

SINAL VERMELHO: OS CARROCEIROS E O CRESCIMENTO URBANO MOSSOROENSE NA PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XXI

*Marcílio Lima Falcão¹
Micarla Natana Lopes Rebouças²*

O crescimento de Mossoró na primeira década do século XXI, no que concerne à expansão urbana e seus desdobramentos, tem despertado o interesse dos pesquisadores das Ciências Humanas³. Na geografia, Aristotelina Pereira Barreto Rocha fez uma análise da dinâmica econômica da cidade a partir das atividades salineiras, petrolífera e agrícola, especialmente a fruticultura irrigada, como vetores essenciais a mudança do perfil econômico do município. Seu estudo levou em consideração as condições que propiciaram a consolidação da cidade como centro regional.

Com dados sobre ao aumento das indústrias, população e expansão de novas áreas urbanas da cidade⁴, o estudo de Aristotelina evidenciou que a expansão da cidade veio acompanhada de questões sociais como o surgimento de áreas periféricas e um novo reordenamento do centro e que comunidades rurais foram utilizadas na construção de conjuntos habitacionais⁵.

Outro trabalho que versa sobre o espaço mossoroense é a tese de José Lacerda Alves Felipe. Nesta, o autor procurou relacionar “imaginário político e memória como possibilidade de entender a geografia de um lugar específico”⁶. Para tal, entre os desdobramentos de sua pesquisa estão o crescimento da cidade durante toda a trajetória de mando dos Rosados, entre os quais a expansão urbana através da construção de novos bairros da cidade foi uma das questões abordadas na pesquisa.

¹ Doutorando em História Social - Universidade de São Paulo (USP)

² Mestranda em Ciências Sociais e Humanas - Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN)

³ Ver os trabalhos de ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **A expansão urbana de Mossoró (1980-2004): geografia dinâmica e reestruturação do território**. Natal, RN: UFRN, 2005. (Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (PPGe); COSTA, Andréa Virginia Freire. **Lugares do passado ou espaços do presente? Memória, identidade e valores na representação social do patrimônio edificado de Mossoró-RN**. Recife: UFPE, 2007. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano.

⁴ Esses dados foram coletados de órgão como Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Banco do Nordeste (BNB), Prefeitura Municipal de Mossoró (PMM), Relatórios da Petrobrás, Federação da Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte (FIERN), Ministério da Agricultura e Abastecimento, Tribunal de Contas da União (TCU) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

⁵ ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **A expansão urbana de Mossoró (1980-2004): geografia dinâmica e reestruturação do território**. Mossoró, RN: Coleção Mossoroense, 2005. p. 108. (Série C. v.1469)

⁶ FELIPE, José Lacerda Alves. **Memória e imaginário político na (re) invenção do lugar – os Rosados e o País de Mossoró**. Rio de Janeiro: UFRJ. Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza. Instituto de Geociências. Programa de pós-Graduação em Geografia. 9Tese de Doutorado), 2000.

No urbanismo, a dissertação de Andréa Virgínia Freire Costa ao analisar o patrimônio edificado de Mossoró tece amplos comentários sobre as transformações da cidade a partir de seu crescimento urbano⁷, o que contribui para a problematização da produção do espaço urbano mossoroense como algo a ser pensado temporalmente e a partir daí compreender as relações de poder e resistência como elementos do processo histórico da cidade.

Esses estudos, respectivamente observando-se suas particularidades no trato com o objeto e discussões teóricas, citam que o crescimento foi acompanhado por um processo que culminou em uma nova configuração do espaço urbano mossoroense, sendo possível perceber que junto a essas mudanças, novas formas de sentir a cidade podem ser discutidas por meio da análise sobre seus sujeitos.

Entre estes, as atividades dos carroceiros que trabalhavam no Centro de Abastecimento-Feira de Fruta (popularmente conhecida como Cobal)⁸ passou por um processo de reorganização, cujas consequências mais visíveis são o afastamento desse tipo de serviço informal (transporte por tração animal) do centro comercial da cidade.

Por esse olhar, a cidade como “relação histórica”⁹ leva a reflexão sobre a multiplicidade do espaço sentido e experienciado, onde as disputas a tornam perceptíveis como “lugar de negociação e do acolhimento dos conflitos”¹⁰. Uma relação onde as ações dos sujeitos sociais (re)elaboram seus discursos com base nas experiências sociais vividas na cidade de Mossoró¹¹ que, ao longo das últimas décadas do século XX, se consolidou como centro regional¹².

