



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ANA CARLA PEREIRA DA SILVA

**“QUE NOSSAS VISTAS SE VOLTEM PARA OS ÔNIBUS”:
A IMPLANTAÇÃO DOS *AUTO-OMNIBUS* EM FORTALEZA (1926-1953)**

FORTALEZA

2016

ANA CARLA PEREIRA DA SILVA

“QUE NOSSAS VISTAS SE VOLTEM PARA OS ÔNIBUS”:
A IMPLANTAÇÃO DOS *AUTO-OMNIBUS* EM FORTALEZA (1926-1953)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História. Área de concentração: História Social.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Luiz Macêdo e Silva Filho.

FORTALEZA

2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S578" Silva, Ana Carla Pereira da.
"Que nossas vistas se voltem para os ônibus": : a implantação dos auto-omnibus em Fortaleza (1926-1953) / Ana Carla Pereira da Silva. – 2016.
194 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2016.

Orientação: Prof. Dr. Antonio Luiz Macêdo e Silva Filho.

1. Fortaleza. 2. Ônibus. 3. História Urbana. I. Título.

CDD 900

ANA CARLA PEREIRA DA SILVA

“QUE NOSSAS VISTAS SE VOLTEM PARA OS ÔNIBUS”:
A IMPLANTAÇÃO DOS *AUTO-OMNIBUS* EM FORTALEZA (1926-1953)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História. Área de concentração: História Social.

Aprovada em: ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Antonio Luiz Macêdo e Silva Filho (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Jailson Pereira da Silva
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Francisco Carlos Jacinto Barbosa
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

Aos meus pais, Cecília e Olavo, com todo amor.

AGRADECIMENTOS

Os últimos anos foram de dedicação total a este trabalho. Nesse meio tempo, várias pessoas cruzaram o meu caminho. Ou eu cruzei o delas, dependendo do ponto de vista. De todo modo, gostaria de deixar registrada a minha gratidão àqueles que contribuíram de alguma forma para a realização desta pesquisa.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pelo apoio financeiro para o desenvolvimento deste trabalho. Às instituições onde fiz as coletas de fontes e aos seus respectivos funcionários: Arquivo da Câmara Municipal de Fortaleza, Arquivo Público do Estado do Ceará, Biblioteca Pública Menezes Pimentel, Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR). Minha gratidão também a Leonardo Ibiapina, que me cedeu gentilmente documentos importantíssimos para a elaboração da dissertação.

Sou extremamente grata à Universidade Federal do Ceará (UFC), onde fiz a graduação, o mestrado e agora estou como servidora, pela oportunidade de mudar minha trajetória de vida. Não posso deixar de agradecer também às novas colegas de trabalho da UFC, em especial Maria Roseane e Sylvana Holanda, pela acolhida, apoio e compreensão nessa reta final de mestrado.

Agradeço ainda aos professores do Programa de Pós-Graduação em História, principalmente aqueles com que tive alguma convivência devido às disciplinas cursadas: Ana Rita Fonteles, Eurípedes Funes, Frederico de Castro, João Ernani e Régis Lopes. Agradeço também aos professores Jailson Pereira e Kênia Rios pelas ricas contribuições no exame de qualificação. É sempre bom ouvi-los. Gratidão imensa a Antonio Luiz Macêdo, sempre tão gentil e generoso, até mesmo quando expunha alguma crítica ao trabalho. Sou grata por cada orientação, momento ímpar de aprendizado, e também por me fazer entender a importância de estar feliz com a pesquisa para o seu pleno desenvolvimento. A você, todo o meu respeito e admiração. Sem dúvida, não poderia ter tido orientador melhor.

Minha gratidão a Raquel Alves e aos demais colegas da bolsa PIBID (Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência) que, na véspera do processo seletivo de ingresso no mestrado em 2013, leram e discutiram a primeira versão do meu projeto de pesquisa, contribuindo com sugestões para o aprimoramento deste. Sou grata aos colegas do grupo “História e documento: reflexões sobre fontes históricas” pelas conversas e discussões de textos nas tardes de quinta-feira. Além do aprendizado, tais reuniões apareciam como uma oportunidade de sair do isolamento que a escrita da dissertação de certa forma nos impõe.

Sou grata aos amigos e amigas do mestrado: Assis Gomes, Daniel Alencar, Rafael Farias e Thiago Sales por dividir as alegrias e as angústias da vida (acadêmica), E, especialmente, Bianca Nascimento por ter me dado grande apoio em um momento de dificuldade. Gratidão aos amigos da graduação Rômulo Vieira e Reginaldo Corrêia e, em especial, às meninas: Itamara Matos, Juliana Alves, Karla Cristine e Letícia Lopes. Que esse elo de amizade, iniciado em 2009, só se fortaleça. É bom tê-los por perto. Agradeço também à Ismaiane Araújo e à Raquel Pereira pela convivência de longa data.

Devo agradecer também aos colegas Gilberto, Cristiano e Roberto, que sempre me ajudaram com as xerox e impressões de textos acadêmicos; à Jacqueline Oliveira que me auxiliou na elaboração do resumo em inglês deste trabalho; à Márcia Regina responsável pela sua formatação; e ao Antídio Oliveira pela revisão da dissertação.

Agradeço muitíssimo aos meus pais por respeitarem as minhas escolhas profissionais, pelo cuidado e pelo imenso amor. E, por fim, a minha enorme gratidão a Gabriel Pereira, com quem partilho os trabalhos, as alegrias, as dificuldades, a vida! Agradeço por sempre se fazer tão presente, mesmo estando a quilômetros de distância.

RESUMO

Usado por grande parte da população, o transporte coletivo de ônibus é elemento marcante no cotidiano de Fortaleza nos dias atuais. A importância desse veículo na capital cearense, no entanto, foi sendo construída ao longo do tempo. A presente pesquisa investiga o processo de implantação dos ônibus em Fortaleza entre os anos de 1926 e 1953. O ano de 1926 marca o momento do aparecimento da primeira empresa privada de transporte de ônibus, a *Matadouro Modelo*, empreendimento muito importante para a difusão do uso desses veículos na cidade. Já 1953 se refere ao momento de aprovação de um conjunto de leis que previa a reestruturação do serviço de transporte coletivo na cidade. Com base na análise de fontes como periódicos locais, planos de urbanização, atas da Câmara Municipal, processos criminais, livro de estatística, essa pesquisa possibilita compreender as implicações da introdução desse objeto técnico na cidade e na vida cotidiana dos fortalezenses. Permite entender ainda como, em meio às tentativas de construção de uma Fortaleza moderna, os ônibus foram afetados pelas políticas públicas de intervenção no espaço urbano. Investigar essa modalidade de transporte, portanto, pode contribuir para uma melhor compreensão do papel dos ônibus na capital cearense atualmente, de modo a desnaturalizar seu predomínio.

Palavras-chave: Fortaleza. Ônibus. História Urbana.

ABSTRACT

Used by most of the population, the public transport bus service is a striking element in Fortaleza's quotidian nowadays. The importance of this vehicle in Fortaleza, however, was being built over time. This research investigates the bus deployment process in Fortaleza over the years 1926 and 1953. The year 1926 marks the time of the appearance of the first private transport bus company, *Matadouro Modelo*, very important project for widespread use of these vehicles in the city. The year of 1953 refers to the time of approval of a set of laws that provided for the restructuring of the public transport service in the city. Based on the analysis of sources such as local newspapers, urbanization plans, minutes of City Hall, criminal cases, statistical book, this research makes it possible to understand the implications of the introduction of this technical object in the city and the daily lives of its citizens. It also allows to understand how, amid attempts to build a modern Fortaleza, the buses were affected by the intervention of public policies in the urban space. Investigating this modality of transport can therefore contribute to a better understanding of the role of the bus in Fortaleza nowadays, in order to deconstruct its dominance.

Keywords: Fortaleza. Bus. Urban History.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	–	Ônibus da Empresa São José da década de 1930	37
Figura 2	–	Ônibus da Empresa São José da década de 1930	38
Figura 3	–	Ônibus da Empresa São José. Fotografia situado ao fundo do veículo	38
Figura 4	–	Ônibus da Empresa São José da década de 1940	39
Figura 5	–	Propaganda do sabonete da marca Lifebuoy nos anos 1940	43
Figura 6	–	Planta da cidade de Fortaleza e subúrbios, 1875	84
Figura 7	–	Planta da cidade de Fortaleza, 1931 / 1932	87
Figura 8	–	Planta do Plano de Remodelação e Expansão de Fortaleza, 1933	111
Figura 9	–	Planta do sistema viário do Plano Diretor para Remodelação e Expansão de Fortaleza, 1947	119
Figura 10	–	Planta da zona central do Plano Diretor para Remodelação e Expansão de Fortaleza, 1947	122
Figura 11	–	Cruzamento das ruas Major Facundo e Senador Pompeu, Centro de Fortaleza. Década de 1930	155
Figura 12	–	Foto da campanha de trânsito “Tudo pelo desastre zero!”	174
Figura 13	–	Foto da campanha de trânsito “Tudo pelo desastre zero!”	179

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 TRANSITANDO PELA CIDADE: OS DIFERENTES TIPOS DE TRANSPORTES DE FORTALEZA	25
1.1 A constante busca pelo conforto nos ônibus	25
1.1.1 <i>A estrutura material dos ônibus: entre a expectativa e a realidade</i>	28
1.1.2 <i>“Solavancos e encontrões por todos os lados. É a vida”</i>	41
1.1.3 <i>“Que sol bárbaro, hein, rapaz? – É, maltrata até um bocado”</i>	48
1.2 Ônibus versus Bondes	55
1.2.1 <i>Trilhos da Light: objetos sagrados</i>	56
1.2.2 <i>Expectativas e fim dos bondes</i>	68
1.3 Numa estrada paralela	71
2 O TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS E A CIDADE	81
2.1 “A cidade está crescendo como gente grande”	81
2.1.1 <i>Fortaleza sob controle</i>	83
2.1.2 <i>Despindo um santo para vestir outro</i>	89
2.2 A mobilidade urbana e os projetos de cidade	106
2.3 “Calçamento, sr. Prefeito!”	126
3 “É PRECISO EDUCAR OS SENTIDOS”	139
3.1 “O meio mais seguro para evitar acidentes é submeter-se voluntariamente às regras do Trânsito”	139
3.1.1 <i>A organização do tráfego de veículos na cidade</i>	139
3.1.2 <i>“Pense no futuro... mas não durante a travessia das ruas”</i>	149
3.2 “Poderíamos dividir a humanidade em três categorias de pessoas: as que estão mortas, as que estão vivas e as que estão viajando nos ônibus”	157
3.2.1 <i>Pedestres x guiadores de ônibus: De quem foi a imprudência?</i>	160
3.2.2 <i>Idosos e crianças nas ruas</i>	167
3.2.3 <i>“O apressado é, de fato, quem primeiro chega no outro mundo”</i>	175
3.2.4 <i>Debruçando-se para fora dos ônibus</i>	180
CONSIDERAÇÕES FINAIS	184
FONTES	188

BIBLIOGRAFIA	190
---------------------------	------------

INTRODUÇÃO

A secretaria de segurança está preocupada com o nosso cada dia mais precário serviço de transporte. [...] Uma providência, no entanto, se deveria ter como preliminar: regular o serviço de omnibus tomando por base o regulamento em vigor no Distrito Federal, para, dentro de suas ideias gerais, estabelecer uma adaptação ao caso de Fortaleza. [...] Em consequência do progresso urbano, dentro de futuro bem próximo, o núcleo central da cidade não terá mais atropê-lo dos bondes. Que nossas vistas, desde logo, se voltem para os onibus pois com êles é que nós teremos de haver.¹

Em meio ao momento de dificuldade vivido pelos bondes elétricos nos anos 1930 e 1940, o serviço de ônibus aparecia como uma alternativa possível de transporte coletivo para a cidade, estando cada vez mais presente nos noticiários, nas leis e nas ruas de Fortaleza. Apesar da falta de regulamentação citada no trecho acima, é possível observar que os ônibus eram considerados veículos do futuro, em sintonia com a lógica do progresso urbano, diferentemente dos bondes elétricos, fadados a áreas secundárias ou até mesmo ao desaparecimento da capital cearense, como veio a acontecer em 1947.

Outras cidades no Brasil e no mundo passaram por esse processo de motorização em que os ônibus substituíram os bondes elétricos no ramo dos transportes coletivos. No caso de Nova York, nos Estados Unidos, tal transição aconteceu especialmente entre as décadas de 1920 e 1930, em meio a uma complexa teia de debates acirrados sobre superioridade técnica, questões políticas, econômicas e espaciais.² Já em Glasgow e Manchester, no Reino Unido, o aumento do uso dos ônibus em meados do século XX associa-se à nova formação das cidades. Com a crescente expansão das áreas suburbanas, os veículos ajudariam a ligar a periferia ao centro e à zona industrial.³ E em Fortaleza, por sua vez, o que suscitou o crescimento do uso dos ônibus?

O presente trabalho procura investigar o processo de implantação dos ônibus em Fortaleza, bem como as disputas que envolveram tais transportes entre os anos de 1926 e 1953. Busca entender, ainda, como esse novo objeto técnico acarretou mudanças na organização do espaço urbano e no cotidiano dos fortalezenses, além de como os ônibus foram afetados e transformados pelos projetos de construção de uma cidade moderna.

¹ **O Povo**, 22 jan. 1938, p. 1.

² SCHRAG, Zachary M. “The Bus Is Young and Honest”: Transportation Politics, Technical Choice, and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936. **Technology and Culture**, v. 41, p. 51-79, jan. 2001.

³ POOLEY, Colin G.; TURNBULL, Jean. Commuting, transport and urban form. **Urban History**, v. 27, p. 360-383, dez. 2000.

O ano de 1926 foi escolhido como marco referencial por ter sido o momento da criação da primeira empresa privada de transporte de ônibus, a *Matadouro Modelo*.⁴ Apesar de experiências anteriores, foi a partir desse ano que os ônibus ganharam maior visibilidade na cidade.⁵ Mesmo operando somente até 1927, os veículos da *Matadouro* causaram repercussão positiva em alguns órgãos da imprensa local. Na Assembleia Legislativa do Estado, foram suscitados debates entre os deputados no sentido de ampliação da estrutura desse transporte, já que os bondes elétricos da *Light*⁶ não eram mais considerados tão eficientes.⁷ A firma inglesa deteve o monopólio do transporte coletivo geral de 1918 a 1926, quando se permitiu que os donos de ônibus pleiteassem concessão municipal para explorar tal serviço. Além do mais, o próprio governo do Estado chegou a incentivar a proliferação dos ônibus. A Lei nº 2.565 de 5 de novembro de 1927 concedeu isenção de todos os impostos estaduais, exceto as taxas de água e esgoto, pelo prazo de três anos à empresa *Ribeiro & Pedreira*⁸ e a qualquer outra firma de ônibus montada no primeiro ano de implementação da lei.

Não obstante, a quantidade de empresas de ônibus só seria ampliada durante os anos 1930 e 1940, incentivada especialmente pela forte crise dos bondes elétricos e pelas poucas exigências da prefeitura para firmar os contratos de exploração do serviço de

⁴ A *Matadouro Modelos* surgiu a partir da construção, em 1926, do novo matadouro da cidade – lugar destinado ao abate de bovinos, caprinos, suínos –, sob o investimento de Antonio Diogo, Arthur Themotheo e Abel Ribeiro. O objetivo inicial da empresa era fazer o transporte de seus funcionários. No entanto, os ônibus acabaram se tornando alternativas para as pessoas que desejavam se deslocar do Barro Preto (atual Jardim América) – onde estava situado o abatedouro – ao Centro. **Diário do Ceará**, 30 jul. 1926, p. 7; SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. **Light ‘versus’ Ribeiro & Pedreira**: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza (1926 – 1929). 2012. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2012, p. 78.

