

Acidentes de trânsito na Fortaleza do século XIX: os bondes de tração animal e a exigência de novas sensibilidades

■ JOSÉ MARIA ALMEIDA NETO¹

José Roseno teve as pernas esmagadas e faleceu logo depois de ser atropelado na Praça José de Alencar; Francisca de tal, cega, dormia na rua de madrugada quando sofreu grave impacto na cabeça vindo a falecer próximo à Fundação Cearense; Maximiniano tinha apenas três anos de idade quando foi esmagado e morreu imediatamente no *Boulevard* Visconde do Rio Branco; Severo Nonato da Costa viu seus filhos pela última vez numa quinta-feira à tarde quando saiu de casa e sofreu um acidente, vindo a falecer no local.

Todos os acidentes relatados acima têm em comum o fato de terem acontecido por atropelamentos que envolveram os bondes de tração animal, os quais operavam o serviço de transporte público na cidade de Fortaleza, Ceará, no final do século XIX. Por meio da imprensa mapeamos esses acidentes por seus locais, datas e motivos apontados para que ocorressem. Homens, crianças, mulheres (jovens ou idosas), cegos ou surdos, todos esses tipos aparecem nas listas de acidentados entre as décadas finais do século XIX e o início do século XX.

Mulheres e crianças estavam entre as vítimas que mais apareciam nos jornais. A imprensa, por sinal, não se fazia alheia aos acontecimentos; alguns acidentes aparecem simultaneamente em diferentes periódicos dando voz aos lados antagônicos da questão. Por meio das palavras o perigo se apresentava na rua e ocupava também as páginas dos órgãos de notícias, não raro estes publicando expressões como: “bond assassino”, “desastre”, “pobre infeliz morreu esmagado” ou detalhando as partes dos corpos que foram dilaceradas com o impacto do veículo sobre as vítimas. O recurso estilístico não se fazia por menos: a recorrência dessas expressões nos títulos das manchetes e corpo do texto nos vários casos denuncia um estilo de linguagem para chamar atenção do leitor e vender o jornal.

1. Doutorando em História Social – Universidade Federal do Ceará (UFC).

O historiador João Marcelo Santos, analisando os casos de acidentes em São Paulo no mesmo período, afirma que:

Diferentemente de outros acidentes de trabalho que ocorriam no interior dos estabelecimentos fabris ou em outros espaços menos visíveis, o acidente de trânsito envolvendo os bondes elétricos (ou de tração animal) se caracterizava pela exposição pública. Quando acarretava óbito, lesão grave ou a vítima era alguém de prestígio, imediatamente ganhava espaço nas colunas dos periódicos. Ocorrências mais chocantes recebiam longas descrições, sobretudo se as vítimas eram crianças, idosos ou mulheres (Santos, 2010, p. 115).

Diferentemente do entendimento de Jorge Henrique Maia Sampaio, o qual afirma que “com a circulação dos primeiros meios de locomoção, ainda à tração animal, não era necessário grande atenção para se deslocar pelas vias” (Sampaio, 2010, p.56-57), percebemos que os casos de acidentes, conflitos, atropelamentos já são muito visíveis antes mesmo da chegada do bonde de sistema elétrico, o qual, sem dúvida, potencializou esses incidentes.

Fortaleza passou a contar com o serviço de transporte público operado por bondes de tração animal a partir de 1880, cuja concessão foi feita inicialmente à Companhia Ferro Carril do Ceará e que na década seguinte outras concessões foram feitas para outras companhias. A cidade contava à época (1887) com 26.943 habitantes e na década de 1920, onde vamos nos deter na análise desses acidentes, a população chegava a 78.536 habitantes, o que representa um crescimento vertiginoso em menos de 50 anos.² No ano de 1913 os bondes de tração animal começaram a ser substituídos pelos bondes elétricos, responsáveis a partir de então pelo transporte público da cidade. Nesse período (1880-1913) os cidadãos viram ser preenchidas as páginas dos jornais com vários acidentes que envolviam os pedestres, os condutores e os boleiros, exigindo uma rápida resposta aos problemas advindos com o aumento do tráfego pelas ruas da cidade.