⁷ COSTA, Andréa Virgínia Freire. **Lugares do passado ou espaços do presente?** Memória, identidade e valores na representação social do patrimônio edificado de Mossoró-RN. Coleção Mossoroense, 2007. p. 81. (Série C. v. 1563)

⁸ Em diversos momentos do texto, optou-se pelo nome Cobal, pois mesmo não existindo mais institucionalmente foi o nome que ficou no imaginário popular para o Centro de Abastecimento que fora inaugurado em 1977 durante a gestão do prefeito Jerônimo Dix-Huit Rosado Maia e reinaugurado em 20 de setembro de 2002 com o nome de Centro de Abastecimento Raimundo Soares de Souza (Foi deputado estadual pela União Democrática Nacional (UDN) em 1955, deputado federal entre 1960 e 1962 e prefeito de Mossoró de 1963 a 1968).

⁹ BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org.). **As Cidades da Cidade**. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. p. 10.

¹⁰ PECHMAN, Robert. KUSTER, Eliana. **O chamado da cidade**: ensaios sobre a urbanidade. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2014. p. 11-15.

¹¹ Mossoró está localizada na Mesorregião do Oeste Potiguar. Sua localização entre duas capitais (Natal e Fortaleza) é apontada como um dos indícios para o seu crescente crescimento ao longo das últimas décadas do século XX.

¹² Em estudo sobre a Área Nordeste, realizado pelo O Ministério do Planejamento/Coordenação Geral, através da Fundação IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia), Mossoró foi considerada uma cidade comercial, mas esse status não corresponde a melhorias das condições de vida da população, uma vez que entre os problemas sociais, destaca-se a precariedade da educação e saúde. Mesmo assim, consolidando-se como polo de produção e distribuição para o Oeste Potiguar, seu processo de urbanização foi rápido e

É nessa trilha, que esse artigo busca discutir, a partir das memórias dos carroceiros que trabalham na Cobal¹³, as formas de convivência e resistência ante as transformações que o crescimento urbano tem provocado em suas atividades laborais e que fazem da cidade, segundo Sandra Jatahy Pesavento, um “objeto de reflexão, a partir das representações sociais que produz e que se objetivam em práticas sociais”¹⁴. A escolha dos carroceiros foi feita a partir do discurso, presente nos relatos dos carroceiros, que os consideram representantes de um tempo destoante da visão moderna postulada para a cidade.

Assim, esses sujeitos protagonizam disputas que vão das relações de trabalho (concorrências por fretamentos) às lutas por espaço no âmbito do Centro de Abastecimento-Feira de Fruta, o que os configuram como um dos grupos que mais sentiram as transformações em suas atividades laborais no espaço urbano mossoroense.

Trabalhadores diaristas informais, na maioria das vezes residindo em locais periféricos e distantes de onde trabalham, esses sujeitos passaram a conviver com formas de organização espacial e disciplinar que fizeram repensar suas ações diante do crescimento rápido e transformador das áreas em que atuavam.

Suas narrativas apresentam posicionamentos sobre as constantes modificações pelas quais a cidade passou. O trânsito (principalmente as dificuldades de enfrentar o centro da cidade de carroça), a concorrência com os fretistas motorizados, as rivalidades entre os companheiros de profissão e as reivindicações por melhores condições de trabalho na “Cobal” são apontadas como as principais questões de seu cotidiano, que fazem dos relatos desses entrevistados fundamentais para a análise de suas experiências na construção do espaço por eles vivenciado¹⁵.

Edson Vieira da Silva tem 40 anos de idade e trabalha como carroceiro há 20 anos na Cobal. Em sua narrativa o crescimento de Mossoró é apontado como algo assustador e impactante à atividade do carroceiro.

agressivo, sendo a reordenação e disciplinamento dos sujeitos que circulavam nas áreas centrais da cidade as consequências iniciais. Brasil, **Instituto Brasileiro de Geografia. Subsídios ao planejamento da área nordestina**. Rio de Janeiro, 1971. 16v. p. 24.

¹³ A escolha por trabalhar com os carroceiros da Cobal tomou como referência as discussões sobre a seleção e as condições para a realização das entrevistas com os sujeitos selecionados presente em MEIHY, José Carlos Sebe Bom. HOLANDA, Fabíola. **História Oral: como fazer, como pensar**. 2. ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013, p. 43-62. Ver também as reflexões de FREITAS, Sônia Maria de. **História Oral: possibilidades e procedimentos**. 2. Ed. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006, p. 85-99.

¹⁴ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. Revista Brasileira de História. São Paulo, vol. 27. Mº 53, jan-jun., 2007, p. 11-23.

¹⁵ Sobre as discussões do espaço como algo construído e experienciado ver: TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**; tradução Livia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2013. p. 147-163.

