, o que demonstra a carência de sistema público de transporte eficiente. Como o objetivo desse estudo é entender o uso e o significado dado pelos passageiros do serviço de transporte coletivo público na cidade, preferi delimitar aos serviços desta companhia. Assim como limitar a análise dos usuários da linha do Parque Granjeiro/Centro.



Imagem 01: Fachada da sede da Transfreire, localizada próximo ao terminal. Imagem tirada por mim.



Imagem 02: Um dos ônibus da linha Parque Granjeiro. Imagem retirada da fanpage⁶ da Transfreire na rede social Facebook.

A empresa privada Transfreire começou a funcionar no final do ano de 2001. Esse pequeno empreendimento ajudou, e muito, na mobilidade municipal desde então. No início, eram dois ônibus – um micro-ônibus e um ônibus de grande porte – que procurava servir aos cidadãos cratenses que precisavam se deslocar do centro da cidade até o Clube Recreativo Granjeiro, passando, principalmente, pelo Bairro Parque Granjeiro. O bairro em questão é popularmente classificado pela sociedade cratense como um “bairro de elite”. Penso que o motivo para tal identificação seja porque a grande maioria dos cidadãos cratenses bem-afortunados optou por residir no local. O caminho até o Clube Recreativo Granjeiro, um dos pontos mais distantes da cidade, é decorado de casarões à beira da Avenida Pedro Felício Cavalcante, mas ainda conta com sua grande variedade de paisagens naturais na vertente da Chapada do Araripe.

Atualmente, a Transfreire aumentou seu número de ônibus. Agora cada linha tem dois ônibus em movimento. As rotas foram abrangidas com ônibus também para os bairros Seminário e Mirandão. Oferecendo transporte de 30 em 30 minutos – partindo da parada inicial, um terminal próximo à praça da prefeitura – os ônibus percorre pontos da cidade pelo preço de R\$ 1,50. Existem duas formas de comprar o ticket-passagem: Indo à sede da Transfreire, próximo à prefeitura municipal, na Avenida Canal Rio Granjeiro, ou pagando em dinheiro ao motorista (que também trabalha como cobrador).

⁶ Como visto em < <http://www.facebook.com/TransFreire>> Acesso em 26 de Junho de 2012 às 12h53min.

– Acho (o ônibus) importante para a cidade, porque nem todo mundo tem um carro. Agora, tem uma coisa... Você veja que daqui para o Juazeiro são 18 quilômetros e do Granjeiro para o centro são cinco quilômetros, a diferença de distância é muito grande e o preço da passagem é a mesma. Acho muito caro a passagem de R\$1,50.

– Em geral, acho que o ônibus, se tiver uma eficiência boa, é ótimo. Você vai para todo canto se tiver horário. É ótimo quando não se tem um carro ou uma moto, um outro meio de transporte. O problema acho que são os horários que não são bons. Acho que não são tão eficientes, principalmente nos fins de semana [...] Também não tem ponto de ônibus, esse é outro grande problema. Você fica esperando sob o sol, tostado.⁷

– Em questão de horários, acho que eles deveriam manter um ônibus maior nas horas de pico. Eles colocam esse pequeno e o ônibus sobe lotado demais, correndo o risco de acontecer um acidente devido o número de passageiros. É um sufoco. Vem gente pendurado... E, outra coisa, deveriam melhorar as condições do ônibus. Tem um aí que é uma sucata velha. Você vem com o maior medo do mundo de faltar um freio ou alguma coisa assim. Eu acho que a população do Granjeiro já merecia algo melhor, porque tem muito passageiro que dependem do serviço e eles deveriam melhorar a qualidade dos ônibus.⁸

Os horários de segunda-feira à sexta-feira vão de 30 em 30 minutos, até às 19h, quando acontece uma pausa. A partir daí os ônibus saem de uma em uma hora, até às 21h45min devido a pouca quantidade de usuários no horário da noite. No sábado, acontece a mesma coisa, mas a mudança acontece no horário de 13h, a partir desse, ônibus só de hora em hora até às 18h. No domingo, a oferta de horários é diminuída e parece não obedecer a um intervalo regular (perceba na tabela 03 abaixo), o mesmo acontece com os dias de feriado nacional. A linha do Granjeiro oferece os seguintes horários:

Segunda à sexta

6:00
6:30
7:00
7:30
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
10:30
11:00
11:30

⁷ Trecho da entrevista com a passageira Karen Albuquerque, 17 anos, estudante, realizada em 4 de Junho de 2012.

⁸ Trecho da entrevista com o passageiro Francisco José de Oliveira Brito, não quis revelar a idade, trabalhador.

12:00
12:30
13:30
14:00
14:30
15:00
15:30
16:00
16:30
17:00
17:30
18:00
18:30
19:00
20:00
21:00
21:45

Tabela 01: Horários ofertados de segunda à sexta.

Sábado

6:00
6:30
7:00
7:30
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
11:00
11:30
12:00
12:30
13:00
14:00
15:00
16:00
17:00
18:00

Tabela 02: Horários ofertados durante o sábado.