As crianças, recorrentemente, aparecem entre os acidentados. Assim como observou João Marcelo Santos para a cidade de São Paulo (cujo bonde elétrico foi implantado em 1900) muitos jornais noticiam que as crianças eram as mais frequentes vítimas “indefesas”, talvez buscando com isso criar uma maior comoção pública. No caso de Fortaleza, são vários os registros de acidentes envolvendo mortes e graves ferimentos com crianças.

Em 21 de fevereiro de 1890, Maximiliano, com três anos de idade, morreu após ser apanhado pelo carro da Companhia Ferro Carril que conduzia

2. Os dados foram levantados e citados por Leonardo Ibiapina Beviláqua em seu trabalho sobre automobildade e crimes de trânsito em Fortaleza nas primeiras décadas do século XX (Beviláqua, 2014, p. 58).

o estrume para a Praça José Júlio (atual Parque da Liberdade, em seu interior fica a Cidade da Criança). Segundo o jornal, este foi “desastre” que deixou o menino “esmagado completamente”; sendo que “a infeliz creança falleceu imediatamente” (Jornal *O Cearense*, 21 de fevereiro de 1890, ed. 41, p.1). O cocheiro Antonio Mariano foi preso em flagrante, sendo que era a sua primeira vez que conduzia o bonde quando aconteceu o fato.

Alguns anos depois, outro caso envolvendo criança. Dessa vez, Maria Luiza da Conceição conviveria pelo resto da vida com uma marca deixada pelo acidente. A menina tinha seis anos de idade quando foi atropelada (em 1893) tendo a perna fraturada e sendo necessário, por consequência do acidente, amputar aquele membro (Jornal *A República*, 23 de novembro de 1893, ed. 268, p.2).

Uma morte e uma amputação. A violência dos dois casos contrasta com a descrição de Raimundo de Menezes, em 1938, sobre o andar vagaroso dos bondes puxados a burro, publicada no livro *Coisas que o tempo levou* (Menezes, 2000, pp. 60-65). Escrito já no final da década de 1930, o livro de Menezes parece ter sido feito em meio aos carros e veículos motorizados, já que os antigos bondes de tração animal, com a sua morosidade, tinham ficado no passado e apareciam nas crônicas muito mais como um saudosismo do que uma referência da experiência do final do século XIX. O cotidiano nas ruas de Fortaleza apareceu nos jornais de forma bem mais dolorida e violenta.

O envolvimento de crianças em acidentes com bondes vai ocupar duas importantes folhas da imprensa no ano de 1890. O jornal *O Cearense*³ e seu opositor, o jornal *Libertador*⁴ (que já com bastante frequência citavam um ao outro como resposta a acusações), noticiam simultaneamente o mesmo caso, porém colocando-se de maneira distinta em relação aos culpados e vitimados.

Eis o caso: João da Fonseca Barbosa, diretor da Companhia Ferro Carril, no dia 05 de junho de 1890, utiliza as páginas do jornal *O Cearense* para informar ao público o caso da criança açoitada por um dos cocheiros:

É verdade ter sido a creança victima de um golpe de chicote do cocheiro, mas é preciso dizer que o acto não passou de um mero acidente sem proposito criminoso. Ninguém ignora quanto são imprudentes certas creancas na passagem dos bonds. [...] A creança de

3. Fundado em Fortaleza em 1846. Órgão do Partido Liberal. Foram seus fundadores e primeiros redatores, Frederico Pamplona, Tristão Araripe (Conselheiro) e Thomas Pompeu (Senador). Foi gerente por longo tempo João Câmara, que dele se passou com parte do pessoal da redação para a *Gazeta do Norte*, por ocasião da cisão do Partido Liberal Cearense, em 1880. Desapareceu por ocasião da queda de José Clarindo de Queiroz (Studart, 1924, p. 36).