Rapaz o crescimento tá enorme mesmo. Eu nunca vi. Nunca pensei de acontecer isso. Tá muito grande. Tem muito carro na cidade. Aumentou muito mesmo, demais. Andar no centro da cidade é muito complicado, porque muita gente não tem costume de trabalhar no centro com carroças. Tem animal que não é acostumado no centro. Agente que há muito tempo luta dentro do centro fazendo frete, aí se acostuma. O animal se acostuma com os carros, com o movimento.¹⁶

Para Edson, a cidade é muito mais que o lugar das transformações, da comoção que assusta e disciplina homens, domestica animais. É também o lugar onde a experiência surge como um determinante ao trabalho e a individualidade aflora como diferencial diante do outro, pois como construções do presente sobre o passado, as lembranças possibilitam perceber as particularidades que fazem do relato algo no presente¹⁷.

Essa é a cidade da experiência do carroceiro no seu vai e vem para o centro comercial. Vista como um atraso à circulação dos veículos, permite a este grupo visibilidade e sua insistência em continuar circulando nesse espaço provoca conflitos que reforçam os discursos voltados ao afastamento desse tipo de serviços em certas partes da cidade.

Os carroceiros sentem a cidade, porque são tragados pelo crescimento que os distingue pejorativamente como o outro que insiste em ficar em um lugar que já não é seu. Um lugar que tende a excluir tudo o que for considerado obsoleto e que perturbe a ordem que se estabelece seja por sinais de trânsito ou pela presença de qualquer forma de disciplinamento.

Contemporâneo desse crescimento, Edson Vieira justifica, a partir da dificuldade em trafegar pelas áreas mais comerciais, o discurso que põe na experiência e no controle do animal um diferencial entre os carroceiros que permanecem a circular pelas áreas mais movimentadas da cidade. O problema não gira apenas na dificuldade de locomoção dos carroceiros nas áreas comerciais de Mossoró. O surgimento de um sistema de entrega em domicílio mais rápido e sem custos para o cliente (oferecido pelas empresas), além da constante modificação da paisagem urbana no centro comercial que dificulta a localização dos referenciais que norteavam esses sujeitos (pelo

¹⁶ **Edson Vieira da Silva**. Entrevista realizada em 19 de março de 2010.

¹⁷ DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **História Oral**: memória, tempo, identidade. 2.ed. - Belo Horizonte: Autêntica, 2010, p. 27-28.

menos os mais antigos) são elementos que devem ser considerados quando se procura justificar as novas condições dos carroceiros da Cobal.

Outro relato que reforça o trânsito de veículos automotores como o principal obstáculo as atividades dos carroceiros é apresentado por Walter Cruz Rocha. Ao lembrar do tempo em que começou a trabalhar como carroceiro, onde “o fluxo de carro era muito menor”, Walter afirma que “a vontade de ir ao centro da cidade. Em está na rua era grande. Não era dessa forma. Não tinha esses prédios, a Cobal era diferente”¹⁸.

Lembrar do tempo em que era fácil de transitar pela cidade e fazer seus fretes sem ter que se preocupar com as normas de trânsito, muito menos com a possibilidade de não encontrar o endereço do cliente, são experiências que trazem a imagem de uma outra cidade, cujas condições de trabalho para os carroceiros eram diferentes em muitos aspectos. A cidade lembrada mantém uma estreita correlação temporal com o presente. Esse exercício é apontado como uma contribuição da História Oral e sua relação com a História do Tempo Presente¹⁹ no que se refere a importância desta última como “um lugar privilegiado para uma reflexão sobre as modalidades e os mecanismos de incorporação do social pelos indivíduos de uma mesma formação social”²⁰.

José Emídio conta que chegou em Mossoró na década de 1960, tempo em que considera ser fácil trafegar pelas ruas da cidade, pois:

Em Mossoró não tinha sinal, nem a luz era de Paulo Afonso. Era essa luzinha de meio de rua. Antigamente não existia não. Não tinha essas poças, não tinha. Mossoró era pequena. Para o carroceiro ainda era bom. Eu cheguei aqui em Mossoró em 60, no primeiro dia de comício de Aluízio Alves. Ele fez o comício na praça do Codó. Eu apanhei os trocos na estação do trem. Aí vim morar perto da cadeia velha, no é a cadeia velha aí, que hoje é o museu. Aí, vim tocando a vida. Hoje, eu moro na Rua Epitácio pessoa, bairro Bom Jardim. A minha vida toda foi essa, só trabalhando, pelejando, lutando²¹.

As marcas temporais apontadas por José Emídio evidenciam o quanto os eventos são referenciais ao exercício de evocação ao passado²². De um tempo, cujas balizas

¹⁸ **Walter Crus Rocha**. Entrevista realizada em 20 de março de 2010.