⁵ No ano de 1919, por exemplo, sob o financiamento do governo estadual por intermédio da Diretoria de Obras Públicas do Ceará, dois ônibus passaram a fazer o percurso entre as localidades de Benfica e Porangaba, substituindo os bondes a tração animal. MENEZES, Patrícia. **Fortaleza de ônibus**: Quebra-quebra, *lock out* e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960. 2009. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009, p. 130.

⁶ A empresa inglesa *Ceará Tramway Light and Power Company Ltda.* foi a responsável pela implantação e administração dos bondes elétricos em Fortaleza de 1913 até 1947. A *Light*, como passou a ser chamada, era uma das firmas de capital estrangeiro que se inseriu no Brasil em fins do século XIX e início do XX. Muitas dessas companhias conseguiram junto à administração pública concessões de longo prazo e o monopólio de algum serviço urbano, tal como a empresa inglesa em relação ao transporte de bondes e à eletricidade. SECUNDINO NETO. *op. cit.*, p. 26; SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. **Rumores**: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950). Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006, p. 37-38.

⁷ MENEZES. *op. cit.*, p. 130; SECUNDINO NETO. *op. cit.*, p. 80.

⁸ A firma surgiu dos investimentos de Oscar Pedreira e Humberto Ribeiro ainda em 1926. Num primeiro momento, os ônibus da empresa podiam ser contratados para excursões, mas também faziam viagens regulares para as linhas da “Praia de Iracema, Calçamento de Mecejana [onde ficava uma Estação de bondes] e Fernandes Vieira até Urubú (região do atual bairro São Gerardo)”. Após uma série de contendas judiciais entre a empresa de ônibus e a *Light*, a sociedade entre Humberto Ribeiro e Oscar Pedreira chega ao fim em 1929. No entanto, Oscar Pedreira daria continuidade ao negócio, adquirindo os direitos do sócio. A partir de então, a firma passou a se chamar *Pedreira & Cia* cuja sobrevivência perdurou até a década de 1960.

transporte.⁹ Diante dessa situação, a Câmara Municipal de Fortaleza estabeleceu a revisão dos contratos das empresas de ônibus em 1948, um ano após a desativação total dos bondes elétricos.¹⁰ Outras regulações para os transportes coletivos da capital foram implementadas no início da década de 1950. Em 1953, por exemplo, aprovou-se um conjunto de leis que previa a reestruturação do serviço de transporte coletivo na cidade.¹¹ Por conta disso, escolheu-se esse ano para fechar o recorte temporal da pesquisa.

Aqueles foram tempos bem distintos dos dias atuais, em que a presença dos ônibus é praticamente inerente ao espaço urbano fortalezense. Assim como aconteceu com outros objetos técnicos, a introdução dos ônibus, em meados dos anos de 1920, causou certo encanto em boa parte dos fortalezenses e na imprensa local.¹² Mesmo tendo uma estrutura física bem artesanal e tamanhos variados, eles foram considerados, num primeiro momento, veículos modernos e confortáveis.

Pouco tempo depois, no entanto, os incômodos com a frágil estrutura, a falta de padronização dos veículos e de organização do serviço começaram a aparecer. Assuntos como a falta de higiene, segurança, conforto e o excesso de lotação nos veículos; as filas e a falta de abrigos nos pontos de parada que protegessem passageiros do sol e da chuva se tornaram cada vez mais frequentes na imprensa local, repercutindo também na legislação urbana. Pouco a pouco, foi-se estabelecendo um tipo ideal de ônibus para Fortaleza. A referência para isso eram outras cidades brasileiras, tais como a Capital Federal, que também passavam por esse processo de motorização. O Rio de Janeiro, à época, era a “metrópole-modelo” no Brasil, ditando “não só as novas modas e comportamentos, mas acima de tudo o sistema de valores, o modo de vida, a sensibilidade, o estado de espírito e as disposições pulsionais que articulam a modernidade como uma experiência existencial e íntima”.¹³

A capital cearense vivia um processo de crescimento urbano e modernização desde o final do século XIX, com a implantação de serviços “modernos”, como transportes por bondes a tração animal, serviço telefônico e caixas postais, por exemplo. Foi nesse período também que começou a vigorar um novo Código de Posturas do Município, que, entre outras coisas, visava a “dotar a capital cearense de um conjunto urbano e arquitetônico

⁹ MENEZES, 2009, p. 134.

¹⁰ Projeto de Lei nº 19 de 1948.

¹¹ Decreto nº 1.258 de 29 de maio de 1953; Decreto nº 1261, de 3 de junho de 1953; Lei nº 743 de 23 de novembro.

¹² Sobre o encanto com outras “maravilhas modernas”: Ver: SEVCENKO, Nicolau. **A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998; SILVA, Jailson Pereira da. **O encanto da velocidade: automóveis, aviões e outras maravilhas no Recife dos anos 20**. 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

¹³ SEVCENKO, Nicolau. op. cit., p. 522.

harmonioso em estilos e formas”.¹⁴ Em outras palavras, buscava-se cada vez mais padronizar e controlar a vida na cidade, seguindo a tônica da modernidade. Novos códigos urbanos foram criados nas décadas de 1930 e 1940. Nesses anos, em especial, muitas outras novidades e transformações alcançaram Fortaleza:

A pavimentação de concreto das vias públicas (antes feita somente de paralelepípedo), a instalação da telefonia automática, a inauguração de novos espaços públicos de lazer (como o Estádio Presidente Vargas e a Cidade da Criança), o aumento do tráfego motorizado, o amadurecimento da radiodifusão (reiterado com a primeira emissora – a Ceará Rádio Clube), a aceleração do tempo cotidiano (cujo principal vestígio é a construção da Coluna da Hora na Praça do Ferreira), o início da verticalização arquitetônica (destaque para o Excelsior Hotel e o Cine Diogo), a introdução da eletricidade na iluminação pública em substituição aos lampiões a gás.¹⁵

Em relação aos meios de transportes, o número de automóveis e ônibus crescia, havendo ainda os bondes elétricos, carroças e outros veículos a tração animal circulando pelas ruas. Sobre esse tipo de convivência, o geógrafo Milton Santos lembra que a propagação das técnicas era desigual e que “num mesmo pedaço de território, convivem subsistemas técnicos diferentemente datados, isto é, elementos técnicos provenientes de épocas diversas”. Além do mais, “a forma como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades vai ter uma consequência sobre as formas de vida possíveis naquela área”.¹⁶ Analisando a coexistência de diferentes tipos de transportes em Fortaleza no período em estudo, percebe-se uma série de disputas por espaço, por passageiros e também por autoafirmação na cidade.

A situação mais emblemática talvez tenha sido a que envolveu as contendas entre as empresas de transportes de ônibus e bondes elétricos. A expansão dos ônibus, alavancada pela firma *Ribeiro & Pedreira* no final da década de 1920, logo incomodou a *Light*. Em 1928, a empresa de ônibus adquiriu novos veículos – chegando a um total de 11 –, o que permitiu ampliar sua área de atuação e fazer maior concorrência aos bondes. Neste mesmo ano, a firma inglesa acionou a justiça para tentar proibir a circulação dos veículos da *Ribeiro & Pedreira* sobre os seus trilhos, alegando prejuízo e perda de clientela por conta dos *omnibus*.¹⁷ Vale

¹⁴ LIMA, Zilda Maria de Menezes. A cidade de Fortaleza na literatura do século XIX. In: SOUZA, Simone de. NEVES, Frederico de Castro (Org.). **Comportamento**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. (Coleção Fortaleza: história e cotidiano), 2002, p. 42.

¹⁵ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. Um espaço em disputa: norma e desvio nas calçadas de Fortaleza. In: SOUZA, Simone de. NEVES, Frederico de Castro (Org.). **Comportamento**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002b. (Coleção Fortaleza: história e cotidiano), p. 62.

¹⁶ SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006, p. 42.

¹⁷ LEITE, Ary Bezerra. **História da energia no Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996, p. 122.

lembrar que, nesse momento, os carros da *Ribeiro & Pedreira* circulavam sobre os trilhos da companhia estrangeira sob alegação de que as vias da cidade não dispunham de pavimentação.

Além dos motivos aparentes, foi possível identificar outros elementos que endossaram essa discussão: as expectativas, as potencialidades e as diferenças entre ambos os tipos de veículos, bem como a nacionalidade das empresas. Ou seja, uma série de enunciados foi movimentada com o intuito de desvalorizar o outro tipo de veículo. Os conflitos, assim, iam além da disputa por espaço e passageiros. O que estava em jogo era a definição do melhor transporte coletivo para a cidade.

Mas essa não foi a única contenda envolvendo os meios de locomoção. A presença, no perímetro urbano, de veículos à tração animal, como as carroças, passou a ser muito questionada e até restringida pela legislação do município nos anos 1920. No entanto, se alguns segmentos da sociedade não queriam ter esses meios de locomoção em vista, outros grupos precisavam deles para o deslocamento, para o trabalho, ocupando o mesmo espaço que os “novos” transportes.

A partir da maior inserção dos transportes automotores, ditos modernos, em Fortaleza, cada vez mais a opinião pública e a administração municipal tentavam estabelecer outros espaços para aqueles veículos ditos arcaicos e cada vez mais identificados com uma vida rural e pacata. Sob o entendimento de que “ser moderno é ser rápido, ter velocidade [...]”,¹⁸ a lentidão dos transportes a tração animal tornava-se um obstáculo, em termos físicos e simbólicos, para a construção de uma cidade moderna. Já a implantação do transporte de ônibus, em vários momentos, esteve ligada a projeções de modernizar o espaço urbano. Esses novos serviços urbanos, de modo geral, tornavam-se essenciais no processo de valorização de terrenos e bairros. A existência de uma linha de ônibus no bairro, por exemplo, chegou a ser considerada imprescindível para a modernização e o progresso da localidade.

No entanto, se a restrição às carroças de adentrarem a área central estava ligada à pretensão de modernizar a capital cearense, vale ressaltar que, por outros motivos, os veículos “modernos” também não circulavam por toda área urbana. No caso dos ônibus, o mau estado de conservação das vias de tráfego era citado como impedimento para uma circulação mais extensa. Até pelo menos meados dos anos 1920, o estado do calçamento da cidade parecia não ser questão tão relevante. Porém, com o crescimento do número de veículos motorizados, os pedidos de pavimentação também se tornaram recorrentes na imprensa. O pouco calçamento

¹⁸ SILVA, 2002, p. 9.

existente na cidade passou a ser tachado de feio, irregular, impróprio para os meios de locomoção “modernos”, um símbolo de atraso. E a administração pública foi sendo posta como a responsável pelo melhoramento das vias de circulação.

Além do mais, a questão da pavimentação passou a ser colocada como um dos pontos essenciais para o desenvolvimento do serviço de transporte coletivo de ônibus em Fortaleza. Nota-se, nos reclamos sobre a pavimentação, a busca por um espaço ideal para tráfego dos veículos motorizados. Esse espaço, ao que parece, não deveria ser nem sobre os trilhos dos bondes, nem sobre um calçamento irregular, associado, a partir de então, a outros transportes tidos como “ultrapassados”.

Os veículos automotores, tais como os ônibus, demandavam mudanças no espaço urbano para melhor acomodar a sua circulação. Para pensar o papel desse transporte enquanto articulador de políticas estatais sobre o território de Fortaleza, especialmente no que se refere à demanda por pavimentação de ruas, optou-se por estabelecer um diálogo com o par de categorias “fixos” e “fluxos”, desenvolvidas pelo geógrafo Milton Santos. Conforme o autor, o espaço é formado de fixos e fluxos, que interagem e se alteram mutuamente.¹⁹ Os “elementos fixos [...] permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar”. Já os fluxos “são um resultado direto e indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que também, se modificam”.²⁰ O calçamento, por exemplo, seria um “fixo”, enquanto o ônibus seria o “fluxo”. A intensificação do tráfego motorizado modificou a configuração espacial ao demandar cada vez mais vias pavimentadas, e a implantação de calçamento contribuiu para a afirmação de tais veículos na capital cearense.

Além disso, os ônibus também foram, ou seriam, fortemente afetados por outras políticas de organização e intervenção estatal no território citadino. Os planos de urbanização de 1933 e 1947, elaborados, respectivamente, pelos urbanistas Nestor de Figueiredo e José Otacílio Saboya Ribeiro, previam grandes alterações no sistema viário de Fortaleza, afetando drasticamente as companhias de ônibus. De certa forma, tais projetos buscavam demarcar os espaços de cada classe, de cada grupo na cidade, sendo os ônibus peças relevantes nesse processo.

As empresas, no entanto, teriam que mudar os itinerários de suas linhas, devendo espalhar os seus veículos por toda área da cidade, retirando o foco da área central. E isso,

¹⁹ SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988, p. 77-78.

²⁰ SANTOS, 2006, p. 62-63.

provavelmente, não seria tão rentável naquele momento, pois o Centro agregava os postos de trabalho, o comércio e os serviços urbanos de maneira geral. A própria população usuária de ônibus, que tinha o seu modo particular de se apropriar da cidade, teria que se adequar às novas imposições de organização do espaço.

O transporte de *omnibus* também foi bastante atingido pelas constantes investidas do poder municipal para tornar a Praça do Ferreira melhor transitável. Nessa região da área central, estavam situados os pontos de estacionamento de ônibus, bondes, automóveis de aluguel, sendo constante e intenso o fluxo de veículos. Em especial na década de 1930, a administração municipal fez algumas tentativas de organizar o tráfego na praça. As determinações propunham alterações nos locais de parada dos ônibus, afastando-os da Praça, o que gerou muito descontentamento entre passageiros e empresários.

Diante dessa situação, além de tornar-se um elemento que faz parte do território, de sua constituição e de sua transformação, o ônibus também passou a ser formado, transformado a partir do meio social e espacial em que se inseriu.²¹ Vale ressaltar, assim, o “protagonismo” do espaço urbano, onde a cidade não seria apenas um palco para as transformações sociais, mas a sua configuração espacial dispunha de um papel ativo, fazendo parte desses processos de mudança.²²

Tal compreensão parte do diálogo com perspectivas relativas aos estudos do espaço urbano. O historiador Ronald Raminelli enumera algumas das novas abordagens da chamada história urbana. Este trabalho estabelece relação com algumas delas: 1 – Aquela que entende que a concepção de cidade e espaço mudou a partir da inserção dos sistemas de transportes. Trens e automóveis, por exemplo, “permitiram a circulação rápida entre centro e periferia”. Isso promoveu uma “uma tendência à especialização, ou compartimentalização do espaço, junto a uma enorme ‘desconcentração’ da comunidade urbana”; 2 – Aquela inaugurada por Lewis Mumford, que relaciona a cidade à tecnologia, “ressaltando sobretudo as transformações ocorridas no espaço urbano como consequência do emprego de uma nova técnica”; 3 – Aquela que relaciona cidade e modernidade, com a emergência de novas sensibilidades e comportamentos.²³

Acerca da ideia de “modernidade”, a autora Márcia Padilha faz algumas observações importantes em seu estudo sobre os enlaces entre publicidade e vida urbana na

²¹ SANTOS, 2006, p. 29-55-59.

²² ROLNIK, Raquel. História urbana: história na cidade? In: FERNANDES, Ana; GOMES, M. A. F. (Org.). **Cidade & história: modernização das Cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador: UFBA/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1992, p. 27.

²³ RAMINELLI, Ronaldo. História Urbana. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 190-192.

cidade de São Paulo nos anos 1920. Padilha identificou, em seu estudo, que não havia unanimidade entre os grupos urbanos sobre essa ideia, mas quatro sentidos se sobressaíam. É fundamental, assim, entender esse conceito em sua pluralidade, como modernidades, e que tem sentidos diferentes para os grupos citadinos.

a modernidade como representação do progresso científico, numa visão linear e cumulativa, bastante próxima ao positivismo; a modernidade como a era do maquinismo e da Tecnologia, responsáveis por novas experiências sensoriais e perceptivas atreladas, muitas vezes, à conquista da velocidade; a modernidade como estilo de vida cosmopolita e metropolitano teatralizado na obrigatória familiaridade com requintados hábitos de consumo e de lazer dos centros urbanos da Europa ou Estados Unidos; e modernidade como o ideal de ordem social inspirada no modelo de família burguesa, na moral na disciplina do trabalho, tendo como principal triunfo a promessa de estabilidade e de conforto proporcionados pelo trabalho e pelo consumo, respectivamente.²⁴

Nesse mesmo sentido, o autor Ben Singer também aponta algumas ideias relacionadas à “modernidade” que teriam predominância no pensamento contemporâneo. A primeira seria como um conceito moral e político. A segunda, como um conceito cognitivo. E a terceira, como um conceito socioeconômico.²⁵ Por fim, Singer sugere uma nova ideia que ele chama de uma “concepção *neurológica* da modernidade”, tecida a partir das teorias sociais de Georg Simmel, Siegfried Kracauer e Walter Benjamin.