4. Órgão da Sociedade Cearense Libertadora de Fortaleza. Foi fundado em 1881. Teve como principais redatores: Antônio Martins, Antônio Bezerra de Menezes e Telles Marrocos (Studart, 1924, p. 76).

que se trata procurando agarrar-se ao carroção que passava e com reiteradas tentativas, a despeito dos avisos e advertências verbaes, e podendo dalli resultar qualquer acontecimento luctuoso, o cocheiro, como meio supremo tratou de repellil-a com o chicote para afungental-a, sem todavia ter a intenção de maltratal-a (Jornal *O Cearense*, 05 de julho de 1890, ed. 123, p. 2).

O que João da Fonseca Barbosa escreveu nessa publicação foi uma resposta ao que já havia sido publicado dois dias antes no jornal *Libertador*. A questão posta por aquele periódico colocava em evidência a outra parte da questão, como era de se esperar numa querela envolvendo dois jornais oposicionistas. Havia um “diálogo” entre os jornais. Nesse caso citado, fica claro que um lê o outro e agem também a partir, mas não só, dessa leitura.

RECLAMAÇÕES: Escrevem-nos: Hoje, pelas 8 horas do dia, o conductor do bond de carga, nº 1, sem motivo apreciável, desfechou tamanha chicotada em uma criança de 8 ou 9 annos, à praça do Ferreira, que a pobresinha cahiu e mal poudo levantar-se, estorcendo-se.

Preso o conductor a ordem do delegado, este permitiu que o preso fosse levar o carro à estação, prevenindo o gerente afim de mandal-o apresentar.

O Sr. gerente, entretanto, deixou de corresponder ao attencioso pedido da autoridade e o conductor perverso ficou impune.

Muitas pessoas testemunharam o factio, que deve ser dado à publicidade para conhecimento do chefe de Polícia.

A Companhia Ferro Carril não deve continuar a ser um estado no estado (Jornal *Libertador*, 03 de julho de 1890, ed. 127, p. 2).

Os detalhes da reclamação são mais precisos em informar sobre o acontecimento do que a resposta do citado gerente da Companhia. Por meio do reclamo ficamos sabendo a provável idade da criança, como ficou após a chicotada, o que aconteceu com o acusado e o motivo de não ter ficado preso. Muito mais impessoal e menos informativa a fala do gerente da Companhia elabora uma resposta para amenizar a questão. Infelizmente, o caso não ganhou uma tréplica, ao menos nos jornais. Contudo, não nos interessa aqui a reclamação e a réplica somente, mas alguns elementos nas entrelinhas dos textos.

Esse caso não é de um acidente, como os relatados na abertura desse texto, e que compartilha dessa posição o reclamante no jornal *Libertador*; porém, João da Fonseca Barbosa, gerente da Companhia Ferro Carril, refere-se ao episódio como um acidente sem propósito criminoso. Perceba que classificar isso como acidente ou não faz parte do papel de posicionamento da imprensa. Longe de ser uma escrita imparcial, o espaço dado ao gerente em uma folha periódica, e não em outra, estava diretamente envolvido em escolhas políticas, interesses econômicos e prestígio da própria companhia.

Entre a peraltice da criança e o chicote do condutor escondem-se práticas de desvios das normas e uso daqueles que se assentam em determinados lugares de poder. Desafiar os perigos de subir no bonde em movimento, permanecer em pé nas laterais e agarrados a balaústres sem pagar a passagem, descer sem pedir parada eram práticas repetidas de um grupo social acostumado, por exemplo, a pegar carona em carroças.

Se o tempo do bonde é outro e exige perícia e rapidez na condução de tais peraltices, este tempo mantém certas práticas antigas, como o açoite em forma de punição advinda do período recém-findado da escravidão. O gesto de afugentar a criança que tentava subir no carro não é estranho, em 1890, para uma população que por muitos anos ainda conviveria com o açoite de chicote para corrigir o corpo e seus desvios dos padrões sociais impostos (Sevcenko, 2010).

Esses conflitos no trânsito demonstram a existência de relações profundamente hierarquizadas, sendo, dessa forma, a sociedade do final do século XIX também percebida por meio dos conflitos e rompendo de vez com a visão utópica do bonde como lugar de integração dos diferentes e de uma sociabilidade horizontal.