¹⁹ Sobre a história do tempo presente ver os textos de: FAGUNDES, Bruno Flávio Lontra. *É possível fazer tábula rasa do passado... e do presente dos historiadores?* In: DELGADO, Lucília de Almeida Neves. FERREIRA, Marieta de Moraes. (Orgs). **História do tempo presente**. Rio de Janeiro; Editora da FGV, 2014, p. 15-34; MULLER, Helena Isabel. *História do tempo presente: algumas reflexões*. In: PÔRTO JUNIOR, Gilson. (org). **História do tempo presente**. Bauru, SP: Edusc, 2007, p. 17-29.

²⁰ FERREIRA, Marieta de Moraes. História oral e tempo presente. In: MEIHY, José Carlos Sebe Bom. (Org.). **(Re) Introduzindo a história oral no Brasil**. São Paulo: Xamã, 1996, p. 11-21. (Série Eventos).

²¹ **José Emídio da Silva**. Entrevista realizada em 20 de setembro de 2010.

²² *Idem*.

estão relacionadas ao próprio cotidiano da cidade e se misturam aos aspectos da vida privada dos sujeitos, que ao se referirem ao tempo de sua chegada, apontam do presente ao passado e as possibilidades do futuro, como apontadas no relato de José Emídio quando esclarece que junto ao aumento dos comerciantes em torno do Centro de Abastecimento, surgiu uma estrutura de transporte de mercadorias que enfraqueceu a atividades dos carroceiros.

Isso levou muitos a atividade dos carroceiros a ponto de recuarem para a periferia da cidade, local onde as atividades ligadas a construção civil e agropecuárias propiciaram a sobrevivência da atividade de transporte por tração animal. Junto a essas particularidades, José Emídio aponta ainda “as discussões dos carroceiros”, que segundo o narrador só serviram para enfraquece-los e aliadas aos problemas do trânsito fizeram com que o número de trabalhadores com carroças deixasse de frequentar o centro da cidade.

A vida é meio difícil, porque tudo fica difícil. Para gente passar pelo trânsito é a coisa mais difícil do mundo, pois os carros não respeitam as carroças e querem passar direto. A gente tem que vir todo santo dia para cá, ajuntando alguma coisa, né! Ainda essa semana aconteceu com o carroceiro. Ele ia na carroça, aí o carro parou de uma vez e bateu no carro. Rapaz, é porque todo mundo tem de ajudar uns aos outros. Tem que ter calma para atravessar. Às vezes vem numa rua e fica atrás dos carros. Ai a gente bota mão para passar, mas tem deles que abre e, deles que não. A gente tem de passar, né. A gente tem de vir para cá, né isso!²³

A atividade do carroceiro tornar-se ainda mais difícil por conta das poucas condições que os mesmos possuem diante dos descasos do poder público em assegurar-lhes condições dignas de trabalho. Assim, ao lembrar do tempo em que a Cobal não estava sob a sistematização das normas e que o comércio fluía livremente, José Emídio afirma que:

Era bom demais. Todo mundo era dono de si. Todo mundo vendia. Todo mundo comprava. Tinha mais rumo as coisas. Era melhor. Agora é diferente. A coisa mudou muito. Tinha gente que dormia aí. Assim, porque tinha mais movimento, mais coisas no chão para vender. Aí foi tudo organizado. Ficou ruim. Quando acontecia alguma coisa na COBAL, ele chamava lá para cima do birô. Subia lá e dizia o que tinha para dizer. Esse é ruim. Sai com coisas no meio da rua. Pelo amor de Deus, eu não gosto dessas coisas não²⁴.

²³ *Idem.*

²⁴ **José Emídio da Silva.** Entrevista realizada em 20 de setembro de 2010.

Após a reforma e a instalação de cercas em torno do estabelecimento e da criação de normas para gerir o espaço público, o carroceiro comenta que o espaço destinado as carroças fica ao ar livre, sem nenhuma proteção contra o sol. Outro ponto abordado por José Emídio está relacionado ao uso e venda de bebidas alcoólicas na Cobal, como a cachaça. Segundo o carroceiro, “a Cobal tem uma lei muito errada, porque uma pessoa toma uma dose de cachaça lá não sei onde e vem pra Cobal e é arrastado para fora. E a Cobal vende aqui dentro. Vende. Não devia vender. Não é isso! Para ser certo, não era para vender aqui”²⁵.