Eles afirmavam que a modernidade também tem que ser entendida como um registro da experiência subjetiva fundamentalmente distinto, caracterizado pelos choques físicos e perceptivos do ambiente urbano moderno. Em certo sentido, esse argumento é um desdobramento da concepção socioeconômica da modernidade; no entanto mais do que simplesmente apontar para o alcance das mudanças tecnológicas, demográficas e econômicas do capitalismo avançado, Simmel, Kracauer e Benjamin enfatizaram os modos pelos quais essas mudanças transformaram a estrutura da experiência.²⁶

²⁴ PADILHA, Márcia. **A cidade como espetáculo**: publicidade e vida urbana na São Paulo dos anos 20. São Paulo: Annablume, 2001, p. 105.

²⁵ “Como um conceito moral e político, a modernidade sugere o ‘desamparo ideológico’ de um mundo pós-sagrado e pós-feudal no qual todas as normas e valores estão sujeitos ao questionamento. Como um conceito cognitivo, a modernidade aponta para o surgimento da racionalidade instrumental como a moldura intelectual por meio da qual o mundo é percebido e construído. Como um conceito socioeconômico, a modernidade designa uma grande quantidade de mudanças tecnológicas e sociais que tomaram forma nos últimos dois séculos e alcançaram um volume crítico perto do fim do século XIX: industrialização, urbanização e crescimento populacional rápidos; proliferação de novas tecnologias e meios de transporte; saturação do capitalismo avançado; explosão de uma cultura de consumo de massa e assim por diante”. SINGER, Ben. *Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular*. In: CHARNEY, Leo. SCHWARTZ, Vanessa R. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001, p. 115.

²⁶ SINGER, 2001, p. 116.

Ambas as perspectivas apontam alguma relação entre modernidade e transformação na experiência sensorial / perceptiva após a inserção de novos equipamentos técnicos: cinema, rádio, automóveis, ônibus, entre outros. No caso desta pesquisa, a proposta é entender como algumas sensações foram experienciadas pela população fortalezense a partir dos ônibus. Nesse sentido, cabe explicitar que se entende aqui a sensação / percepção não como algo estático e atemporal, mas como aprendizagem que se situa no tempo e no espaço. Conforme alerta o historiador Silva Filho, a percepção “‘instrumento’ corporal que, não obstante opinião usualmente disseminada, segundo a qual ela seria uma faculdade biológica e praticamente intemporal, implica, ao contrário, aprendizado longo, adaptação contínua e socialização complexa”.²⁷

Com a proliferação dos veículos automotores, o trânsito da cidade passou a requerer cuidados especiais. Estabeleceram-se, por exemplo, limites de velocidade, regras para uso de buzinas e demais sinais de trânsito e também novas normas para a obtenção da carta de habilitação de motorista. Se, no Regulamento de Veículos de 1925, não se fazia qualquer menção aos transeuntes, apenas aos guiadores, o Regulamento Geral do Trânsito de 1938 colocava uma série de determinações que deviam ser cumpridas por *chauffeurs* e pedestres. Os transeuntes também deviam seguir determinadas regras de como se comportar nas ruas, sendo alvos ainda de campanhas de educação no trânsito. O caminhante passou a dividir com o guizador a responsabilidade de evitar os acidentes de trânsito. Cada vez mais se definiam os lugares que pedestres e transportes deviam ocupar nas vias de Fortaleza.

Segundo Norbert Elias, o veículo com motor de explosão “colocou em movimento [...] uma nova força do processo civilizador”, pois “[...] o uso dos novos meios de locomoção demandava uma disciplina maior, uma auto-regulação constante e uniforme”. E isso não se aplicava apenas “aos operadores das máquinas – motoristas, pilotos de avião e mecânicos – mas também aos passageiros” e pedestres.²⁸ Apesar da tentativa de organizar o tráfego da cidade, o número de atropelamentos e abalroamentos continuava a crescer. E isso acontecia devido ao processo de adaptação ao novo ritmo da cidade pelo qual muitos fortalezenses estavam passando.

Não se pode esquecer também da resistência de algumas pessoas em aderir a tais regras estabelecidas pelo poder público. No entendimento dos referidos sujeitos “imprudentes”, havia maneiras próprias de *fabricar* o espaço urbano, com outras *maneiras de*

²⁷ SILVA FILHO, 2006, p. 21-22.

²⁸ ELIAS, Norbert. *Tecnização e civilização*. In: NEIBURG, F.; WAIZBORT, L. (Org.). *Escritos e ensaios*: 1. Estado, processo, opinião pública. Rio de Janeiro: Zahar, 2006, p. 43-46.

empregar o que lhes era imposto pelas ordens dominantes. Como assinala Michel de Certeau, “o cotidiano se inventa com mil maneiras de *caça não autorizada*”.²⁹

Os debates em torno do serviço de ônibus no começo do século XX estavam diretamente ligados, então, às tentativas de reorganização e às novas delimitações espaciais de Fortaleza, mas também à construção de novas relações sociais e comportamentais, formadas em meio à inserção desses veículos nesse espaço. Como afirma Silva, “as invenções modernas — como o avião, o automóvel, e o telefone, por exemplo — são instrumentos que metamorfoseiam e caracterizam a vida cotidiana”.³⁰

Para a elaboração desta dissertação, desenvolveu-se um trabalho empírico com um leque variado de fontes: jornais locais, leis, decretos, editais, atas das sessões da Câmara Municipal, processos criminais, planos de urbanização, código de posturas municipais e o livro estatístico *Veículos e acidentes*. A seguir, será apresentada cada tipologia e a sua importância no desenvolvimento da pesquisa.

Os periódicos escolhidos foram: *A Nação*; *A Rua*; *Correio do Ceará*; *Diário do Ceará*; *Gazeta de Notícias*; *O Ceará*; *O Estado*; *O Nordeste*; *O Povo*; *Unitário*.³¹ A escolha de alguns dos jornais justifica-se pelo fato de os mesmos circularem por quase todo o recorte temporal, possibilitando a observação de mudanças na percepção do transporte de ônibus durante o período em estudo, as relações de poder e as expectativas tecidas em relação à cidade e ao transporte de ônibus. Os outros periódicos, mesmo que tenham circulado por um período menor, também são importantes para apreender a recepção da implantação dos ônibus na cidade nos primeiros anos e os debates em torno desse veículo.

E em que parte dos jornais apareciam as matérias sobre os ônibus? Qual o destaque dado? Quais assuntos ganhavam importância nas páginas desses veículos de comunicação?³² As notícias sobre os transportes apareciam em variadas partes dos periódicos. É possível encontrar matérias na primeira e na última página, por exemplo, bem como

²⁹ CERTEAU, Michel. Introdução geral. In: _____. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012, p. 38-39.

³⁰ SILVA, 2002, p. 11.

³¹ **A Nação**, circulou por apenas 2 anos – 1931 a 1932; **A Rua** saiu somente de 1933 a 1936; **O Correio de Ceará** foi fundado em 1915 pelo jornalista Álvaro da Cunha Mendes e sobreviveu até os anos 1980; **O Diário do Ceará** circulou por dez anos, 1920 a 1930; **Gazeta de Notícias** surgiu no ano de 1927, criado por Antônio Drummond, e perdurou até o ano de 1972; e **O Ceará** teve cinco anos de existência, de 1925 a 1930; **O Estado** é de 1936 e sobrevive até os dias atuais; **O Nordeste**, órgão ligado à Arquidiocese de Fortaleza, foi criado em 1922, circulando por 55 anos; Fundado por Demócrito Rocha em 1928, **O Povo** é um dos principais jornais do Ceará na atualidade; já o **Unitário** foi criado na primeira década do século XX pelo jornalista João Brígido. Após alguns anos sem circular, o periódico retorna no ano de 1938, sobrevivendo até a segunda metade da década de 1970. NOBRE, Geraldo da Silva. **Introdução à história do jornalismo cearense**. Fortaleza: NUDOC / Secretaria da Cultura do Estado do Ceará – Arquivo Público do Ceará, 2006. 232 p. Edição fac-similar.

³² LUCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2. ed. 2. reimp. São Paulo: Contexto, 2010, p. 140.

manifestações a respeito de tal serviço em alguma coluna específica que tratava da cidade ou de queixas gerais da população. Esse era o caso das colunas “Gazeta popular”, do periódico *Gazeta de Notícias*; “Queixas do povo”, d’*O Ceará*; “Queixas e reclamações”, “Comentário do Dia” e “Uma enquete urbana”, d’*O Povo*.

Sobre os assuntos apresentados, foi possível observar a presença de matérias tratando de sugestões sobre a regulamentação dos ônibus; reportagens sobre o número de veículos em circulação; sobre a falta de pavimentação das ruas; os locais de estacionamento dos transportes no Centro. Havia também matérias que tratavam dos trajés e comportamentos dos usuários dentro dos ônibus, das contendas entre os vários transportes ou que traziam reclamações de leitores sobre os ônibus, informações sobre a campanha de trânsito em Fortaleza e ainda sobre os atropelamentos, os abalroamentos, os excessos de velocidade dos veículos e as disputas entre ônibus e bondes. Encontra-se, ainda, a reprodução de editais lançados pela prefeitura e órgãos governamentais e pautas sobre os problemas de tráfego da cidade.

Como inquirir esse arsenal de fontes diante de tanta variedade? O mais importante, talvez, seja se interessar “menos pelos que dizem do que pela maneira como dizem, pelos termos que utilizam, pelos campos semânticos que traçam [...], também pelo interdito, pelas zonas de silêncio que estabelecem”.³³

Além dos periódicos, os documentos oficiais também foram de suma importância para o desenvolvimento deste trabalho. Fez-se uso de documentos dos três poderes – Executivo, Legislativo e Judiciário. Produzidos em uma época específica e por grupos sociais que estavam no poder, esse tipo de vestígio pretende-se colocar como verdadeiro e absoluto.

Nas atas das sessões da Câmara Municipal de Fortaleza,³⁴ encontra-se que muitos requerimentos com pedidos relacionados ao calçamento de ruas e/ou transporte coletivo de ônibus versavam sobre a mudança de estacionamento dos veículos, itinerários, horários, contratos das empresas, ampliação / criação de novas linhas. Vale ressaltar também que muitas dessas solicitações nasceram de reivindicações populares expressas pelos abaixo-assinados. E os vereadores enfatizavam a importância das petições populares, muitas vezes, faziam questão de lê-las durante as sessões e anexá-las aos requerimentos. Por tratar desses variados assuntos, optou-se por analisar tal documentação.

³³ *Ibid.*, p. 114.

³⁴ As atas, uma espécie de resumo do que aconteceu na sessão do dia, traziam os nomes dos vereadores presentes e ausentes, o que aconteceu no expediente (as solicitações dos vereadores ao Poder Executivo via requerimentos, as discussões de projetos de lei, etc.) e a ordem do dia. Vale ressaltar que foram encontradas apenas as atas de alguns anos pertencentes ao recorte temporal da pesquisa, 1948, 1949 e 1951.

Em meio à expansão urbana e à disseminação dos transportes automotores na cidade, uma nova legalidade urbana, chamada por Raquel Rolnik de “poderosa teia”, “invisível e silenciosa”, era estabelecida.³⁵ Nem sempre obedecida, porém, esse conjunto de leis buscava organizar a vida na capital cearense nas mais variadas instâncias, inclusive, no que se referia ao deslocamento. Os editais, as leis, os decretos, as portarias e os regulamentos de trânsito expedidos pelo Estado e Município abordam temas diversos, como isenção de impostos concedida pela Assembleia Legislativa do Ceará e Câmara Municipal de Fortaleza às empresas de ônibus; regulamentação dos transportes de passageiros; velocidade permitida e medidas visando a resoluções de problemas do trânsito urbano; reorganização do espaço urbano. Essa legalidade urbana mostra como o poder estatal se colocava no debate acerca do transporte coletivo de *omnibus* em Fortaleza, atribuindo-lhe sentidos diversos.

Outra fonte utilizada foi a publicação *Veículos e acidentes*. Baseada em um mapeamento da Secretaria de Polícia e Segurança Pública, essa publicação estatal trazia dados estatísticos detalhados sobre os acidentes e procurava conscientizar motoristas e pedestres dos “perigos” do trânsito. Esse livro fornece, em suas 63 páginas, uma série de informações a respeito dos acidentes de trânsito em Fortaleza no ano de 1939, demonstrando que essa dimensão estava se tornando motivo de preocupação para o poder público. Tentou-se traçar um panorama geral sobre a situação vivida na cidade, mesclando dados e comentários sobre atropelamentos, abalroamentos, causas e consequências dos acidentes, sobre quais tipos de veículos estavam envolvidos, em quais ruas aconteceram, quem eram as vítimas (guiadores, passageiros, transeuntes) e em quais condições estavam os pedestres e os passageiros no momento do acidente (“atravessavam naturalmente a via pública” ou “atravessavam precipitadamente a via pública” ou ainda “atravessavam a rua lendo”, no caso dos primeiros ou “viajavam nos assentos dos ônibus” ou “estavam com o braço do lado de fora dos veículos”, no caso dos usuários de transportes). As descrições contidas no livro permitem apreender algo das percepções / sensações de tempo, espaço, velocidade dos fortalezenses nesse período da década de 1930. Além disso, é possível entender, para além dos números, algumas das relações estabelecidas no trânsito.

E, por fim, foram utilizados os processos criminais, da subsérie “crimes de trânsito”. Documentos produzidos a partir de uma série de procedimentos internos – resumidamente: abertura de inquérito, realização de corpo de delito na vítima, tomada de depoimento das testemunhas, encaminhamento para a promotoria, julgamento –, o processo

³⁵ ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e território na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1997, p. 13.

judicial tinha a função de “reestabelecer a ‘ordem’ perturbada pela suposta ocorrência de algo condenável com base em um código pré-estabelecido”.³⁶

No caso dos processos aqui analisados, o que interessava mais de perto eram as desordens no trânsito. A grande questão era quem havia agido com “imprudência”, o pedestre ou motorista do veículo? Muitos dos acidentes demonstram que a população fortalezense estava se adaptando aos novos fluxos presentes na cidade. Pelo que se pôde perceber, as principais vítimas de atropelamento, coincidentemente, eram crianças e idosos – os primeiros mais suscetíveis a distrações e brincadeiras, e os últimos possivelmente por um caminhar mais lento ou por um entendimento diferente sobre a ocupação dos espaços por pessoas e veículos. Sendo assim, debateu-se acerca das mudanças de percepção dos cidadãos em relação ao tempo e ao espaço de deslocamento, bem como o entendimento em relação à quantificação da velocidade.

Apresentadas as fontes e o trabalho de maneira geral, eis a organização do texto. No primeiro capítulo, intitulado “**Transitando pela cidade: os diferentes tipos de transportes de Fortaleza**”, trata-se da introdução, da estrutura física e da convivência dos ônibus com outros veículos ou formas de locomoção na capital cearense, fossem as formas de transportes tradicionais ou “modernas”. No primeiro tópico, “**A constante busca pelo conforto nos ônibus**”, apresentam-se as discussões em torno do estabelecimento de um ideal de ônibus para a cidade. Além de padronizado, o serviço de transporte deveria ser confortável, ou seja, seguro, higiênico, não andar com excesso de lotação, e os pontos de parada teriam que ser cobertos para protegerem os passageiros do sol e da chuva na espera pelos ônibus. No tópico seguinte, “**Ônibus versus Bondes**”, busca-se analisar os embates entre ônibus e bondes para além das disputas por espaço e passageiros, investigando, assim, como elementos como a nacionalidade das empresas e as potencialidades técnicas também compunham essas contendas. Por fim, em “**Numa estrada paralela**”, procura-se investigar como ficou a situação dos veículos a tração animal com o aumento do número de veículos de motor a combustão em Fortaleza e de que forma os veículos “modernos” contribuíram para uma espécie de desvalorização, visão negativa sobre veículos mais antigos, tais como as carroças.