Em estudo feito por Elciene Azevedo sobre o transporte urbano e os trabalhadores, como os cocheiros e carroceiros, na cidade de São Paulo no século XIX, a referida autora afirma que casos como esse:

Fizeram dos cocheiros personagens corriqueiros nos relatórios das ocorrências policiais – registros diários enviados pelas delegacias e subdelegacias à Repartição Central de Polícia – ao lado de “bêbados”, “gatunos”, “meretrizes”, “vadios”, “desordeiros conhecidos”, e toda sorte de adjetivações usadas para enquadrar os comportamentos considerados desviantes. Os motivos das detenções eram diversos, todavia as prisões mais comuns ocorriam após acidentes causados por imprudência na condução do veículo, fosse ele carro de praça, carroça ou bonde de tração animal (Azevedo, 2009, p. 66).

Questões políticas, econômicas e sociais estavam entremeadas nas resoluções de acidentes. Por exemplo, José Roseno, mencionado no início desse texto, foi vítima fatal, na Praça José de Alencar, no dia 30 de maio de 1889, quando o bonde número 01 que tinha por boleiro Raimundo Pereira da Silva acabou esmagando o pedestre, o qual veio a falecer pouco tempo depois. Segundo o jornal *Constituição*⁵, o responsável pelo carro da Companhia Ferro Carril foi preso em flagrante, entretanto menos de um mês depois, Raimundo Pereira da Silva volta às páginas do mesmo jornal, tendo sido absolvido da condição

5. Órgão do partido conservador, publicado em Fortaleza a 24 de setembro de 1863. Cessou dois dias depois da proclamação da República, sendo seu redator o Dr. Justiniano de Serpa (Studart, 1924, p. 55).

de réu do processo que o responsabilizava pela morte de José Roseno (Jornal *Constituição*, 30 de maio de 1889, ed. 112. p.1).

Em 1889, havia nove anos desde a inauguração dos serviços de bonde de tração animal e muitos acidentes já tinham sido publicados anteriormente nas páginas dos vários jornais de Fortaleza, porém há uma repetição na linguagem adotada pela imprensa dessa época sobre a tríade: acidente-vítima-culpado.

Geralmente, as notícias já eram publicadas com o resultado do julgamento. Cocheiros e condutores diversas vezes aparecem nas páginas dos jornais reivindicando o direito de ter voz em meio às acusações. Sobre o caso do boleiro Raimundo Pereira da Silva, infelizmente, não foi possível localizar o processo aberto contra ele após a morte de José Roseno, o que demonstra de maneira peculiar um redirecionamento da decisão judicial se levarmos em conta os fatos noticiados sobre o acidente.

A defesa de Raimundo Pereira é feita por J. Serpa (provavelmente Justiniano de Serpa⁶, redator do próprio jornal *Constituição*) e mostra que é preciso pensar a influência política e jurista desse sujeito na cidade de Fortaleza. Lembremos que Justiniano de Serpa viria a ser governador do Ceará entre 1920 e 1923.

No dia 16 de junho de 1889, publica-se no jornal *Constituição*: “Ante-hontem foi submettido a julgamento o réo Raimundo Pereira da Silva incurso no artigo 19 da Lei 2033 de 20 de setembro de 1871, tendo como seu advogado o Dr. J. de Serpa. Foi absolvido” (Jornal *Constituição*, 16 de junho de 1889, ed. 120, p.2).

Precisávamos saber então o que dizia o artigo 19 da Lei 2033/1871 assinada pela Princesa Isabel na década anterior ao acidente. Raimundo Pereira da Silva foi incurso no artigo que previa as disposições penais para:

Art. 19. Aquelle que por impericia, imprudencia ou falta de observancia de algum regulamento commetter ou fôr causa de um homicidio involuntario, será punido com prisão de um mez a dous annos e multa correspondente. Quando do factio resultarem sómente ferimentos ou offensas phisicas, a pena terá de cinco dias a seis mezes (Brasil, 1871, *online*).