Já Walter Cruz, aponta que a vida do carroceiro tem piorado constantemente, pois nem mesmo a tão sonhada reforma trouxe melhores condições de trabalho. Se por um lado, as instalações para os comerciantes melhoraram, por outro as condições em que deixaram os carroceiros foi a pior possível. Em seu relato aponta como isso foi se configurando e atrapalhando a atividade de transporte por tração animal, destacando o crescimento do fluxo de veículos a partir da reinauguração da Cobal, o descaso com os carroceiros e as rápidas transformações no centro da cidade.

Quando eu comecei a trabalhar aqui na Cobal em 1990 e o fluxo de carro era muito menor, né. A gente se sentia à vontade no centro da cidade. Em estar na rua, mas hoje a dificuldade tá grande. Não era dessa forma. Não tinha esses prédios. A Cobal era diferente. A vida do carroceiro aqui na Cobal está um pouco restrita por conta do trânsito. Aumentou muito por conta do fluxo de carro que vem a Cobal e a gente sente dificuldade de transitar com a carroça. Até porque é um animal lento e quem comanda é a gente, diferente dos carros que param na hora que o motorista quer²⁶.

O olhar do carroceiro sob sua forma de lidar com a carroça e a relação com a tecnologia é apontada como o diferencial para o argumento dos motoristas em não aceitarem o tráfego de carroças no centro da cidade. Diante dos automóveis, os carroceiros se veem no dever de aprender técnicas de manejo com o animal que está sobe seu controle e de conhecer bem os espaços em que deve atuar quando estão no centro da cidade, bem como de encontrar lugares específicos para deixar a carroça no período em que faz a entrega das mercadorias. Todo esse trabalho exige um esforço e coordenação do carroceiro a fim de não atrapalhar o fluxo das vias. Em seu conjunto essas determinantes são essenciais para o evidente recuo pelo qual passam os carroceiros do Centro de Abastecimento de Mossoró.

²⁵ *Idem.*

²⁶ **Walter Cruz Rocha.** Entrevista realizada em 21 de setembro de 2010.

Tal situação aparece nas narrativas desses trabalhadores como uma forma de credenciar que a carroças possuem particularidades diante dos transportes automotores. Um desse argumentos é apresentado por Walter Cruz:

Existem algumas coisas que não dá para transportar em carro fretado. Vamos supor: Ferro, que o carroceiro tem de levar, porque bota uma parte na frente e outra atrás. Agente coloca um saquinho vermelho para identificar um pedaço de ferro. O carro não pode fazer isso, porque vai ser multado. Então, cada qual com o seu cada qual. Não houve aquele impacto maior não, porque há coisas que o carroceiro faz que o carro pequeno freteiro não faz²⁷.

Observa-se que uma das dificuldades é em relação a falta de controle do trânsito e das disputas travadas entre carroceiros e motoristas. Para Walter os carroceiros são conhecedores das mais simples normas de trânsito, porém, segundo o narrador, a intransigência dos motoristas tem levado os carroceiros a diminuir o fluxo de idas ao centro da cidade ou suas saídas do Centro de Abastecimento para outras áreas em que tenham que entrar em contato com as rodovias federais.

Em 1990 o fluxo de carro era pequeno, mas os semáforos já existiam. Daí para cá, vem dessa forma. Aumentou o fluxo de carro e aumentou a necessidade de nós paramos, porque acontece acidentes. Quando os acidentes ocorrem, quem leva a culpa é o carroceiro. Isso se deve porque os carroceiros é uma classe pequena, uma classe baixa. Porque ser uma classe pequena, o pau quebra no espinhaço do mais fraco. O motorista desce já alterado, porque já sabe que o carroceiro não tem condições de pagar o conserto de um carro novo. Ele já sabe na realidade. Vamos supor: um rapaz saiu da Cobal, pegou a principal para o centro da cidade e de repente o rapaz fez isso aqui (*o entrevistado faz um gesto brusco para a esquerda*) e o carro fechou o rapaz, né. Então, se ele fechou o rapaz, a tendência era o carro bater no rapaz, mas o carroceiro correto. O carroceiro certo, mas mesmo assim, ainda houve uma pequena discussão²⁸.

As apreensões dos carroceiros não ficam somente no trânsito. Os conflitos entre os próprios carroceiros e outros transeuntes que circulam pelas vias da cidade que dão acesso ao centro comercial e a Central de Abastecimento de Mossoró aparecem na fala de Walter Cruz como um descaso do poder público municipal, principalmente após a reforma do prédio da Cobal, pois ao construírem boxes para os vendedores de frutas, verduras e carnes e ao regulamentarem os espaços voltados ao estacionamento do veículos que para lá se dirigem, o poder municipal não regulamentou a atividade dos carroceiros, o que segundo o narrador, tem causado desconforto para a manutenção das

²⁷ **Walter Cruz Rocha**. Entrevista realizada em 21 de setembro de 2010.