Domingo

6:00
7:00
8:00
9:00
9:45
10:30
11:30

13:00
14:00
15:30
17:00
18:00

Tabela 03: Horários ofertados no domingo

Feriado Nacional

6:00
6:45
7:30
9:00
9:45
10:30
11:30
13:00
14:00
15:30
17:00
18:00

Tabela 04: Horários ofertados em dias de feriado nacional

Apesar dos contratemplos, e embora haja divergências de opiniões quanto à eficiência dos horários, e o preço abusivo da passagem, os passageiros e usuários mais frequentes da linha chegam ao consenso de que é, analisando o contexto de mobilidade dentro da cidade, usar o ônibus ainda vai mais em conta.

– Acho o ônibus importante para a vida da cidade, até por causa da poluição que é menor, pela questão dele ser um transporte coletivo. Se o ônibus fosse de graça seria melhor (risos). Acho o preço caro. Deveria ser menos. Mas, ainda assim, é mais barato usar o ônibus do que pegar um moto-táxi. Com o ônibus, pago R\$1,50 pra ir até o centro, com moto tenho que pagar R\$3,00 às vezes R\$4,00. A única vantagem do moto-táxi é que ele me deixa onde eu quero, já o ônibus tem a parada certa.

– O ônibus pra a cidade é como se fosse o meio de transporte de todo mundo. Tem muita gente que não tem um veículo, então chega, pega o ônibus e vai pra rua. É muito importante, principalmente, pra alguém que não poder sair de casa, se locomover com facilidade, então tem o ônibus, que é como se fosse o carro de casa, mas também de todo mundo.⁹

– No momento, o que me ajuda mais é o ônibus. Lá em casa não tem moto, a moto que tem é do meu tio e ele nunca está em casa quando preciso. E sempre tem ônibus. Se não fosse o ônibus eu não conseguiria chegar aqui. Poderia até vir, mas teria que vir a pé. Ele ajuda. Uso ele pra

⁹ Trecho da entrevista com o passageiro Rubislânio Nascimento Freire, 20 anos, realizada na parada de ônibus à espera do ônibus das 14:30, em 25 de Junho de 2012.

ir “pro” colégio, às vezes vou trabalhar nele... E para ir à casa de minha namorada toda vida estou vindo de ônibus.¹⁰

Continuando, percebo também a importância do ônibus como veículo de conectar as pessoas. Mas conectá-las com exatamente o quê? Depende do olhar de cada um. Um transporte coletivo, com o preço relativamente acessível, servindo de 30 em 30 minutos, levando uma média de 700 pessoas diariamente ¹¹ ao seu trabalho, à sua escola, à sua universidade, à sua academia, ao seu lazer. Quantas pessoas dependem desse transporte? Quantas pessoas se conheceram e construíram uma amizade ali, seja dentro do ônibus ou à espera dele? Quantas histórias engraçadas ou trágicas já aconteceram naquele espaço? Quantas pessoas já não pararam para pensar ali mesmo sobre assuntos importantes sobre a vida? Tais perguntas talvez não possam ser respondidas com precisão, mas de uma coisa tenho certeza: elas acontecem.

Como já visto nas páginas anteriores, a comunicação é interdisciplinar e multidisciplinar, e pelo estudo do cotidiano e mobilidade urbana na comunicação, percebo a cidade como um grande texto que tece tantos outros milhões dentro de si, inclusive os das pequenas conversas produzidas nos encontros cotidianos (BARROS, 2007, p.45).

E nesse extenso emaranhado de possíveis “textos” a serem lidos, relidos, refeitos ou modificados que nos deparamos com todas as possibilidades de articulações e comunicação na cidade. Caiafa (2005) ainda caracteriza o transporte coletivo ao afirmar que este no ato de distribuir de alguma forma a população, os levando para longe das vizinhanças, carrega um aspecto dessegregante, mesmo que provisório e local. É dito que tal transporte coleta à sua maneira a população e a dispersa realizando ele mesmo uma abertura à cidade.

Tomando da ideia de que o ônibus estudado seja um meio de conectar o cidadão à cidade e, na intensidade urbana, construir um ambiente de ações descontínuas, assim como todas as possibilidades, também, de socialização nesse meio. A possibilidade de comunicação e articulação acontece não somente dentro dos ônibus – a configuração espacial do ônibus, por ser um ambiente ao mesmo tempo fechado e aberto e em movimento, muda as condições de comunicação, pois é uma situação de proximidade e isso irá repercutir nas ocasiões de conversa e de silêncio entre esses desconhecidos que viajam

¹⁰ Ver nota oito.

¹¹ Número informado pela Transfreire

juntos (CAIAFA, 2005, p.126) –, mas também é possível no ponto de parada, a esperar o veículo com conhecidos ou desconhecidos. Assim como quando se chega ao destino final. Afinal, o que é notado é o ônibus como um cabo que conecta pontos vitais da cidade, conectando, também, pessoas e suas possibilidades de articulações comerciais, profissionais, culturais, emocionais e por aí vai.