Raimundo Pereira não ficou preso nem o tempo mínimo previsto pela lei, tendo em vista ter sido absolvido. Entre o dia do acidente (30 de maio) e sua absolvição (14 de junho) 15 dias se passaram até o culpado ser totalmente inocentado pela morte de José Roseno.

6. Aqui não se pode afirmar com precisão se (J. de Serpa) se trata de Justiniano de Serpa, pois na publicação o nome aparece abreviado. Porém, é possível que seja já que o referido intelectual, havia se formado em Direito um ano antes, em 1888, em Recife, e quando aconteceu o acidente já estava em Fortaleza, inclusive trabalhando como redator do jornal *Constituição*, que publicou as duas notícias.

Qual o tamanho da influência de Justiniano de Serpa nesse julgamento? Por que era importante citar no jornal que a defesa havia sido feita por ele? O resultado do processo era também um resultado político e econômico para a Companhia Ferro Carril? A brevidade da imprensa, muitas vezes, contradizia com o resultado do processo criminal e político. Nesse caso, especificamente, o que o texto inicial da imprensa dizia sobre a culpabilidade do condutor não foi o mesmo entendimento jurídico.

Em outros casos, o bonde ganha características humanas e há uma transposição da responsabilidade de determinado sujeito para o objeto. Vejamos: “**bond assassino**” é o título de uma notícia, inclusive grafada em negrito, que relata a morte de um pequeno rapaz ao tentar subir em um bonde de carga⁷. Não sabemos o nome, nem a idade da vítima; temos apenas a informação de que a tentativa de subir no bonde em movimento, (uma prática proibida) resultou numa queda que o deixou gravemente ferido na perna e nos pés. O acidente ocorreu na Rua Formosa (atual Barão do Rio Branco) e foi o rapaz socorrido pelo médico Alfredo Carlos de Castro e Silva, que foi levado à Santa Casa de Misericórdia⁸, vindo a falecer dias depois (Jornal *O Libertador*, 06 de agosto de 1884, ed. 160, p.2).

A Santa Casa de Misericórdia foi também o local onde socorreram Maria Guilhermina que sofreu um acidente quando tentava atravessar o trilho na Praça José de Alencar. A mulher foi atropelada pelo bonde nº 1, que, apesar dos esforços do boleiro em evitar o acidente não obteve sucesso em sua tentativa e o veículo veio a atingir a vítima. Foi na Santa Casa de Misericórdia que as contusões sofridas em várias partes do corpo foram tratadas.

A notícia desse acidente foi publicada tanto na *Gazeta do Norte* (22 de dezembro de 1882) como pelo *O Cearense* (23 de dezembro de 1882). O nome Maria Guilhermina aparece mais duas vezes no jornal *O Cearense*; se, hipoteticamente, estivermos falando da mesma pessoa temos uma recorrência de aparições na imprensa de alguns momentos da vida dessa mulher. No ano de 1882 ela tinha sido notícia por outros motivos – uma primeira vez por embriaguez (21 de março de 1882) e outra por furto (18 de outubro de 1882). Na tumultuada vida dessa mulher, que vivia ora nos jornais por estar embriagada

7. Havia diferença entre bondes para passageiros, aqueles carros que possuíam balaústres que era possível se segurar mesmo com o veículo em movimento e subir, recorrente prática ao que parece pelos vários relatos existentes, e os carros usados para transporte de cargas exclusivamente, identificados pelo nome de carroção.

8. A Santa Casa de Misericórdia é recorrentemente citada como ponto de atendimento desses feridos. É o caso de uma mulher que foi atropelada pelo bonde em frente à igreja São Bernardo, tendo ficado com a perna bastante contundida (Jornal *O Libertador*, 15 de novembro de 1886, ed. 260, p. 2).

nas ruas, ora por roubar algum pertence de alguém, o bonde aparece como figura de um cotidiano daqueles que se arriscam para sobreviver na cidade que mata.