²⁸ *Idem*.

atividades, quer pelos conflitos com os comerciantes que vendem no varejo, quer entre os carroceiros que prejudicados pela expropriação de seus espaços de atuação se veem em constantes conflitos que vão da concorrência pelo preço do frete ao controle dos animais que de vez por outra se alimentam de frutas colhidas por outros carroceiros.

Se regularizou o trânsito, então era para regularizar o carroceiro também. Emplacar e dá direito ao carroceiro. Se existisse algum carroceiro que não quisesse ficaria para os que quisessem, melhor né! Os carroceiros que ficassem na ativa, os mais velhos, que já tem freguesia, ficariam melhor. Isso tem causado problemas entre motoristas e carroceiros²⁹.

Percebe-se que essa situação tem provocado certas transformações no espaço de atuação dos carroceiros, entre estas o afastamento desse tipo de serviço do Centro de Abastecimento de Mossoró, pois sem um fluxo contínuo de fretes, os carroceiros se veem obrigados a procurarem outras atividades de trabalho ou se afastarem do centro da cidade, mesmo que para isso eles passem a exercer o comércio de frutas em carroças em detrimento das atividades de transporte por fretamento.

Em seu relato Walter aponta que:

Já houve mais que trabalhavam pras bandas do centro da cidade. Ele encostava sua carrocinha no mercado do centro e, por conta do crescimento do centro, o frete do carroceiro foi acabando e eles vieram para a COBAL, porque a COBAL, ela tá dando condições melhores para o carroceiros. Tem a parte da fruta. Você coloca em cima da carroça e vai vender. Tem a parte do frete, onde você coloca sua frutinha e pega e coloca em cima da carroça e pega e vai deixar no centro da cidade e vem de volta. A periferia, ela não dá condições do carroceiro se manter, mas é o jeito. Explico já o porquê. Se eu pegar minha carroça e encostar na frente de minha casa. Minha carroça tem o nome “pega-se frete”, mas se eu encostar na minha e esperar que alguém venha fazer frete, eu e minha família vai morrer de fome, porque não tem. Aí o negócio é arranjar outra profissão³⁰.

Para o carroceiro Edson Vieira da Silva as dificuldades estão amplamente relacionadas ao trânsito e as dificuldades pós-reestruturação do Centro de abastecimento.

Rapaz é complicado, porque no trânsito que a gente anda tem muita reclamação. O pessoal reclama muito das carroças no centro. Agente não pode trabalhar direito, porque o pessoal reclama muito. Ver a hora acontecer alguma coisa com agente no centro da cidade. É muito complicado. Os sinais são complicados demais. Porque a gente tem de parar no sinal. Os carros, às vezes batem na carroça. Um carro atravessa na frente e quer ter razão. Agente não tem condições de frear o animal de uma vez, porque ele é um animal. Às

²⁹ **Walter Cruz Rocha.** Entrevista realizada em 21 de setembro de 2010.

³⁰ *Idem.*

vezes agente bate no carro, mas não é porque a gente queira, mas porque a gente não pode parar o animal de uma vez, porque o animal pode escorregar e cair. E ainda tem a dificuldades de encontra o lugar para deixar a mercadoria. Muitas vezes a gente tem, porque é complicado demais. Às vezes as pessoas dão o número da casa e a rua. Agente vai em cima, mas muitas vezes dão o número e não dão a referência, aí fica chato. Difícil para encontrar o local. Isso porque o crescimento é enorme mesmo. Eu nunca vi. Nunca pensei de acontecer isso. É muito grande. Muito carro dentro da cidade. Aumentou mesmo, demais. Devido ter muito carro em Mossoró e ter muita gente pegando frete em carro pequeno ainda tem a prefeita que não ajuda agente em nada. Não faz uma coleta de carroças para gente ganhar o pão de cada dia. Pra gente tá difícil³¹.

Diante dos relatos dos carroceiros é perceptível que os discursos foram se constituindo em busca da defesa do grupo. Todas as rivalidades são deixadas de lado para ceder espaço a luta por sua sobrevivência do grupo, que se daria a partir da organização dos carroceiros pela prefeitura. Isso aconteceria, segundo seus relatos, através da regulamentação do uso do espaço do Centro de Abastecimento – Feira de Frutas. Essa regulamentação seria uma forma de manter a atividade protegida dentro dos espaços reservados a atuação dos carroceiros.