Já no segundo capítulo, chamado “**O transporte coletivo de ônibus e a cidade**”, tem-se a intenção de mapear a cidade por onde os ônibus transitavam, além de procurar entender como esse veículo fundamentou novas apropriações do espaço urbano e de que

³⁶ BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. **O que vai pela cidade**: automobilidade e crimes de trânsito em Fortaleza na década de 1920. 2014. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014, p. 21-22.

modo eram utilizados pela população. No primeiro tópico, **“A cidade está crescendo como gente grande”**, busca-se compreender as relações entre a expansão territorial de Fortaleza e o transporte coletivo de ônibus, analisando em específico a situação de alguns bairros da capital cearense. Por quais localidades os ônibus trafegavam? Como se deu a implantação desse transporte nas diferentes zonas da cidade? E qual a atuação do Estado, da população na implantação de uma nova linha de transporte coletivo? Em que medida o transporte de ônibus ajudou na expansão de Fortaleza e como o crescimento dela ajudou no desenvolvimento desse serviço urbano? Nos tópicos seguintes, **“A mobilidade urbana e os projetos de cidade”** e **“Calçamento, sr. Prefeito!”**, a intenção foi debater como os ônibus foram articulados e articuladores de uma política estatal sobre o território citadino. Pretende-se analisar como certas alterações na infraestrutura urbana estavam interligadas, direta ou indiretamente, à introdução dos novos veículos automotores, em especial os ônibus, e como eles também foram, ou seriam, afetados pelas políticas de intervenção estatal no território citadino.

E por fim, no último capítulo do trabalho, intitulado **“É preciso educar os sentidos”**, trata-se da relação entre a modernização da cidade, via inserção de novos objetos técnicos – no caso, os ônibus –, e da transformação na experiência sensorial / perceptiva das noções de tempo, espaço, velocidade e conforto dos fortalezenses. Partindo da provocação de Bruno Latour: “Possuímos centenas de mitos contando como o sujeito (ou o coletivo, ou a subjetividade, ou as epistemes) construiu o objeto [...] Não temos, entretanto, nada para nos contar o outro aspecto da história: como o objeto faz o sujeito”,³⁷ este capítulo discute como os ônibus ajudaram na construção de um novo sujeito, demandando novos aprendizados para o uso desse veículo e alterando percepções / sentidos dos fortalezenses no período em estudo. No primeiro tópico, **“O meio mais seguro de evitar acidentes é submeter-se voluntariamente às regras do Trânsito”**, por meio da análise da legislação de trânsito, discute-se acerca dos lugares destinados a pedestres e veículos nas ruas, dos “direitos” e “deveres” estabelecidos para transeuntes e guiadores e da organização do tráfego urbano de Fortaleza. Fechando a discussão, no último tópico do trabalho, chamado **“Poderíamos dividir a humanidade em três categorias de pessoas: as que estão mortas, as que estão vivas e as que estão viajando nos ônibus”**, busca-se captar as alterações sensoriais e perceptivas de pedestres, guiadores e passageiros de ônibus, analisando três tipos de acidentes em específico: os atropelamentos causados por ônibus, as quedas desse veículo e os incidentes que acarretavam lesões nos braços dos passageiros.

³⁷ LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**: ensaio de antropologia simétrica. Rio de Janeiro: 34, 1994, p. 81.

A análise do processo de implantação do serviço de ônibus em Fortaleza pode ser fundamental à compreensão do predomínio contemporâneo desse veículo sobre outros transportes coletivos em várias cidades brasileiras, incluindo a capital cearense, como um processo histórico. Não se trata de buscar os primórdios do estabelecimento de um veículo atual, mas de, como sugere Bruno Latour, compreender um objeto quando ele ainda não está consolidado, isto é, no momento em que ele se mostra “quente”, instável, repleto de controvérsias e dúvidas.³⁸

³⁸ LATOUR, Bruno. Introdução. In: _____. **Ciência em ação**: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora. São Paulo: UNESP, 2000, p. 16-17.

1 TRANSITANDO PELA CIDADE: OS DIFERENTES TIPOS DE TRANSPORTES DE FORTALEZA

1.1 A constante busca pelo conforto nos ônibus

Mais um ônibus gigante acaba de ser inaugurado pela “Empresa São José”, de propriedade do Cel. Oliveira Paula. Esse veículo, construído nas oficinas da própria empresa, apresenta linhas modernas. Suas características são padronizadas, oferecendo conforto e segurança.³⁹

Os onibus mesmo aqueles velhos calhambeques que veem do período anterior à II guerra mundial, continuam se arrastando pesadamente, pelas ruas e mesmo pelos bairros distantes, pesadíssimos ultra-super-lotados, no maior desconforto e mais serio perigo a segurança dos passageiros.⁴⁰

Os fragmentos citados mostram indícios de algumas das demandas em torno dos transportes coletivos de ônibus de Fortaleza entre as décadas de 1940 e 1950: ser “moderno”, seguir a padronização em vigor, trafegar sem excesso de lotação, ser seguro. Relatando situações contrastantes, os dois trechos destacam a presença ou a ausência de determinadas características nos veículos, entre elas o conforto. Mas o que fazia de um ônibus um transporte confortável?

A fim de melhor compreender essa indagação, discute-se, neste primeiro tópico do trabalho, a relação entre o serviço de ônibus e a ideia de conforto. Além dos aspectos físicos dos veículos, outras questões, como o excesso de lotação, as filas e a construção de abrigos nos pontos de parada estavam em discussão quando o assunto era o usufruto de um serviço de transporte coletivo confortável.

Durante o período estudado, a temática do conforto tornava-se cada vez mais relevante para algumas camadas da sociedade fortalezense. Na imprensa, além de aparecer caracterizando os transportes, era muito comum encontrar essa demanda nos anúncios publicitários, em especial naqueles de venda ou aluguel de casas. Em estudo sobre a história do conforto na cidade de São Paulo, a historiadora Denise B. de Sant’Anna afirma que “especialmente nas décadas próximas a meados desse século [XX], *prometer* conforto tornou-se um gesto habitual na mídia e, em particular, na publicidade”.⁴¹ Em Fortaleza, não foi diferente.

³⁹ **Correio do Ceará**, 2 mar. 1942, p. 7.

⁴⁰ **Unitário**, 15 fev. 1952, p. 2.

⁴¹ SANT’ANNA, Denise Bernuzzi de. História do conforto na cidade de São Paulo. **Anos 90**, Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, n. 14, p.

Analisando as propagandas, nota-se que, entre os elementos que faziam uma residência confortável, um deles parecia indispensável: a água. Dizer que a casa que se queria vender ou alugar tinha água encanada passou a ser uma constante entre os anunciantes. “Aluga-se uma casa recentemente construída forrada assoalhada, água encanada com todo conforto [...]”. “Alugam-se diversas casas, recentemente construídas, próximas a Praça da Bandeira estilo modernos, bastantes confortáveis, tendo três quartos, forradas e assoalhadas e com água própria”. “Aluga-se uma casa confortável, toda assoalhada, com água e esgoto, recentemente limpa, situada à [Praça] do Carmo”.⁴²

Essa situação, porém, não era exclusividade do período em estudo. Nos idos de 1840, por exemplo, já havia anúncios que indicavam a presença de cacimbas nos imóveis.⁴³ Importante item para o banho, a lavagem de roupas e o cozimento de alimentos, a água cada vez mais saía do espaço público e adentrava as residências. Mas, como isso não acontecia de maneira homogênea, acabou por tornar-se um diferencial no momento da compra e venda de um imóvel.

O sistema de água encanada, no entanto, não era o único atrativo em uma casa à venda ou para alugar. Outros elementos também poderiam ser considerados, incluindo aqueles externos à residência e não ligados ao mundo moderno. Um exemplo diz respeito à passagem de diversos vendedores ambulantes (leite, pão, carne, frutas e verduras) e à presença de bodegas e mercearias nas proximidades da moradia. Facilidades que dispensavam a ida diária da dona de casa até o mercado, por exemplo.

Segundo o jornalista Eduardo Campos, chegava-se a eleger “a rua de morar mais tempo pela freqüência desses indispensáveis vendedores ambulantes. ‘Passa carnicheiro?’ – ‘E verdureiro, tem também? é bom?’ – perguntava-se aos moradores da rua, futuros vizinhos”. Nesse quesito, “Algumas vias públicas, qual a do Imperador, chamavam a atenção pelo mercado intenso nela estabelecido, vamos dizer, ‘de passagem’. Não faltavam, por exemplo, negociantes de frutas, o vendedor de pitombas, [...] comerciantes de cajás, macaúbas, atas e mangas”.⁴⁴

162-183, dez. 2000, p. 167. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ppghist/anos90/14/14art11.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2013.

⁴² **O Povo**, 9 jan. 1939; **O Povo**, 4 jul. 1939; **O Povo**, 9 jan. 1940.

⁴³ MAIA NETO, Emy Falção. O Abastecimento de água em Fortaleza-CE (1813 –1867). Revista Espacialidades, v. 7, n. 1, p. 96-113. Disponível em: <http://cchla.ufrn.br/espacialidades/v7n1/Espacialidades_v7n1_05.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2016; MAIA NETO, Emy Falção. **Cartografia das águas: territorialidades, políticas e usos da água doce em Fortaleza (1856-1926)**. 2015. 265f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

⁴⁴ CAMPOS, Eduardo. **O inquilino do passado**. Fortaleza: Casa José de Alencar/Programa Editorial, 1998, p. 64.

Pode-se incluir, ainda, nesse leque de atrativos externos de uma casa à venda ou para aluguel, elementos naturais, como o “clima saudável”.⁴⁵ “Casas para alugar. Quando V. Sa. quiser morar em bairro novo, arborizado, clima bom, água canalizada e abundante, e transporte fácil, procure uma casa na GENTILANDIA”.⁴⁶ No caso, o “ar saudável” foi destaque na propaganda de um bairro em desenvolvimento, considerado um dos mais modernos da cidade na época em estudo. Outro detalhe que chama atenção no anúncio é a mistura de elementos naturais e modernos. Essa talvez fosse uma estratégia para atrair clientes de diferentes grupos, identificados tanto com um estilo de vida mais tranquilo quanto urbano, mais agitado. Mas essa mistura também dizia muito do momento vivido por Fortaleza, entre tentativas de construção de uma cidade moderna por parte da administração municipal e outros grupos e a permanência de hábitos considerados “antigos” e “tradicionais”.

Mesmo assim, os elementos modernos ganhavam cada vez mais espaço e importância no cotidiano dos fortalezenses. No decorrer do século XX, novos itens como a energia elétrica, o sistema de esgoto e a proximidade dos trajetos das linhas de transportes coletivos passaram a compor essa lista de atrativos para a escolha da moradia. A partir do fim dos anos de 1930, tornavam-se comuns propagandas como “Aluga-se uma [casa na praia], na Volta da Jurema, moderna, confortável, com água encanada, próxima à parada do omnibus. Aluguel 300\$, prazo mínimo de 6 meses”,⁴⁷ com a difusão da venda ou aluguel de domicílios localizados em bairros mais afastados da área central, casos da própria Volta da Jurema, Varjota, Mucuripe, ou que estavam em crescente expansão, como a Aldeota.

Se, na capital cearense, os ônibus seriam elementos importantes num deslocamento “confortável” entre o Centro e bairros longínquos, identificam-se experiências diferentes nesse mesmo período em outros espaços. Tratando da emergência dos subúrbios nos Estados Unidos, a autora Janice Caiafa observou que “o conforto da vida moderna começou a se localizar bem especificamente dentro e em torno das casas familiares, onde o ônibus e o trem não chegavam”. E os transportes coletivos não chegavam por uma opção da classe média que buscou um isolamento, fazendo do automóvel o seu principal meio de locomoção.⁴⁸

Em Fortaleza, não se pode perder de vista que, em meio a essa complexa teia urbana, com diferentes projetos (oficiais ou não) de cidade em construção e em disputa, o

⁴⁵ *O Povo*, 5 out. 1940; *O Povo*, 27 jan. 1940.

⁴⁶ *O Povo*, 19 ago. 1942.

⁴⁷ *O Povo*, 14 jun. 1939.

⁴⁸ CAIAFA, Janice. Transporte coletivo nos Estados Unidos e a aventura própria de Nova York. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 27, p. 188-205, 2001.

transporte de ônibus aparecia como mais um elemento na trama. O resultado disso é uma série de interações entre o que “está” e o que “passa”, entre a sedentariedade (ou maior estabilidade) dos endereços e mobilidade dos veículos. Configurava-se, assim, uma relação próxima entre a dilatação da cidade e o transporte por ônibus.

Mas que ônibus eram esses? Qual a aparência? Como eram produzidos?

1.1.1 A estrutura material dos ônibus: entre a expectativa e a realidade

A partir de 1926, os ônibus da empresa *Matadouro Modelo* começaram a circular pela cidade, fazendo o percurso entre o Barro Preto (atual Jardim América) e a Praça do Ferreira. O lançamento de tal empreendimento juntamente com a apresentação do único carro da companhia repercutiu na imprensa local. Segundo a descrição do jornal *Diário do Ceará*, o veículo era da marca “Dodge Brothers” e comportava 22 pessoas, incluindo o motorista e o condutor. Além disso, ele possuía “assentos para dois passageiros cada um, e tão commodos como bem dispostos; bem iluminados á luz elétrica, possuindo sinais de parada e partida, sendo a porta da entrada servida automaticamente”. E, por fim, a reportagem afirmava que aquele era um “auto-omnibus dos mais modernos” e “muito superior, em tudo por tudo aos usados no Rio de Janeiro”.⁴⁹ A comparação com os veículos do Distrito Federal, ao que parece, servia para destacar ainda mais o ônibus da *Matadouro*.

A partir de 1923, a prefeitura do Rio de Janeiro estabeleceu um modelo padronizado, muito similar ao veículo da empresa cearense, para os auto-ônibus da cidade: “carros fechados, guarnecidos de janela para boa ventilação, com dois acessos de entrada e saída; os assentos eram providos de molas, teto abaulado, dispendo de vinte lugares, em banco para duas pessoas”. Mesmo assim, a administração carioca permitiu que os “veículos de tipo aberto” continuassem a circular, pelo menos até o fim de sua licença.⁵⁰ Talvez por conta da permanência desse tipo de transporte aberto e antigo, os cearenses fizeram a menção à superioridade dos ônibus da *Matadouro*.

A divulgação dos veículos da empresa *Ribeiro & Pedreira* nos periódicos locais também era recorrente no final da década de 1920. [O ônibus] “se não tem a feição elegante dos que circulam, entretanto é mais arejado, de ‘janellas’ abertas e com duas entradas, nas partes lateral direita anterior e posterior”, tendo bancos que comportavam duas pessoas

⁴⁹ *Diário do Ceará*, 31 jul. 1926, p. 01.