Quando Severo Nonato da Costa saiu à rua no dia 28 de setembro de 1881 em Fortaleza, não imaginava que nunca mais veria seus dois filhos e esposa. Vítima de um atropelamento, Severo foi uma das primeiras pessoas que viriam a morrer por um acidente causado após a introdução dos bondes. Nesse caso, sua morte se deu instantaneamente após sofrer com um esmagamento das pernas e uma forte compressão na cabeça. O homem de 36 anos era empregado na tipografia do jornal *Constituição* e dirigia-se à Associação Libertadora (Sociedade Cearense Libertadora) para comemorar o decenário da lei de emancipação do ventre livre. O entusiasmo da vítima e a falta de controle das emoções foram apontados pelos redatores da notícia como a causa do insucesso de Severo ao caminhar pelas ruas da cidade. Segundo o jornal, a vítima foi responsável pelo acidente por colocar-se “em frente a um dos bonds que na linha da alfândega conduzia a multidão de povo que ia tomar parte nos festejos preparados na praia” de onde partiu a passeata que, mais tarde, percorrerá as ruas da cidade (Jornal *O Cearense*, 01 de outubro de 1881, ed. 209, p.1).

Em outro caso, Francisca morreu, possivelmente, sonhando. Francisca de tal, assim foi chamada pela imprensa, pois não se conhecia seu sobrenome, dormia na rua. Era pobre, cega e vivia perambulando pela cidade. Escolheu dormir naquelas primeiras noites de dezembro de 1905 sobre a linha do bonde, defronte à Fundação Cearense (na Rua Senador Pompeu). O bonde, que partiu da Praça do Ferreira em direção ao Benfica, tinha como condutor Sérgio Augusto de Miranda e o cocheiro João Marques, que atropelou Francisca enquanto dormia com a cabeça encostada na linha por onde trafegava o transporte, por volta de duas e meia da manhã. O impacto na cabeça da vítima foi tão forte que deixou “espedaçado o osso parietal esquerdo e todo o rochedo e deixando inteiramente descoberta a massa encefálica do que resultou a morte imediata”. Francisca foi enterrada no cemitério São João Batista após passar por exame cadavérico (*Jornal do Ceará*, 03 de dezembro de 1905, ed. 306, p. 2).

E mais uma vez, após as festas na Igreja Coração de Jesus, uma senhora cujo nome não foi informado pelo jornal, ao subir em um bonde que partia em direção à Praça do Ferreira, caiu desastrosamente e sofreu diversas contusões. O fato aconteceu por volta das 7 horas da noite na quarta-feira 02 de agosto de 1905. O bonde estava lotado e a capacidade máxima do veículo não permitiu à senhora tomar um assento, vindo, portanto, a cair e necessitar de cuidados médicos (*Jornal do Ceará*, 03 de agosto de 1905, ed. 232, p.2).

Quais as interseções entre os casos de Severo Nonato da Costa, em 1881, de Francisca de tal, em 1905, e de uma senhora completamente desconhecida que caiu de um bonde neste mesmo ano? De certa forma, todos estão envolvidos por momentos de euforia, exaltação dos ânimos, comemorações ou com necessidades de um sentido sensorial apurado de modo a evitar um acidente (nesse caso, a visão de Francisca poderia ter ajudado?). Controle das emoções e uso aguçado dos sentidos. Separados por quase 15 anos de diferença os acidentes demonstram uma exigência de afinação e sintonia dessas sensibilidades ao mundo urbano da velocidade acelerada, do transporte público coletivo e de uma disputa por espaços entre bondes e pedestres. Isto deixa entrever os conflitos de viver em uma cidade que se modificava e requeria de seus habitantes uma reeducação dos sentidos e controle das emoções. Um espaço que demarcava, talvez muito recentemente, o lugar do pedestre e dos veículos tracionados. Essa separação entre um e outro foi sendo construída estruturalmente na cidade, regulada, ou escapando ao regulamento, pelos órgãos responsáveis e moldada nas sensibilidades e também por elas.