– Uso diariamente pra ir ao comércio com minha avó, para ir ao colégio e voltar quando meus pais não vão me buscar. Aí é bom. Também uso para sair e me divertir, para encontrar meus amigos na Rffsa. Eu uso carro também, mas eu gosto mais de sair a pé ou de ônibus. É bem mais livre.¹²

– Quando eu pego o ônibus para ir até o Granjeiro, vejo toda a vista do bairro. De cima a baixo. É um percurso agradável. Eu também ouço música e às vezes eu leio livros. Não costumo conversar com ninguém nesse ônibus. Às vezes, quando minha vizinha vai também, aí sim eu converso. É muito frequente eu usar quando quero ir ao centro, quando vou sair pra Rffsa ou quando vou para a academia, para a universidade...¹³

Chegamos ao ponto onde identificamos que o uso do transporte coletivo, em especial a linha Parque Granjeiro/Centro, que hoje é ofertado para circular é, em sua maior parte, para mobilidade, trabalho e consumo de mercadorias. Diante das entrevistas e percursos completos de observação e análise, foi percebido que o maior número de passageiros são estudantes, trabalhadores, que dependem do veículo por não haver outra opção à melhor custo, e cidadãos que utilizam do transporte para ir às compras, afinal, é notável que a linha conecte justamente ao centro comercial da cidade.

A ligação dos pontos, a conexão que é feita de pessoas e pessoas, como no caso do rapaz que utiliza do ônibus para se encontrar com a namorada, a conexão de pessoa com a cidade, como no caso de muitos que utilizam para ir à escola, ao comércio, ao lazer, e também da oportunidade de locomoção até o trabalho. Todas essas possibilidades de uso e os significados que são dados ao transporte estudado são as chances para o desenvolvimento dos laços afetivos, das oportunidades de se chegar ao trabalho, do possível progresso cultural que a cidade oferece em todas outras maneiras, como a exemplo o caso de que vão ao Largo da Rffsa, onde logo a frente encontramos o terminal de ônibus intermunicipal e uma das paradas das linhas da Transfreire. A última parada. Entre ônibus, topics e moto-taxis, que vem e que vão, a Rffsa e todas as suas possibilidades de uso

¹² Trecho da entrevista com a passageira Elizandra Edieli, 13 anos, realizada dentro do ônibus das 14:30, sentido Centro, em 25 de Junho de 2012.

¹³ Trecho da entrevista com o passageiro Victor Almeida, 22 anos, realizada em 16 de Novembro de 2011.

permanecem. Assim como a cidade, ela se modifica, se expande, retrai e aglutina, mas ainda assim todos os olhos e pés que passam pelo lugar, vão e ela que fica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FRANÇA, V. R. V. Objeto da comunicação/A comunicação como objeto em **Teorias da comunicação: conceitos, escolas e tendências**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

MATOS, Maria Izilda Santos de. Cotidiano e cidade. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

JACQUES, Paola Berenstein. **Apologia da deriva: Escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro, RJ: Casa da Palavra, 2003.

VARGAS, Júlio Celso Borello. Crítica da cidade genérica. Conselho em Revista – Revista Mensal do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Rio Grande do Sul. Rio Grande do Sul, n. 33, p. 27, Maio de 2007. Disponível em: http://saturno.crea-rs.org.br/crea/pags/revista/33/CR33_area-tecnica-artigos.pdf. Acesso em: 29 de Junho de 2012, às 11h12min.

FIGUEIREDO FILHO, J. de; PINHEIRO, Irineu. **Cidade do Crato**. Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1953.

MARQUES, Roberto. Seja moderno, seja marginal: engenhos e artimanhas da contracultura no Cariri. **Sociedade e Cultura – Revista de Pesquisa e Debates em Ciências Sociais**. Universidade Federal de Goiás, Vol. 11, n. 2, p. 191-198, 2008. Disponível em: <http://www.revistas.ufg.br/index.php/fchf/article/view/5256>. Acesso em 28 de Junho, às 22h10min.

BARROS, José D'Assunção. **Cidade e história**. Petrópolis: Vozes, 2007.

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

_____. 2005. **Produção Comunicativa e Experiência Urbana**. In: ENCONTRO DOS NÚCLEOS DE PESQUISA DA INTERCOM, 5., 2005. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2005/resumos/R1589-1.pdf>. Acesso em: 27 de Junho de 2012, às 13h18min.

_____. 2005. Comunicação e expressão nas viagens de ônibus. **Contemporanea - Revista de Comunicação e Cultura**. Universidade Federal da Bahia, Vol. 3, n. 1, p. 123-137, Janeiro/Junho de 2005. Disponível em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/contemporaneaposcom/article/view/3450/2516>. Acesso em: 26 de Junho de 2012, às 10h47min.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acesso em 12 de Junho de 2012, às 00h41min.

<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2012/03/chuva-destroi-estrutura-do-canal-do-rio-granjeiro-no-crato-ce.html> Acesso em 12 de Junho de 2012, às 15h25min.



<http://www.facebook.com/TransFreire>. Acesso em 26 de Junho de 2012, às 12h53min.