⁵⁰ STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus**: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Comdesenho, 2001, p. 65.

cada.⁵¹ Nesse primeiro momento, percebe-se que os veículos tinham alguns aspectos em comum, tais como os assentos duplos e a carroceria de madeira montada sobre chassis de caminhão, desenvolvidas em oficinas locais.⁵² A fabricação e a montagem dos veículos, por sinal, acabaram tornando-se uma nova modalidade de serviços para as marcenarias e oficinas, como assinala esta propaganda: “NA MARCENARIA MONTEIRO fabrica-se carroceria para AUTO-OMNIBUS e caminhões, a preços modicos e prompta entrega”.⁵³

De maneira geral, em Fortaleza, procurava-se ressaltar as qualidades e os aspectos modernos dos veículos, mas, assim como acontecia em outras cidades brasileiras, os ônibus ainda eram produtos um tanto artesanais e sem padronização. E isso fica claro no que diz respeito às portas de acesso. No anúncio do ônibus da *Matadouro Modelo*, anteriormente citado, falou-se em “porta de entrada”, dando a entender que o carro tinha apenas um acesso. Enquanto isso, na propaganda dos veículos da empresa *Ribeiro & Pedreira*, os novos ônibus do Rio de Janeiro possuíam “duas entradas”, “dois acessos de entrada e saída”.

O acesso único foi motivo de reclamação numa carta publicada no jornal *Gazeta de Notícias* em 1930. Escrita por alguém identificado como “Repórter observador”, o texto pedia a Inspeção de Veículos⁵⁴ a obrigatoriedade de duas medidas: “a abertura de uma porta na parte traseira dos omnibus e a obrigação de serem os mesmos dotados de aparelhos extintores de incêndios”.⁵⁵ Nessa situação, tanto a segunda porta nos veículos quanto os extintores eram necessários por uma questão de segurança. Certamente a presença de um segundo acesso facilitaria a saída dos passageiros em caso de emergência.

Mas, além da “segurança”, as duas portas tornaram-se fatores importantes nos ônibus também por outra questão: eram capazes de proporcionar conforto aos passageiros. A partir desse incremento, configurava-se uma nova forma de acessar aos veículos. Em 1937, a Inspeção de Trânsito estabeleceu que “nos auto-omnibus, como entrada para os mesmos, a porta trazeira, e para saída a dianteira, havendo, des’tarte, grande conveniencia para os que

⁵¹ **Diário do Ceará**, 9 ago. 1927, p. 2.

⁵² RODRIGUES, Marly. **Linhas e trajetos**: história do serviço de transporte coletivo em Santo André. 2. ed. rev. ampl. São Paulo: Memórias Assessoria e Projeto, 2001, p. 30.

⁵³ **O Ceará**, 2 jul. 1929, p. 2.

⁵⁴ Em 1915, foi criada a chamada *Inspeção de Vehiculos* – subordinada à Secretaria da Justiça e Segurança Pública. Na década de 1930, o órgão regulador do trânsito do Estado passa por algumas transformações: em 1936, o governo estadual instituiu o *Serviço de Trânsito* abrangendo uma delegacia e a Inspeção (de trânsito). No entanto, já no ano seguinte, o *Serviço de Trânsito* foi extinto, restando apenas a Inspeção, subordinada diretamente à Secretaria de Polícia e Segurança Pública. Já em 1945, ela ganhou o nome de *Inspeção Estadual do Trânsito* (Lei nº 1.254 de 27 de julho, 1915; Lei Estadual nº 246 de 24 de dezembro de 1936; Decreto nº 30 de 16 de dezembro de 1937).

⁵⁵ **Gazeta de Notícias**, 15 fev. 1930, p. 4.

descem sem o atropelo dos que sobem e vice-versa”.⁵⁶ Diante dessa prerrogativa, imagina-se que a Inspetoria tenha atendido ao pedido exposto acima e tornado obrigatórias as duas portas. Observar-se também que os dois acessos possuíam funções diferentes, mas complementares. Promovia-se o embarque e desembarque de modo simultâneo, o que ajudava a diminuir o tempo de espera dos passageiros e a permanência dos veículos nos pontos de parada. Em meio ao desconforto do contato físico proporcionado por uma viagem de ônibus, os possíveis esbarrões entre os que pretendiam adentrar e aqueles que desejavam desembarcar do transporte também seriam amenizados.

Havia, contudo, casos de descumprimento da regra de acesso aos ônibus estabelecida pela Inspetoria.

Esses carros têm entrada e saída, não possuindo, porém portas, de maneira a permitir a entrada por uma porta e a saída por outra”. Por conta disso, “nos pontos de parada de ônibus a I.T. [Inspetoria de Trânsito] devia organizar a fila como se adota nos grandes centros para que os passageiros tenham acesso pela porta anterior e não desordenadamente como se processa.⁵⁷

A descrição no trecho acima sugere que alguns veículos em 1940 ainda possuíam uma única porta, o que dificultava o acesso ao seu interior. Num eventual ponto final, por exemplo, os passageiros que desejavam entrar no ônibus teriam de esperar o veículo esvaziar completamente para fazer isso. Interessante observar que, diante dessa dificuldade, não se pedia mais a abertura de uma nova porta, mas “apenas” a organização os passageiros em filas no momento de adentrar os ônibus.

Havia casos em que essa modalidade acesso aos veículos não era executada por uma questão estrutural, mas essa não era a única razão. Analisando a situação dos ônibus em Fortaleza, uma matéria do jornal *Correio do Ceará* de 1949 tratou, em determinado momento, também do acesso ao transporte.

Há duas portas. Uma por onde devem subir os passageiros, outra por onde devem descer. Mas os donos da empresa simplificam tudo, temerosos que os passageiros se convertam em perigosos “vigaristas e não deixam cair na “caixinha” os miseráveis cinquenta centavos. Por isso é que preciso que os passageiros subam e desçam por uma única porta, enquanto a outra é conservada e rigorosamente fechada.⁵⁸

⁵⁶ *Correio do Ceará*, 6 nov. 1937, p. 8.

⁵⁷ *Unitário*, 10 jan. 1940, p. 2.

⁵⁸ *Correio do Ceará*, 14 mar. 1949, p. 1 e 2.

De maneira geral, a decisão de estabelecer uma porta de embarque e outra para desembarque parece ter agradado os passageiros. Em compensação, esse modelo trouxe problemas para os donos de ônibus. O receio era de que os viajantes enganassem o “trocador”, que circulava por toda a extensão do veículo com a “caixinha” recolhendo o dinheiro da passagem. As duas portas abertas ao mesmo tempo apresentavam-se como oportunidades para os “caloteiros” efetuarem a fuga.

E tal situação persistiu por mais alguns anos, apesar das reclamações na imprensa local.

Os ônibus desta capital, ao contrário das demais cidades, usam uma só porta para entrada e saída dos passageiros, provocando confusão e transtorno entre os mesmos. Entretanto os carros são construídos e se apresentam com duas portas, mas fechadas e trancadas. Dizem que o interesse dos seus proprietários é evitar a evasão de passageiros pela porta de trás, sem pagarem a passagem. Ora, isso não se justifica. Para que servem os trocadores? Daqui fazemos um apelo à Delegacia do Trânsito para que determinem o uso da porta traseira, mandando abri-la para a entrada dos passageiros, saindo os mesmos pela que é realmente destinada à saída e fica na frente.⁵⁹

Na matéria publicada em 1952, algumas coisas chamam atenção. A primeira diz respeito à estrutura dos ônibus. Até poderia haver transportes com apenas uma porta circulando pela cidade, mas, a partir de então, a tendência era construir veículos com duas. Mesmo que não fossem utilizados, no caso de Fortaleza, eram cada vez mais comuns os ônibus possuírem dois acessos.

O segundo ponto trata da validade da determinação da Inspetoria de Trânsito de 1937, que previa o uso da porta traseira para embarque e da dianteira para desembarque. Tal ordem tinha sido desconsiderada pelos órgãos de trânsito ou havia caído em desuso no início dos anos de 1950? Qual a relação dos donos de ônibus com essa situação? Não é possível dar respostas objetivas às questões, mas se pode levantar algumas hipóteses. Primeiro, vale lembrar que, após a retirada dos bondes elétricos, em 1947, os ônibus tornaram-se a principal opção de transporte para os fortalezenses. Como setor organizado em associação, inclusive, os donos de ônibus possivelmente adquiriram cada vez mais respaldo perante as autoridades municipais.

Os primeiros registros da associação dos proprietários de empresas de ônibus de Fortaleza são de 1948. No tocante à atuação de tal associação, em 1949, um memorial foi

⁵⁹ *O Nordeste*, 7 fev. 1952, p. 3.

enviado à Câmara de Vereadores da cidade pedindo a “redução de imposto no estacionamento de ônibus na Praça do Ferreira”. Questões sobre aumento de salário de motoristas e cobradores também foram discutidos entre a entidade e a Casa Legislativa municipal.⁶⁰

Também em 1952, a Inspetoria de Trânsito lançou por meio do Edital nº 5 uma série de “novas” medidas para o transporte coletivo de ônibus. Entre elas, estava a obrigatoriedade do “funcionamento da porta trazeira dos onibus que, atualmente, apesar de já possui-la não se vinha praticando a sua finalidade de subida dos passageiros”, ficando o desembarque reservado à “porta dianteira”. “Instituir-se-á as inscrições –‘SUBIDA’ e ‘DESCIDA’ (externa e internamente)” nos locais de acesso.⁶¹ As determinações do Edital faziam parte de um conjunto de documentos que tentavam organizar o serviço de transporte coletivo de ônibus.

Mas essa tentativa de organização começou anos antes, na busca pela padronização estrutural dos ônibus. Em 1929, por exemplo, a Inspetoria de Veículos alterou o artigo 14 do seu regulamento de 1925⁶² para incluir a obrigatoriedade dos ônibus também de conduzirem “além dos faróis, duas lanternas collocadas lateralmente, à frente, e uma na parte posterior (trazeira), sendo esta vermelha, com reflector branco, que illuminará, de modo visível, a placa de numeração”.⁶³ Como os ônibus ainda não circulavam pela cidade no período de elaboração do regulamento, não é possível encontrar qualquer tipo de menção a esses veículos no documento. Conseqüentemente, com a inserção dos ônibus no fim da década de 1920, o regulamento passou por alterações para incluir o novo transporte coletivo.

Com o aumento do tráfego motorizado em Fortaleza, novas legislações que abordavam a temática do trânsito e dos transportes surgiram, entre elas, o Código de Postura Municipal (1932),⁶⁴ o Regulamento Geral do Trânsito (1938), o Código Urbano (1947), o Decreto nº 1.261 e a Lei nº 743 (1953).⁶⁵ E se, no Regulamento de 1925, não apareciam recomendações para os ônibus, os outros documentos citados apresentavam artigos específicos para esse tipo de veículo.

⁶⁰ Ata da 139ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 7 jul. 1948. Ata da 296ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 8 de fevereiro de 1949.

⁶¹ **Unitário**, 12 nov. 1952, p. 6 e 8.

⁶² O Regulamento da Inspetoria de Veículos, contendo 114 artigos, foi instituído pelo Decreto nº 886 de 10 de março de 1925. O documento versava sobre as atribuições da Inspetoria de Veículos, sobre os veículos em geral, sobre as obrigações dos condutores e multas e exames de habilitação dos guiadores.

⁶³ **Jornal do Comércio**, 7 jan. 1929, p. 4.

⁶⁴ Dispositivo de regulação urbana criado pelo Decreto nº 70, de 13 de dezembro de 1932, que, além de estabelecer regras sobre o trânsito e os transportes, normatizava a “construção de prédio e casas”, o “alinhamento de ruas e calçadas”, o “uso do solo urbano”, os “procedimentos sanitários no comércio, nos logradouros públicos e residências”. SILVA FILHO, 2006, p. 48-49.

⁶⁵ Decreto nº 1.261, 3 jul. 1953; Lei nº 743, 23 nov. 1953.

O processo de regulamentação do serviço de ônibus, no entanto, não era exclusividade de Fortaleza. Como visto anteriormente, nos anos 1920, o Rio de Janeiro começava a estipular algumas regras para os transportes coletivos. Nessa mesma esteira, estavam outras cidades como São Paulo (1926), Florianópolis (1928), Porto Alegre (1928) e Recife (final da década de 1920).⁶⁶ E, ao que tudo indica, essas regulamentações circulavam pelo país.

As regras implantadas na capital pernambucana, por exemplo, repercutiram nos jornais fortalezenses no início da década de 1930. Sugeria-se que os administradores da cidade seguissem o exemplo de Recife e organizassem o serviço de transporte coletivo. Sendo assim, para obter a concessão de uma linha, as empresas de ônibus deveriam possuir entre cinco e seis veículos. Além disso, as firmas seriam obrigadas a utilizar “veículos expressamente construídos para esse fim, com chassis típicos e carrocerias confortáveis”, contendo “iluminação e ventilação suficiente, motores silenciosos”. A lotação máxima de passageiros, os horários de cada linha e os valores das passagens deveriam ser pré-estabelecidos. E, por fim, a obrigatoriedade do “uso de uniforme para o pessoal em serviço”.⁶⁷ Algumas dessas exigências passaram a compor os regulamentos de trânsito de Fortaleza posteriormente criados.

Ainda em relação ao intercâmbio de ideias sobre a organização do serviço de transporte coletivo, pode-se identificar que muitas das determinações presentes no Código de postura de Fortaleza (1932) eram idênticas aos tópicos do regulamento de serviço de ônibus paulistano, instituído em 1926. As medidas dos veículos, por exemplo, coincidiam nas leis fortalezenses e paulistanas. Vale ressaltar também que, no caso de Fortaleza, as normas que tratavam da estrutura dos ônibus praticamente se repetiram nas legislações citadas anteriormente.

Em termos de dimensões numéricas, os veículos deveriam ser “montados sobre chassis de capacidade mínima para dois mil quilos”, com “altura mínima de um metro e setenta e cinco centímetros” e tendo “as portas de entrada e saída, no mínimo, sessenta centímetros de largura”. Os bancos deveriam ser “perpendiculares às paredes laterais, com a distância mínima, entre si, de setenta centímetros” e possuírem “noventa centímetros de comprimento no assento e oitenta centímetros de comprimento no encosto”. O corredor central, entre os bancos, deveria ter “na parte superior, entre os encostos, [a medida] de

⁶⁶ COSTA. Sandro Silveira. **Os transportes motorizados em Florianópolis: percepções e sensibilidades cotidianas (1920-1941)**. 2010. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2010, p. 2. STIEL, 2001, p. 64-67.

⁶⁷ **Gazeta de Notícias**, 18 jan. 1930, p. 7; **Correio do Ceará**, 20 jan. 1930, p. 7.

quarenta e três centímetros e, na parte inferior entre as almofadas, de trinta e cinco centímetros”. E as janelas deveriam possuir “quatro varões de metal, á distancia, entre si de cinco centímetros”.⁶⁸

Conforme se vê, seguindo os preceitos modernos, tudo deveria ser milimetricamente calculado na hora da construção de um ônibus. É importante dizer, entretanto, que algumas coisas não foram padronizadas, como o número de cadeiras ou a capacidade de lotação. Sobre isso, os regulamentos exigiam que cada veículo tivesse uma placa internamente registrando o seu número, o nome do proprietário ou a denominação da empresa, endereço do escritório, preço das passagens, itinerário e a lotação daquele ônibus. Ou seja, poderia haver veículos de diferentes tamanhos.

Outros “requisitos especiais” estipulados para os veículos tornam-se bem curiosos aos olhos de hoje. Os ônibus deveriam ter “o assento reservado ao motorista destinado a uma só pessoa e construindo de modo que a mesma fique confortavelmente instalado, sem outro assento lateral”. Era importante providenciar “a construção da parte dianteira de modo que o motorista possa vê o que se passa na via publica, quer para frente, quer para os lados” e possuir “espelho na parte interna e anterior, acima do para-brisas”.⁶⁹

Exigências que, atualmente, parecem óbvias, naquele momento, estavam sendo experimentadas. Além de proporcionar uma diferenciação de modelos entre ônibus, automóveis e caminhões, tais requisitos denotavam uma preocupação com a estruturação de um ambiente propício à condução de um transporte de passageiros. O assento unitário do motorista, por exemplo, proporcionaria mais espaço para execução dos movimentos de direção e poderia manter o guiador centrado na sua atividade, sem distrações ou conversas com passageiros.