Os vários relatos de acidentes que nos deparamos nos jornais de Fortaleza, a partir de 1880, permitem entrever o discurso da imprensa, a construção de uma ideia sobre a prisão imediata do culpado ou de recair a culpa sobre as vítimas por estarem desatentas na hora do acontecido. No geral, os jornais lançam uma narrativa previamente construída para todos os casos e com poucas variações de uma cidade para outra. Narrativas semelhantes encontramos na imprensa de outras cidades como São Paulo⁹ e Belém¹⁰. Contudo, é preciso pensar também que estes acidentes estão envoltos no contexto social em que a violência, as relações hierárquicas e as sensibilidades se imbricaram com as modificações da vida urbana.

A partir do aumento da população, da introdução dos veículos de tração animal e, alguns anos depois (a partir de 1914), dos bondes elétricos, o número de acidentes tende a crescer na cidade. Uma nova forma de caminhar, vigiar o olhar, controlar as emoções e euforia, calcular o espaço, o tempo, a velocidade e a distância passam a ser uma perícia necessária para a manutenção da vida.

Procuramos pensar como esses corpos foram “ensinados” a perceberem situações de perigo, de estar sempre em vigilância e desenvolver habilidades para que hoje, no presente, pareça quase que “natural” olhar para o lado antes de

9. Cf. Santos, 2010.

10. Para a cidade de Belém, ver o trabalho de Fernando Pinho sobre a implantação dos bondes nessa cidade. (Pinho, 2001).

atravessar a rua de um lado a outro da calçada. Esse gesto, tão simples e ensinado desde que somos crianças pelos nossos pais, guarda uma historicidade marcada por mortes, dor e sofrimentos em vários corpos e que nem sempre foi uma exigência para sobreviver na cidade.

■ Bibliografia

- AZEVEDO, Elciene. A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da raça paulista. In AZEVEDO, Elciene, CANO, Jefferson, CUNHA, Maria Clementina Pereira e CHALHOUB, Sidney (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas-SP: Ed. da UNICAMP, 2009.
- BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. *O que vai pela cidade: automobilidade e crimes de trânsito em Fortaleza na década de 1920*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Santa Catarina, 2014.
- BRASIL. *Lei 2.033*, de 20 de setembro de 1871. Altera diferentes disposições da Legislação judiciária. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM2033.htm>. Acessado em: 03 jan. 2019.
- MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou: crônicas históricas da Fortaleza antiga*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.
- PINHO, Fernando Augusto Sousa. *Festas, inaugurações e decepções: a implantação dos bondes elétricos em Belém*. Monografia. Especialização em História da Amazônia. Universidade Federal do Pará, 2001.
- SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde: Fortaleza e o transporte da Light nos anos de 1913-1947*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, UFC, 2010.
- SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. *Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 3, pp. 99-123, 2010.
- SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo-SP: Cosac Naify, 2010.
- STIEL, Valdemar Correia. *História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus: "summa tranviariae brasiliensis"*. São Paulo: EBTU, 1984.
- STUDART, Guilherme [Barão de]. *Para a história do jornalismo cearense: 1824-1924*. Fortaleza: Typ. Moderna, 1924.

■ Jornais

- Jornal *O Cearense*, 21 de fevereiro de 1890, ed. 41, p. 1.
- Jornal *A República*, 23 de novembro de 1893, ed. 268, p. 2.
- Jornal *O Cearense*, 05 de julho de 1890, ed. 123, p. 2.
- Jornal *Libertador*, 03 de julho de 1890, ed. 127, p. 2.
- Jornal *Constituição*, 30 de maio de 1889, ed. 112, p. 1.
- Jornal *Constituição*, 30 de maio de 1889, ed. 112, p. 1.
- Jornal *Constituição*, 16 de junho de 1889, ed. 120, p. 2.
- Jornal *O Libertador*, 06 de agosto de 1884, ed. 160, p. 2.
- Jornal *O Libertador*, 15 de novembro de 1886, ed. 260, p. 2.
- Jornal *O Cearense*, 01 de outubro de 1881, ed. 209, p. 1.
- Jornal do Ceará*, 03 de dezembro de 1905, ed. 306, p. 2.
- Jornal do Ceará*, 03 de agosto de 1905, ed. 232, p. 2.