Essas tentativas que aparecem nas falas desses carroceiros são reflexos do lugar que passaram a ocupar com a reinauguração do Centro de Abastecimento, pois segundo os dados:

Foram instaladas 144 bancas pequenas, 24 bancas médias e 96 grandes, totalizando 264 pontos comerciais. A feira possui ainda 10 boxes para peixeiros, 16 lanchonetes, 65 unidades para comercio atacadista, portanto mais 91 pontos comerciais. Mas existem outros 34 pontos de ocupação rotativa. Destes, 04 são para borracheiros, 10 para carroceiros, 14 para pequenos produtores e 06 para táxis. A feira de fruta foi implantada numa área de 9.303.13m². A área de edificação é de 2. 475.00m². A feira livre ocupa área de 2.325m². A área pavimentada da feira tem 6.839m². na área pavimentada estão as bancas, estacionamento (40 veículos), vagas para motos e bicicletas (51 unidades) e carroceiros³².

Um dos objetivos da prefeita Rosalba Ciarlini, destacados na imprensa durante a inauguração, era retirar os vendedores de frutas do mercado central da cidade, isto é, acabar com um comercio desordenado que misturava vendas de produtos alimentícios, vestuário e mantinha em suas margens atividades como a dos carroceiros. Rosalba Ciarlini desde sua segunda passagem pela Prefeitura Municipal de Mossoró (1997-

³¹ **Edson Vieira da Silva**. Entrevista realizada em 22 de setembro de 2010.

³² *Jornal Gazeta do Oeste*, 21 de setembro de 2002. **Caderno Cotidiano**. p. 04.

2004) empreendeu transformações urbanas que visavam acabar com o comércio informal, dotando o centro comercial da cidade de uma infraestrutura mais moderna.

Essa não é a primeira vez que os ambulantes são retirados dos arredores do Mercado Público Central. Na primeira administração da prefeita Rosalba Ciarlini os feirantes, que também estavam amontoados na Praça da Independência, foram transferidos para o interior do mercado e também para o Mercado do Peixe. Os feirantes voltaram a se instalar nas laterais do mercado. Eles passaram a vender basicamente produtos de alimentação e plantas medicinais. A falta de estrutura das barracas, feitas com tábuas e lonas plásticas chegava a lembrar a existência de uma favela em pleno centro da cidade³³.

A construção de um novo espaço para os comerciantes de fruta foi realizada mediante a compra do antigo prédio da Companhia Brasileira de Abastecimento (COBAL) pela Prefeitura Municipal de Mossoró por R\$ 280 mil reais em 96 parcelas que deveriam ser quitadas junto ao Ministério da Agricultura e Abastecimento. A obra durou quatorze meses e foi inaugurada no dia 20 de setembro de 2002. Os jornais teceram posicionamentos diferentes durante a inauguração. Para o jornal *O Mossoroense* (pertencente a Laire e Sandra Rosado e oposição a prefeita Rosalba Ciarlini) os comerciantes não gostaram de ser retirados do Mercado Central e estavam preocupados com os rumos que o comércio de frutas teria na Central de Abastecimento³⁴.

O jornal *Gazeta do Oeste*, por sua vez, além de enaltecer a obra comentou que antes de serem transferidos os feirantes receberam instruções da Gerência de Desenvolvimento Social em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE)³⁵. O jornal *De Fato* apresentou ao leitor os posicionamentos de alguns ambulantes da antiga Cobal, como Francimar Benício (32 anos) que afirmou ao jornal que “antes nosso ambiente era muito bagunçado. Agora está tudo bonito, organizado e limpinho. (...) Tinha muita gente que deixava de comprar aqui por causa da sujeira”, enquanto que o feirante Francisco Geomar Lima (22 anos) argumentou que “aqui tinha muita briga e roubo. Agora vamos trabalhar com mais segurança”³⁶.

Diante de toda a repercussão em sua inauguração, o Centro de Abastecimento-Feira de Fruta à medida em que sistematizou o comércio e afastou do centro os

³³ Jornal *De Fato*, 19 de setembro de 2002. **Caderno Mossoró**, p. 01.

³⁴ Jornal *O Mossoroense*, 18 de setembro de 2002. **Caderno Cotidiano**, p. 01.

³⁵ Jornal *Gazeta do Oeste*, 21 de setembro de 2002, p. 04.

³⁶ Jornal *De Fato*, 20 de setembro de 2002. **Caderno Mossoró**, p. 07.

ambulantes trouxe aos agregados destes, no caso os carroceiros, o desafio de sobreviver mediante as rápidas transformações pelas quais passavam a cidade.