Apesar de essa determinação já constar no Código de postura de 1932, nem todos os veículos respeitavam tal norma em 1938. Devido à lotação nos veículos que faziam a linha Praia de Iracema, por exemplo, “constantemente, se senta[va] um passageiro no banco ao lado do chauffeur, impossibilitando-o de francos movimentos”.⁷⁰ Ao que tudo indica, as normas citadas acima também tinham a intenção de proporcionar melhor visibilidade para o motorista da área frontal e lateral do veículo. Nesse momento, porém, não se cogitou a possibilidade de uso do retrovisor, mesmo que o espelho tenha sido lembrado para facilitar a visão interna do ônibus para o guiador.

⁶⁸ Decreto nº 386 de 3 novembro (Regulamento de 1938).

⁶⁹ Decreto nº 386 de 3 novembro (Regulamento de 1938).

⁷⁰ **O Povo**, 3 out. 1938, p. 5.

E, por fim, os regulamentos estabeleciam a composição material das poltronas e das janelas e a obrigatoriedade de sinaleiras de paradas próximas aos assentos. Tais itens visavam a proporcionar maior conforto para os passageiros, mas também reforçavam a presença de outros preceitos da vida moderna no cotidiano de Fortaleza.

A instalação das sinetas, por exemplo, propiciava uma comunicação codificada e não-verbal entre passageiros e motorista, dispensando a necessidade da fala direta ou qualquer mediação pessoal entre eles. De acordo com sua vontade, o viajante “dizia” onde queria desembarcar por meio da sinaleira. Mas vale lembrar que essa liberdade de escolha do passageiro também estava condicionada a algumas regras que organizavam o transporte público e extrapolavam o seu desejo pessoal. Ao acionar a sineta, não se descia exatamente aonde se queria, mas em um ponto previamente identificado e distribuído entre outros ao longo do itinerário da linha. Para se ter um exemplo, no caso dos bondes elétricos, os pontos de parada “ficavam defronte aos postes marcados de branco. Outros postes eram marcados de branco e vermelho, sendo estes indicando parada obrigatória”. E qualquer mudança em referidos códigos, como aconteceu, causava transtornos para os usuários dos veículos da *Light*.⁷¹

De todo modo, o som que deveria dominar o ambiente interno dos ônibus não era o das vozes, mas o da sinaleira “moderna”, capaz de comunicar.⁷² Estabelecia-se um novo tipo de trato, típico da vida moderna, onde a impessoalidade e o anonimato se sobressaíam e onde as partes deveriam se identificar como prestador de serviço e o usufrutuário. Vale ressaltar ainda que evitar o contato direto era interessante na medida em que ele poderia acarretar distrações para o guiador durante a direção, algo que era combatido, como visto anteriormente.

Em relação aos assentos e às janelas, notam-se pequenas mudanças de uma regulamentação para outra. O Código de postura de 1932 assinalava que os bancos deveriam ter o “encosto e as almofadas acolchoadas” e as janelas “vidraças ou cortinas” para proteger os passageiros da chuva. Já o regulamento de 1938 estabelecia que os bancos deveriam possuir “os encostos e assentos acolchoados, e estes com molas” e as fenestras “varões de metal”, cortinas e vidraças.

Parecia haver a intenção de transformar os assentos em poltronas confortáveis, seguindo um modelo semelhante àquelas que existiam no interior das residências. Uma série

⁷¹ SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. **Para não perder o bonde**: Fortaleza e o transporte da Light nos anos 1913-1947. 2010. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010, p. 14-110.

⁷² LUCAS, Meize Regina de Lucena. **Imagens do moderno**. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desportos, 1998, p. 72.

de objetos, inclusive as poltronas e sofás, surgiu ou passou por modificações a partir da mudança de compreensão das palavras *commode* (cômodo) e *commodité* (comodidade) em fins do século XVII. “Originalmente, indicavam conveniência e limpeza, sobretudo na esfera pública; serviços públicos como a limpeza das cidades eram as *commodités* originais”. Mas, a partir da década de 1670 na França “essas palavras passaram a ser cada vez mais usadas no âmbito doméstico, para se referir à higiene pessoal e para designar tudo o que promovesse a sensação de conforto e bem-estar”.⁷³

Nessa busca por comodidade, o estofamento foi responsável por alterar de forma “sutil” o modo de sentar no século XIX. Os sofás, por exemplo, foram “estofados com tecido e acolchoado de todos os lados, na frente, nas laterais e no encosto”. O intuito “era amortecer o atrito com todas as partes do corpo que o tocassem, o primeiro móvel planejado para facilitar o relaxamento”. As cadeiras com molas e recobertas por “pesadas almofadas de crina de cavalo ou lã” tornaram-se populares “a ponto a de trabalhadores e escriturários poderem orgulhar-se de possuir uma para repousar das exigências do mundo”.⁷⁴

Essa tendência também chegou aos assentos dos transportes. Ainda no século XIX, os bancos das carruagens passaram a ter estofamento para proteger os passageiros de “solavancos causados pela velocidade crescente dos veículos”.⁷⁵ Acredita-se que a implementação de assentos acolchoados nos ônibus de Fortaleza tivesse objetivo similar, proteger os corpos dos viajantes contra os solavancos provocados pela velocidade e pelo calçamento irregular, bem característico da cidade naquela época.

Voltando às regulações, o código urbano de 1947 previa que o encosto não precisava ser obrigatoriamente acolchoado, mas teria que ser “flexível”. Os mesmos elementos que deveriam compor as janelas em 1938 mantiveram-se na década seguinte. Vale lembrar, no entanto, que, com o passar dos anos, o cortinado caiu em desuso nos ônibus urbanos de Fortaleza, assim como os assentos acolchoados. Talvez por preverem o uso de materiais, como tecido, suscetível ao acúmulo de pó e sujeira. O código de 1947 ainda ressaltou a função das grades: “dispositivos que evitem que os passageiros coloquem o braço para fora do veículo”. Essa atitude era costumeira entre os fortalezenses e já havia causado uma série de acidentes de trânsito na década anterior.⁷⁶

⁷³ DEJEAN, Joan. **O século do conforto**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012, p. 16.

⁷⁴ DEJEAN, Joan. op. cit., p. 16-21-22; SENNETT, Richard. **Carne e Pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008, p. 341.

⁷⁵ SENNETT, Richard. op. cit., p. 342.

⁷⁶ Ver capítulo 3.

Apesar de o cumprimento das determinações sobre a estrutura ser uma das condições básicas para a liberação dos veículos ao tráfego, isso não significava que os donos de ônibus obedecessem às regras. Os constantes reclamos acerca da situação dos ônibus da Praia de Iracema, por exemplo, davam conta disso: “Normalizando-se estas irregularidades [mau funcionamento dos veículos e falta de asseio] cremos que dentro em breve teremos omnibus confortaveis, construidos dentro do rigor exigido, conforme determina a Prefeitura Municipal [...]”.⁷⁷ Entre outras coisas, alegava-se que os veículos da cidade não possuíam carrocerias adequadas, as cadeiras não proporcionavam conforto e obrigava os passageiros a viajarem de “cócoras” ou de “banda”, algumas vezes.⁷⁸



Fig. 1 – Ônibus da Empresa São José. Fonte: **Unitário**, 12 fev. 1938, p. 6-7

⁷⁷ **Jornal do Comércio**, 18 nov. 1937, p. 7.

⁷⁸ **O Povo**, 6 mar. 1940, p. 1.

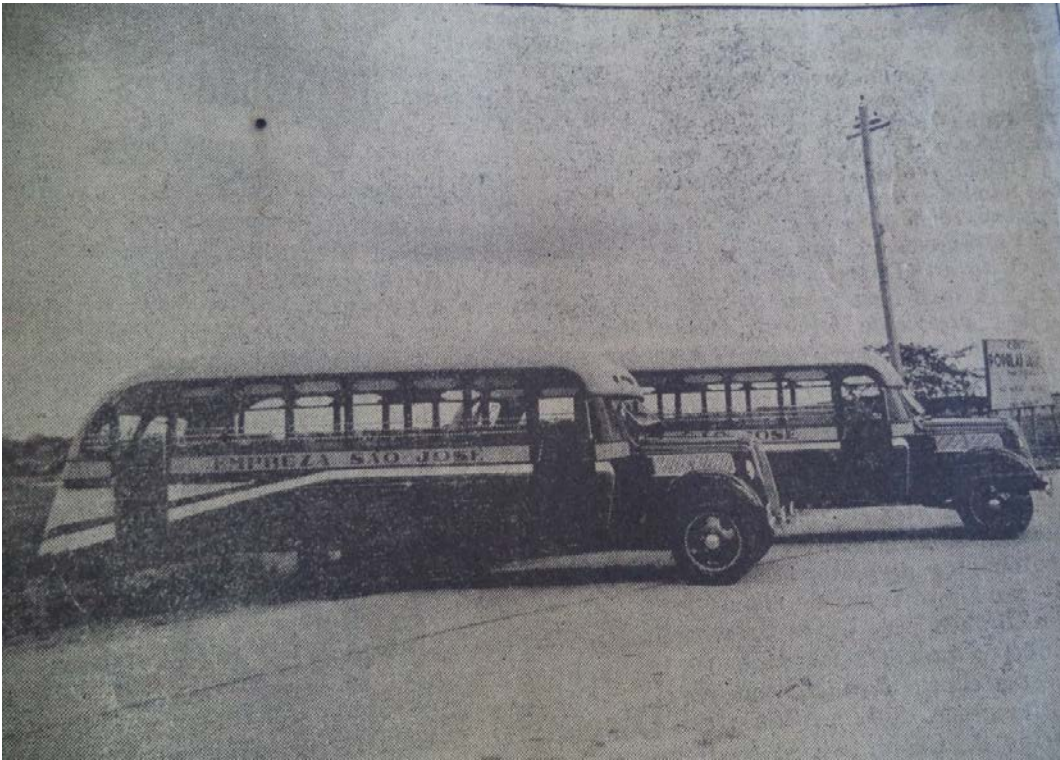


Fig. 2 – Ônibus da Empresa São José. Fonte: **Correio do Ceará**, 2 jun. 1938, p. 3.



Fig. 3 – Ônibus da Empresa São José. Fotografia situado ao fundo do veículo. Fonte: **Correio do Ceará**, 2 jun. 1938, p. 3.



Fig. 4 – Ônibus da Empresa São José. Fonte: **Gazeta de Notícias**, 3 ago. 1941, p. 4.

Para além dos regulamentos, por essas imagens, publicadas em vários periódicos diferentes, vê-se um pouco da estrutura material de alguns ônibus que circulavam em Fortaleza. Os veículos apresentados pertenciam à empresa São José, uma das empresas mais importantes no ramo de transporte coletivo, tanto que procurava divulgar os seus serviços e seus ônibus na imprensa local.⁷⁹ Em depoimento da Federação das Empresas de Transportes de Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR), Elano Viana de Oliveira Paula, filho do dono da São José, afirmou que o *slogan* da firma era: “Empresa São José sinônimo de conforto e estabilidade no transporte urbano”, dito em anúncios de programa de rádio pagos por Oliveira Paula.⁸⁰

Certa vez, a firma lançou no jornal *Unitário* um plebiscito para a escolha dos nomes de dez ônibus recém-adquiridos. Vale ressaltar que os outros 24 veículos da São José já tinham nomes como “Rio de Janeiro”, “Copacabana”, “Trevo da Felicidade”, “Relâmpago”, “Pombo Voador”, etc., uma maneira de singularizar os ônibus e, possivelmente, uma estratégia para tentar estabelecer uma identificação entre passageiros e veículos / empresa. Mas, no concurso em questão, o votante deveria escolher os seus dez

⁷⁹ Em 1938, a empresa São José, pertencente ao Francisco Anísio Oliveira Paula, possuía 24 ônibus em tráfego, mais dez veículos que entrariam em circulação naquele ano, 45 *chauffeurs* e condutores, 13 empregados de oficinais. Quando deixou de operar em 1944, a empresa São José atendia as seguintes linhas: Porangaba com sete ônibus, Benfica com seis, Alagadiço (São Gerardo) com cinco veículos, Aldeota com quatro e para o Mucuripe se dirigia um único ônibus (*Unitário*, 12 fev. 1938, p. 6; *O Povo*, 17 jan. 1944, p. 6; *O Nordeste*, 24 maio 1944, p. 1).

⁸⁰ Depoimento dado à Federação das Empresas de Transportes de Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR) em 16 de dezembro de 2003. Consulta local no arquivo da instituição.

nomes preferidos e levar até a redação do jornal. Aquele que tivesse mais alcunhas escolhidas pela empresa ganharia um prêmio.

Em relação aos veículos expostos, apesar de pertencerem à mesma firma, notam-se diferenças e pontos em comum entre eles. Os primeiros carros apresentados, de 1938, tinham capacidade para 30 passageiros, enquanto o último, de 1941, comportava 47 pessoas. Esses também possuíam um formato externo diferente. O ônibus da década de 1940, por exemplo, parecia possuir somente uma porta, além disso, aparentava ter sofrido modificações na sua parte dianteira, local onde ficava o motor. Essa peça foi colocada na área interna do carro, uma inovação da São José, segundo Alfredo Marques, ex-funcionário da empresa.⁸¹ Em compensação, ambos os modelos de ônibus tinham varões de metal, ou no mínimo um, nas janelas de vidro. Internamente, veem-se, nos veículos de 1938, os assentos dispostos de maneira uniforme e “estufados com panos de veludo”.⁸² Também não possuíam alças no teto, apenas acima das poltronas. O que não deixava de ser um diferencial entre outros ônibus de Fortaleza:

O serviço de onibus em Fortaleza, como é notório, é pessimamente organizado. É um serviço errado. [...]. As poltronas não são aparelhadas das alças necessarias ao equilibrio dos que precisam andar dentro do carro para ocuparem os seus lugares. O passageiro tem de agarrar-se ao angulo nú das poltronas, os quais se mostram imundamente engordurados. No Rio, os onibus nem só são obrigados a aparelhar de alças metalicas os angulos das cadeiras, como tambem devem possuir no tecto o indispensavel corrimão. O passageiro, quando entra no carro e procura o seu lugar, não tomba, porque tem onde se firmar: as alças nas cadeiras e o corrimão no tecto.⁸³

Apesar de os regulamentos tentarem estabelecer um padrão para os veículos que faziam o transporte coletivo na capital cearense, inspirados em outras cidades brasileiras, novas demandas surgiam a cada dia para os ônibus. As “alças nos ângulos das cadeiras” e o corrimão no teto do veículo, assim como as poltronas acolchoadas, por exemplo. Vale lembrar que as alças sobre os bancos e o corrimão elevado serviam não apenas na condução do passageiro até o local de assento, mas também como ponto de apoio e equilíbrio para aqueles viajantes que trafegavam em pé, proporcionando-lhes um pouco mais de conforto e sendo fundamental a proteção de sua integridade física diante dos solavancos causados pela maior velocidade dos carros automotores e pelas ruas sem pavimentação.

⁸¹ Depoimento dado por Alfredo de Abreu Pereira Marques a Federação das Empresas de Transportes de Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR) em 12 de janeiro de 2004. Marques trabalhou como fiscal na firma São José entre os anos de 1938 a 1943. Consulta local no arquivo da instituição.

⁸² **Unitário**, 12 fev. 1938, p. 6-7.

⁸³ **O Povo**, 6 mar. 1940, p. 1.

Diante dessa dificuldade de se estabelecer um padrão de transporte, na maioria das vezes, os ônibus que circulavam pela cidade eram chamados de “desconfortáveis” e “incômodos”. Mas havia exceções, os veículos da empresa São José, por exemplo, eram destaques na imprensa, aparecendo sob a alcunha de “luxuosos”, “modernos” e “confortáveis”. Importante lembrar que a própria firma procurava reforçar essa imagem positiva com publicidade. De maneira geral, porém, essas qualificações se davam muito pela presença ou não de alguns elementos, entre eles higiene, segurança e bem-estar.

1.1.2 “Solavancos e encontros por todos os lados. É a vida”⁸⁴

Conforme os jornais fortalezenses, o excesso de lotação era algo bastante nocivo à segurança e ao bem-estar dos passageiros de ônibus. “[...] as Empresas que servem nessa linha [Mecejana] admitem passageiros muito acima da lotação de cada veículo. Esse fato, além de trazer um incômodo para os passageiros e, sobretudo, para as famílias, é uma causa de insegurança que deve ser evitada”.⁸⁵ A insegurança ficava por conta dos potenciais riscos advindos da lotação: um número muito elevado de passageiros, por exemplo, poderia aproximá-los demais do guiador do veículo, dificultando os movimentos de direção. Outro perigo era a possível ocorrência de acidentes, tais como as viradas, decorrência do excesso de peso no ônibus.

Produzidos de maneira artesanal, os primeiros ônibus, mesmo com a boa receptividade, ainda geravam certos receios. E havia a pavimentação ruim da cidade que colocava em xeque a materialidade desses transportes. E “esses veículos, que não têm um ponto de apoio (os trilhos), são forçados a fazerem como que acrobacias quando trafegam. Veículos leves, de peso determinado, não podem suportar mais que o exigido”.⁸⁶ Por esses motivos, as fábricas locais e as empresas de ônibus passaram a prometer carrocerias e veículos cada vez mais seguros, com qualidade similar aos “transportes do sul do país”. A partir dos anos 1940, além da madeira, elementos como ferro e aço passaram a compor a estrutura dos ônibus. Chassis próprios para esse tipo de transporte também começaram a ser utilizados com mais frequência, assim como motores mais potentes e portas automáticas.⁸⁷

⁸⁴ **Diário do Ceará**, 18 mar. 1950, p. 3.

⁸⁵ **A Nação**, 1º fev. 1931, p. 3.

⁸⁶ **Gazeta de Notícias**, 27 maio 1930, p. 3.

⁸⁷ **O Povo**, 5 abr. 1941, p. 1; **Unitário**, 5 dez. 1941, p. 2 e 7; **O Estado**, 19 maio 1945, p. 11; **O Povo**, 22 fev. 1952, p. 2; **Gazeta de Notícias**, 22 fev. 1952, p. 7.

Mas, ainda em relação à quantidade de passageiros nos ônibus, o fato de os veículos não conseguirem comportar todas as pessoas sentadas propiciava algo considerado muito incômodo naquele momento: o contato físico entre desconhecidos.

Resulta, da maior parte das viagens, os autos-ônibus aceitarem número de passageiros superior a sua lotação, vindo, como natural consequência, o mal estar, os encontrões, as bordoadas, os diversos e continuados acidentes que causam vexames, dissabores. No corredor e na entrada de aludidos veículos estacionam vários passageiros, de pé, desacomodados, incomodados, incomodando-se a si e incomodando os demais.⁸⁸

Como dito anteriormente, em alguns casos, os veículos não tinham sequer corrimão no teto ou alças na parte superior do encosto das poltronas que ajudassem a manter o equilíbrio. E, para alguns usuários de ônibus, o mal-estar era ainda maior pelo fato de se encontrar, nos veículos de Fortaleza, um variado leque de personagens, incluindo pessoas de hábitos “indevidos”, bem como mal vestidas e sujas. Essas pessoas não se enquadravam nos preceitos da civilidade, defendidos por muitos na sociedade fortalezense, que pressupunham: “aprendizagem de boas maneiras, reconhecimento das hierarquias, respeito à tradição, entusiasmo pelo ideário do progresso, apuramento no vestuário, educação dos comportamentos, senso de conveniência, esmero da linguagem”. A grande questão consistia nas formas de “viver e interagir em público – ambiente favorável ao contato com estranhos e que exige a observância de regras impessoais de decoro e polidez”.⁸⁹

Vistas como entraves à imagem de uma cidade moderna e civilizada, proibir a entrada de passageiros que andassem “de chinelos, sem paletó, camisa suja despreendendo mal cheiro” nos ônibus aparecia como alternativa. A suposta falta de higiene dos passageiros, inclusive, chegou a ser utilizada na divulgação de um sabonete da marca Lifebuoy nos anos 1940.

⁸⁸ *A Nação*, 5 dez. 1931, p. 7.

⁸⁹ SILVA FILHO, 2002b, p. 63.

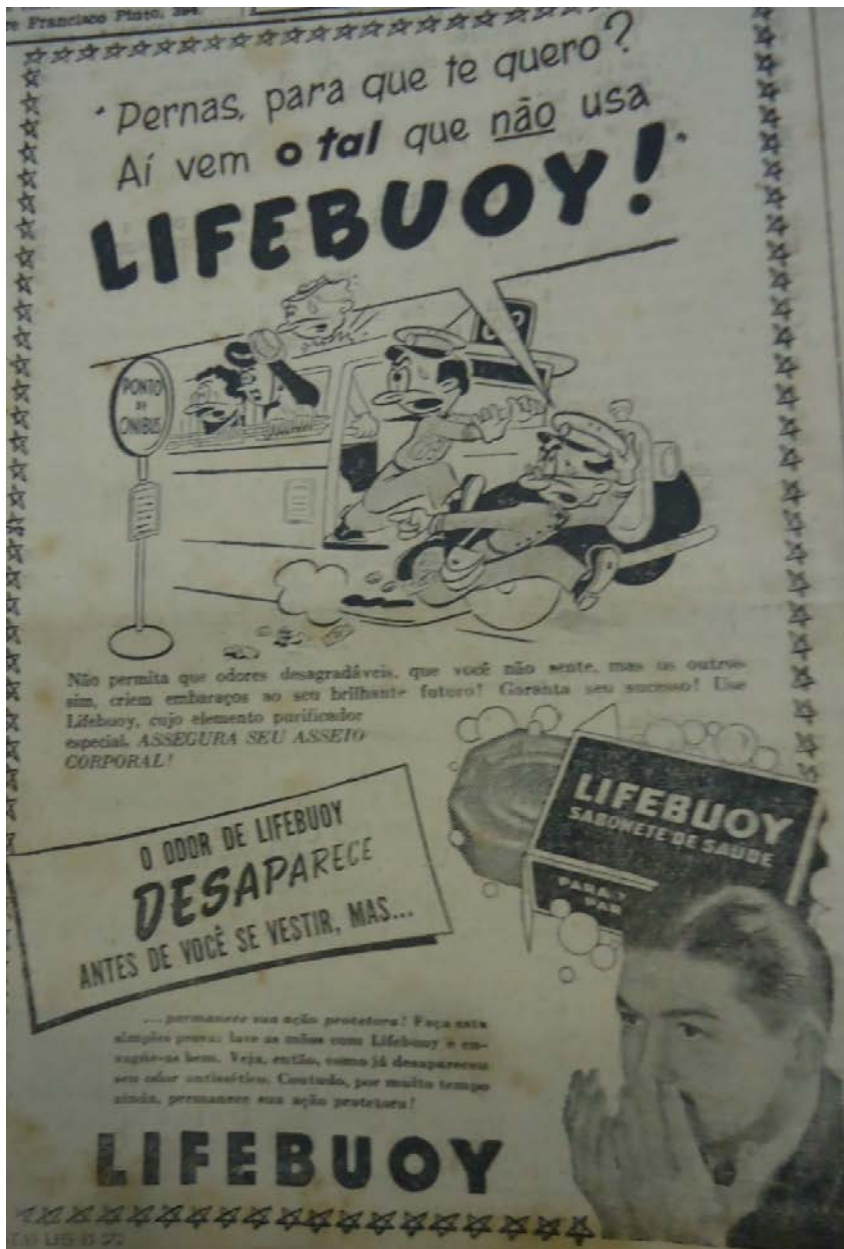


Fig. 5 – Propaganda do sabonete da marca Lifebuoy nos anos 1940. Fonte: *Gazeta de Notícias*, setembro de 1945.

Diante da presença de um sujeito malcheiroso, passageiros, *chauffeurs*, cobradores assustavam-se e até saíam correndo. O ônibus tornou-se cenário perfeito para a propaganda devido à aproximação das pessoas em um ambiente fechado que potencializaria os odores desagradáveis. O uso do sabonete Lifebuoy seria capaz de proporcionar “asseio corporal” e “saúde”, mas também prometia “sucesso” àqueles que usassem o produto. Mesmo com o odor efêmero do sabonete, conforme alertado, o tempo de proteção ao usuário estendia-se, capaz de manter-se em uma viagem de ônibus: “o odor de Lifebuoy desaparece antes de você se vestir, mas permanece sua ação protetora!”.

Essas personagens indesejáveis não só estavam dentro dos veículos, como também ocupavam poltronas que poderiam ser destinadas a “famílias distintas”, a “senhoras e senhoritas da alta elite” que faziam uso dos ônibus na década de 1930. A intenção com isso, argumentavam os reclamantes, não era “fazer distinção de classe. Trata[va]-se de uma questão de asseio, de limpeza, de higiene”.⁹⁰ Ou seja, a busca de um grupo abastado por mais conforto justificaria a segregação proposta. Como afirma Sennett, o “conforto podia funcionar para afastar uma pessoa do convívio com as demais”.⁹¹ No caso em questão, seria um grupo específico: os abastados.

Vale ressaltar que, em outros espaços, já havia essa separação de classe, tais como a desejada para os ônibus. Nas salas de exibição cinematográfica, por exemplo, de um lado ficavam os bancos junto à tela, com preço mais em conta, e do outro, estavam os assentos confortáveis que custavam o dobro do valor do ingresso. Já nos bondes elétricos, a divisão foi ainda mais radical. Atendendo a uma antiga reivindicação dos mais abastados, em 1925, a *Light* dividiu os seus veículos em duas categorias: primeira e segunda classe.⁹²

Todavia, conseguir um lugar em uma poltrona dos ônibus também não era sinônimo de tranquilidade e bem-estar. Ao contrário, nem sempre os bancos estavam em perfeito estado de conservação. Alguns, inclusive, podiam estar com parafusos soltos ou ter o estofamento rasgado com pregos à vista. Além disso, os passageiros, por vezes, alegavam deparar-se com assentos sujos, “imundamente engordurados”, forrados com “material anti-higiênico” e lotados.⁹³

O incômodo com a sujeira nos ônibus, porém, não se restringia às poltronas. Ele apresentava-se também em relação ao cordão que acionava as campainhas que se mostrava “tão sujo que causa[va] náusea”, assim como, em relação ao estado do assoalho do ônibus, pouco cuidado se comparado com os veículos de Pernambuco onde “depois de cada viagem os carros são varridos e especionados”.⁹⁴ Em relato publicado no jornal *O Povo*, um passageiro foi além na crítica à higienização dos transportes:

Cerca de 13 horas, tomei assento em um banco do omnibus de São Gerardo. Não sei por onde havia ele passado, mas julgo, pelo aspecto, ter feito sua ultima viagem pelo Matadouro Modelo, tal a quantidade de moscas que

⁹⁰ *Correio do Ceará*, 14 mar. 1930; *Correio do Ceará*, 1^o mar. 1935, p. 1; *O Povo*, 6 mar. 1940, p. 1.

⁹¹ SENNETT, 2008, p. 339.

⁹² BEVILÁQUA, 2014, p. 54; SAMPAIO, 2010, p. 50; PARENTE. **Operários em movimento**: a trajetória de lutas dos trabalhadores da Ceará Light. (Fortaleza, 1917-1931). 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008, p. 56-59.

⁹³ *O Povo*, 6 mar. 1940, p. 1.

⁹⁴ *Correio do Ceará*, 14 mar. 1949, p. 1 e 2.

esvoaçavam ou molemente pousavam nos passageiros. Depois de alguma espera dentro daquele cativoiro de imundicies, que também se assemelhava a um forno, o seu guiador, de um banco da avenida, grita para alguém: Quantos tem menino? Responde um amarelado e maltrapilho garoto que se diz o condutor: – Falta três! [...]. Enquanto isso os passageiros divertem-se em espantar moscas. [...]. Partimos deixando algumas moscas inexperientes, sendo que muitas seguiram conosco, divertindo-se em nos aperrear durante a viagem. [...] Sentado ao lado de uma senhora está um cavalheiro trajando macacão, cuja côr não pude definir, pois o óleo e a graxa deixavam-no enegrecido. A senhora procurando evitar tão inconveniente companheiro, afasta-se para a ponta do banco [...]. A meu lado, viajava uma senhorita que tinha pela prôa um outro cavalheiro que pouco se lhe dava se a cinza, a fumaça e as fagulhas do "mata rato" que fumava incomodavam os demais. De repente, joga vastíssima cusparada para fora do omnibus, sendo esta interceptada na sua caprichosa trajetória pelas grades laterais.⁹⁵

A falta de higiene dos ônibus, nesse caso, cobria todo o veículo, incluindo os passageiros. A culpa pela sujeira do carro era dos funcionários da empresa de transporte, que levavam o ônibus para lugares conhecidamente anti-higiênicos e não faziam qualquer limpeza depois, mas também dos viajantes que poluíam o veículo com as suas roupas e com maus hábitos, como fumar e cuspir.

Voltando a falar dos assentos dos ônibus, observa-se, a partir da segunda metade da década de 1930, um incômodo com a prática de lotação extra nos bancos dos veículos. Assim como hoje, os ônibus tinham duas fileiras de assentos, sendo cada uma composta por vários pares de poltronas. Ao fundo, havia um único banco com capacidade para cinco pessoas. Normalmente, os assentos comportavam dois passageiros que seguiam um ao lado do outro. No entanto, com a intenção de transportar mais pessoas no veículo, as empresas passaram a colocar três passageiros por banco, como afirmou um morador do bairro Joaquim Távora. Para ele, “não obstante a tabella que estipula dois passageiros para cada banco, os srs. Chauffeurs fazem questão, parece, de andar com os carros superlotados. De ordinário, viajam três pessoas em cada assento, o que determina acotovelamentos e grandes inconveniências”.⁹⁶ O último banco também passava a levar um passageiro a mais, totalizando seis pessoas.

A lotação dos bancos acabava por desconsiderar, de certa forma, o modelo em que estavam colocadas as poltronas: assentos que comportavam dois viajantes, trocas de olhares controladas e sem contato físico entre eles e com aqueles que estavam no banco a frente. Essa era a marca de um momento em que “a comodidade assumiu um caráter *individual*”.⁹⁷ Mas, com as poltronas lotadas, o contato físico era inevitável e uma possível troca de olhares

⁹⁵ **O Povo**, 1^o fev. 1939, p. 7.

⁹⁶ **O Nordeste**, 2 out. 1936, p. 8.

⁹⁷ SENNETT, 2008, p. 339-343.

também. Além disso, com a proximidade entre as pessoas, qualquer outro tipo de atividade, como ler um jornal, tornava-se impossível.

Em 1939, a prefeitura chegou a proibir o transporte de mais de cinco viajantes no banco do fundo dos ônibus. Contudo, devido à escassez de gasolina no ano de 1941, em consequência da Segunda Guerra Mundial, a Inspetoria de Trânsito permitiu o excesso de lotação nos veículos. As poltronas destinadas a duas pessoas poderiam ser ocupadas por três passageiros, desde que viajassem num banco “exclusivamente três mulheres ou três homens exceto para pessoas da mesma família”.⁹⁸ A divisão por gênero das poltronas parecia uma tentativa de evitar possíveis constrangimentos de mulheres, já relatados na imprensa, ao sentarem ao lado de dois homens. Mas, em casos extremos, chegou-se a trafegar com quatro viajantes em um único banco, o dobro da capacidade normal.⁹⁹

Além dos citados acima, outros dispositivos de controle de lotação tinham sido impostos pelas autoridades. O artigo 378 do código de postura de 1932, por exemplo, previa: “Todos os auto-omnibus e bondes deverão ser providos de uma taboleta móvel com a inscrição – COMPLETO –, que deverá ser afixada de modo visível ao exterior, logo que a lotação esteja tomada, e retirada assim que vague algum lugar. Pena: Multa de 20\$000”.¹⁰⁰ Essa mesma determinação permaneceu no Regulamento Geral de Trânsito em 1938, mas sem a cobrança de multa. E, apesar de não constar no Código Urbano de 1947, a obrigatoriedade da “taboleta” reapareceu numa portaria e num edital baixados pela Inspetoria do Trânsito, respectivamente em 1951 e 1952.¹⁰¹ A partir da recorrência de tal determinação em diferentes regulamentos, supõe-se que a “taboleta” até poderia ser utilizada nos ônibus, mas também era bastante desrespeitada pelos inúmeros casos de excesso de lotação expostos na imprensa.