Somam-se as dificuldades, as condições técnicas para manter a atividade. Isso aparece nos relatos dos carroceiros como consequência não só das mudanças que o Centro de Abastecimento passou, mas pela falta de legalização da atividade pela Prefeitura Municipal de Mossoró que no intuito de tornar a Cobal acessível às mais diversas camadas da população não tomou medidas que visassem a manutenção da profissão de carroceiro, bem como a própria trajetória individual destes sujeitos, como no caso de Benedito Alves:

Ás vezes a gente tem que procurar um canto para botar o animal para andar, porque é muito perigoso no centro. A gente tem que procurar as avenidas mais calmas que tiver para gente andar na carroça. Não andar em contramão. Tem que andar bem direitinho na mão, já para não haver acidentes. O centro é muito complicado, porque tem muitos que não tem costume de trabalhar no centro com a carroça. Tem animal que não é acostumado no centro. Às vezes se espanta com os carros, mas o dá gente não. Faz muito tempo que agente luta dentro do centro fazendo frete. Aí se acostuma. O animal se acostuma com os carros, com o movimento. Além disso, rapaz, o frete caiu muito. Muitos deixaram. É muito ruim para gente. A profissão de carroceiro caiu muito. Mas meu ramo era mais trabalhar com frutas e verduras, mas aí eu fiquei sem condições de comprar uma banca para trabalhar. Aí foi o jeito eu me sujeitar a trabalhar na carroça, pegar frete. Mas é muito complicado. O ganho só dá para comer e mal. Só para passar o tempo, trabalhando e comendo. É muito pouco mesmo. Fica chato para gente trabalhar de carroça³⁷.

Além de comentar sobre as condições de vida e trabalho dos carroceiros em Mossoró, Benedito Alves acredita que os carroceiros vão sair de circulação, pois não conseguirão se manter com os fretes ou com a venda de frutas pelas ruas da cidade. Essa situação tem um agravante à medida que o comércio vai se especializando e novos serviços vão sendo agregados ao consumidor, o que por sua vez, diminui a demanda pelos carroceiros, colocando-os como mais uma atividade informal que se esvai na cidade que cresce e, por conta disso, afasta o que considera obsoleto das áreas centrais e comerciais.

³⁷ **Benedito Alves.** Entrevista realizada em 23 de setembro de 2010.

É nesse sentido que os relatos desses sujeitos são importantes meios na compreensão dos impactos que o crescimento urbano tem provocados em seu cotidiano, bem como na formulação das expectativas sobre seus lugares na cidade³⁸.

REFERÊNCIAS

- BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org.). **As Cidades da Cidade**. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.
- Brasil, **Instituto Brasileiro de Geografia. Subsídios ao planejamento da área nordestina**. Rio de Janeiro, 1971. 16v.
- COSTA, Andréa Virginia Freire. **Lugares do passado ou espaços do presente? Memória, identidade e valores na representação social do patrimônio edificado de Mossoró-RN**. Coleção Mossoroense, 2007. (Série C. v. 1563)
- DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **História Oral: memória, tempo, identidade**. 2.ed. - Belo Horizonte: Autêntica, 2010.
- DELGADO, Lucília de Almeida Neves. FERREIRA, Marieta de Moraes. (Orgs). **História do tempo presente**. Rio de Janeiro; Editora da FGV, 2014.
- FELIPE, José Lacerda Alves. **Memória e imaginário político na (re) invenção do lugar – os Rosados e o País de Mossoró**. Rio de Janeiro: UFRJ. Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza. Instituto de Geociências. Programa de pós-Graduação em Geografia. Tese de Doutorado), 2000.
- FERREIRA, Marieta de Moraes. História oral e tempo presente. In: MEIHY, José Carlos Sebe Bom. (Org.). **(Re) Introduzindo a história oral no Brasil**. São Paulo: Xamã, 1996, p. 11-21. (Série Eventos)
- FREITAS, Sônia Maria de. **História Oral: possibilidades e procedimentos**. 2. Ed. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.
- KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. HOLANDA, Fabíola. **História Oral: como fazer, como pensar**. 2. ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013, p. 43-62.
- PECHMAN, Robert. KUSTER, Eliana. **O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2014.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias*. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, vol. 27. Mº 53, jan-jun., 2007.
- PÔRTO JUNIOR, Gilson. (org). **História do tempo presente**. Bauru,SP: Edusc, 2007.
- ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **A expansão urbana de Mossoró (1980-2004): geografia dinâmica e reestruturação do território**. Mossoró, RN: Coleção Mossoroense, 2005. (Série C. v.1469)
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência; tradução Livia de Oliveira**. Londrina: Eduel, 2013.

³⁸ Sobre o horizonte de expectativa como categoria para a reflexão sobre o tempo histórico, ver as reflexões de: KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006. p. 305-327.