Ainda nos últimos anos da década de 1930, a lotação nos veículos passou a ser cada vez mais quantificada. Os números, como mostrado no trecho a seguir, pareciam ser usados com o intuito de causar maior impacto às denúncias de excesso de passageiros nos ônibus.

Creio, mesmo, que os proprietários de empresas de ônibus ignorem o fato, que requer providências coibitivas. Nas linhas mais afastadas do centro urbano é quasi praxe viajarem os ônibus com excesso de lotação, e, por isto mesmo, não é difícil verificarem-se desastres. Ainda domingo ultimo um carro da linha de Porangaba regressava à cidade, às 16,30 com 50 CINCOENTA – pessoas, inclusive o chauffeur e condutor. Ao todo, líquido,

⁹⁸ **O Nordeste**, 19 ago. 1941, p. 08.

⁹⁹ **O Povo**, 22 ago. 1941.

¹⁰⁰ Fortaleza: tipografia Minerva, 1933, p. 96.

¹⁰¹ **Correio do Ceará**, 22 fev. 1951, p. 2; **Unitário**, 12 nov. 1952, p. 6 e 8.

48 passageiros, quando não há acomodações senão para 32. Vinha como sardinha em lata.¹⁰²

Aqui o grande destaque eram os números. As informações da própria matéria, no entanto, esclarecem o porquê de tamanha lotação. O ônibus retornava a Fortaleza num fim de tarde de domingo, tratava-se possivelmente de um dos últimos transportes que se dirigia para a área central da cidade naquele dia. Após um possível dia de descanso numa região mais afastada do centro de Fortaleza, os moradores da “cidade” precisavam retornar a suas casas para, na manhã seguinte, retornar ao trabalho ou a outros afazeres. Perdendo aquele ônibus, os passageiros tinham poucas opções para pegar outro veículo, correndo o risco de ficar naquele arrabalde até o dia seguinte, já que regiões como a Porangaba não dispunham de outro transporte coletivo automotor. Por isso, era necessário sujeitar-se a uma viagem do tipo “sardinha em lata” para voltar para casa.

Além dos números impactantes, as comparações entre os ônibus e as latas de sardinha apareceram outras vezes ao longo dos anos: “Ainda ontem, pela manhã, tivemos ensejo de entrar num ônibus da Praia de Iracema e noutro da circular Soares-Moreno-Paula Pessoa; no primeiro viajavam em pé 39, e no segundo, 37. Era como ‘sardinha em lata’”.¹⁰³ Nesse caso, os números e a comparação dos ônibus com a lata fizeram ainda mais sentido porque, na mesma matéria, falou-se sobre uma nova medida empreendida pelas autoridades contra a lotação em 1950: “De acordo com o regulamento do Trânsito, somente dezoito podem viajar de pé. Raro porém, o ônibus, em tais casos, que não conduz, no mínimo dezoito vezes dois”.¹⁰⁴ O curioso é que, alguns anos antes, a Inspetoria também permitiu a viagem de passageiros em pé nos ônibus, no máximo sete pessoas.¹⁰⁵

Mas o que aconteceu nesse período para surgirem essas mudanças? O que elas significavam? A demanda por transporte aumentou ou a oferta de ônibus diminuiu? Nesse meio tempo, o transporte de bondes elétricos, que já vinha enfrentando dificuldade para manter-se há alguns anos, deixou de circular pela cidade. Enquanto isso, a quantidade de ônibus parecia não ser suficiente para suprir toda a demanda de uma população que crescia rapidamente. Segundo o recenseamento geral de 1940, Fortaleza tinha 180.185 habitantes. Em

¹⁰² **O Estado**, 5 jul. 1938, p. 7.

¹⁰³ **O Povo**, 9 mar. 1950, p. 3.

¹⁰⁴ **O Povo**, 9 mar. 1950, p. 3.

¹⁰⁵ **Unitário**, 19 mar. 1946, p. 3 e 4.

1950, esse número saltou para 270.169 moradores.¹⁰⁶ O número de transportes também crescia, mas não na mesma proporção.¹⁰⁷

Ano	Quantidade de ônibus
1929	34
1936	70
1946	205
1951	146
1952	255

No início da década de 1950, duas grandes matérias do jornal *O Estado*, assinadas pelos jornalistas Geraldo Vieira de Castro e Hermenegildo Sá Cavalcante, repercutiram a situação do transporte da cidade: “Fortaleza pode continuar sendo servida por 255 ônibus e 32 caminhonetes? Não não não será a resposta que sairá de todas as bocas que sentem a asfixia da confusão, dos empurrões e das descomposturas dos condutores e ‘Chauffeurs’ mal educados [...]”.¹⁰⁸ Ao longo do período em estudo, o problema da lotação dos ônibus persistia e mantendo também espaço cativo nas páginas dos jornais locais.

Uma série de determinações foram estipuladas para solucionar essa situação, mas tais adversidades se mantinham. Os indícios de que houvesse qualquer tipo de fiscalização por parte da Inspetoria eram muito pequenos. O excesso de lotação, a falta de higiene e segurança nos veículos não eram, porém, os únicos itens colocados como empecilho a um transporte coletivo de ônibus confortável. Outras duas questões externas ao espaço dos veículos – mas que tinham tudo a ver com o serviço de transporte – também se tornaram de suma importância: a organização das filas e a construção de abrigos nos pontos de parada.

1.1.3 “*Que sol bárbaro, hein, rapaz? – É, maltrata até um bocado*”¹⁰⁹

O nosso povo já está se habituando com a fila. A princípio, relutou, queixou-se e revoltou-se, mas acabou por se conformar e convencer. O povo, entretanto, não se habitua com a chuva, que lhe encharca as vestes ou lhe escorra do surrado guarda-chuva, nem com o sol inclemente. A Prefeitura

¹⁰⁶ **Censo Demográfico:** população e habitação. Série Regional: parte IV – Ceará, tomo I. Rio de Janeiro: 1950; **Estado do Ceará:** censo demográfico. Série Regional: volume XIV, tomo I. Rio de Janeiro: 1955.

¹⁰⁷ **Jornal do Comércio**, 7 dez. 1929, p. 4; **O Estado**, 10 jun. 1951, p. 6 e 8; **O Estado**, 20 abr. 1952, p. 2 e 5; SILVA FILHO, 2006, p. 41; JUCÁ, Gisafra Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2003, p. 101.

¹⁰⁸ **O Estado**, 20 abr. 1952, p. 2 e 5.

¹⁰⁹ **O Nordeste**, 24 fev. 1948, p. 3.

Municipal podia, nos pontos de maior concentração, construir abrigos, como existem no Rio, para defender o povo do sol e da chuva.¹¹⁰

Filas e abrigos nos pontos de parada de ônibus: dois assuntos ligados aos transportes coletivos que repercutiram na imprensa local a partir da década de 1940. Como o trecho acima sinalizou, os fortalezenses ainda estavam em processo de adaptação às filas em 1945. Isso significa que as “bichas”, como elas também eram chamadas, tinham sido implantadas há pouco tempo.

Se o povo “relutou, queixou-se e revoltou-se” com tal medida, as filas foram sugeridas e elogiadas por columnistas antes de serem colocadas em prática nas ruas. Em matéria do jornal *O Nordeste* de 1939, por exemplo, o jornalista sugeriu que as autoridades que cuidavam do trânsito da cidade adotassem o modelo de fila para os pontos de ônibus, como tinha feito a diretoria dos Correios e Telégrafos. Para justificar seu pedido, a reportagem fez uma descrição do modo como os fortalezenses pegavam os ônibus: “Um “péga-péga” sem contemplações. Uma correria de vida ou de morte, porque, muitas vezes, o ônibus é agarrado á unha, antes das paradas, ou depois que se pôs em movimento, com evidente e enorme perigo”.¹¹¹

Em meio à busca pela ordenação dos pontos de parada, percebe-se também o desejo de estar em sintonia com preceitos de civilidade e modernidade empreendidos em outras cidades. Havia, portanto, uma “ambição de normatizar os corpos e definir padrões de conduta extensivos a toda a população”.¹¹²

O que estava sendo imposto aos fortalezenses, dentro desse conceito de organização por meio das filas, era o controle do corpo e o respeito a uma ordem estabelecida, muitas vezes externa a sua própria vontade. A partir de então, os passageiros teriam de esperar os ônibus fixados em um determinado ponto. Em tese, ao sair da fila, certa pessoa perderia automaticamente a posição para outra. Além do mais, a fila passava a determinar também que lugar o passageiro ocuparia no veículo. Aqueles que estivessem na frente teriam mais opções de escolhas e, provavelmente, conseguiriam os melhores lugares, indo sentados nas poltronas. Em tese, não seria mais possível correr à frente dos outros para tomar assento em um banco, por exemplo.

As filas pareciam uma boa ideia para membros da imprensa, mas, na prática, a ineficiência do transporte coletivo da cidade acarretou alguns problemas. O primeiro deles

¹¹⁰ *O Povo*, 23 fev. 1945, p. 3.

¹¹¹ *O Nordeste*, 27 dez. 1939, p. 4.

¹¹² SILVA FILHO, 2002b, p. 64.

dava-se por conta dos chamados “fura-filas”. Nesse sentido, pedia-se a intervenção da Inspetoria do Trânsito ou até mesmo dos motoristas para que se tomasse alguma providência.

[...] muitas pessoas, que não se conformam com as “filas” não respeitam os direitos de quem chegou primeiro, intrometendo-se, acintosamente, à frente de outras. E não é só isso: certos indivíduos adotaram um sistema interessante: colocam até pedra de calçamento nas “filas” reservando, dessa maneira, um lugar, enquanto vão fazer negócios pela praça! Outros fatos ainda se registram, mas que não devem nem citados!¹¹³

Em meio a esse processo de adaptação às filas, pode-se identificar três diferentes grupos de passageiros à espera dos ônibus: havia aqueles que se diziam seguidores e defensores do sistema de organização, aqueles que o respeitavam ao seu modo e, por fim, havia os viajantes que simplesmente ignoravam as filas.

Os passageiros defensores eram aqueles que escreviam para os jornais denunciando os casos de desrespeito às “bichas”. Sentindo-se lesadas, essas pessoas costumavam evocar o princípio da legitimidade das filas, exigindo os seus direitos e respeito à ordem de chegada dos passageiros. Havia outros viajantes, no entanto, que chegaram a criar um mecanismo para burlar tal sistema de organização. Ao colocarem pedras para marcarem os seus lugares, esses passageiros escapavam da monotonia e do desgaste físico de uma fila e utilizavam o período de espera, na maioria das vezes um longo tempo, para fazer outras atividades. Havia também aqueles passageiros que desprezavam as filas e pegavam os ônibus à moda antiga, cercando os veículos assim que os mesmos chegavam ao ponto de parada.

Um segundo ponto que dificultava a adaptação dos fortalezenses ao novo sistema de organização era o número insuficiente de transportes coletivos. Por conta disso, os passageiros tinham que ficar muito tempo nas filas. Segundo os relatos, a espera poderia chegar a 45 minutos no momento mais crítico do dia, o horário de almoço. Com cerca de uma hora e meia ou duas de intervalo, muitos fortalezenses seguiam no horário de meio-dia para fazer as refeições no lar. Em meio à demora dos ônibus e às condições de espera – a população ficava “em locais impróprios” e “levando sol e chuva” –, as filas passaram a ser sinônimo de desconforto para aqueles que utilizavam os transportes coletivos.

Forçado a aguardar condução, o nosso povo submete-se ao suplício das filas, que se formam, intermináveis, nas esperas ou paradas obrigatórias dos ônibus. Seria o caso da Prefeitura Municipal, ante a impotência do governo para solucionar a crise do transporte em Fortaleza, procurar ao menos

¹¹³ **Gazeta de Notícias**, 14 set. 1944, p. 7.

amenizar a vida atribulada de seus municipes, edificando abrigos nos pontos terminais das diversas linhas de ônibus. Somente quem, por força das circunstâncias, recorre às filas sabe o quanto significa de sacrifício passar horas a fio á espera de um meio de condução suportando o sol abrasador do Nordeste. E quando chegar o inverno, onde se formarão as filas dos ônibus de Parangaba, São Gerardo, Benfica, Joaquim Távora e José Bonifácio? [...]. A construção de abrigos para o povo, à semelhança dos que existem nas capitais modernas, é, assim, uma necessidade imperiosa para Fortaleza.¹¹⁴

A partir do fragmento, surgem algumas questões: primeiro, percebe-se uma incredulidade no governo estadual para resolver a crise dos transportes coletivos dos anos 1940, que culminou com a desativação dos bondes elétricos, mas se demonstra uma esperança no poder municipal para aliviar os problemas. Outro aspecto diz respeito ao poder das forças naturais em gerar um desconforto. Fosse inverno ou verão, a natureza estava acarretando incômodo. E, por fim, nota-se também o reconhecimento do poder da técnica moderna capaz de superar tais empecilhos naturais.

Em relação à primeira questão, poucos dias depois dessa matéria d'*O Povo*, o Secretário de Polícia e Segurança Pública, Gomes de Matos, convocou uma reunião com os donos de ônibus e “pessoas interessadas nos transportes urbanos” para discutirem sobre o assunto. O secretário pretendia agilizar o aumento do número de veículos que faziam o transporte de passageiros, dando fim ao sistema de filas. Nesse sentido, a prefeitura chegou a facilitar a criação de novas linhas de ônibus, abolindo restrições existentes para instalação de novas empresas. Havia apenas uma condição: “Qualquer pessoa poderá montar um serviço de transporte, desde que se comprometa a apresentar veículos novos e modernos”.¹¹⁵

Apesar das iniciativas, o problema não foi resolvido, e os reclamos acerca dos ônibus se mantiveram nos anos posteriores. Além dos pedidos de melhoria nos transportes, pedia-se recorrentemente a construção de abrigos nos pontos de paradas. Desde 1942, já se falava da necessidade de se construir um elemento protetor nos pontos de espera de transportes coletivos. Com a adoção do sistema de filas, aqueles passageiros que não tinham a sorte de ter alguma marquise por perto para se proteger, ficavam um bom tempo ao relento, sob o sol ou a chuva, esperando a chegada dos ônibus ou dos bondes. Nesse primeiro momento, ao que tudo indica, as autoridades sequer pensaram na possibilidade de executar tal empreendimento.

Após certo esquecimento, a temática dos abrigos retornou com força aos periódicos nos anos de 1945 e 1946. E foi nesse momento que a prefeitura municipal

¹¹⁴ *O Povo*, 4 out. 1945, p. 3.

¹¹⁵ *Correio do Ceará*, 7 nov. 1945, p. 6; *O Povo*, 7 nov. 1945, p. 6.

anunciou a construção de três “modernos” abrigos “de concreto armado para a população de Fortaleza esperar, mais a cômodo, os precários meios de transporte de que dispõe”. Os “três modernos chapéus de sol ou guarda-chuvas de cimento” seriam construídos nas Praças do Ferreira e José de Alencar e um outro entre o Palácio do Comércio e a Assembleia.¹¹⁶ Apesar da promessa animadora, a edificação dos abrigos demoraria bastante para se concretizar, e o último sequer saiu do papel. Enquanto isso não acontecia, a perspectiva de construção das cobertas estava envolta em outros debates.

Em 1947, a Inspetoria de Trânsito determinou a mudança do ponto final dos ônibus do bairro Monte Castelo que ficava na rua Barão do Rio Branco para a Praça José de Alencar. Essa transferência deixou os moradores do bairro bastantes descontentes, fazendo que, logo em seguida, organizassem um abaixo-assinado pedindo a volta do estacionamento de veículos ao ponto original. E a presença dos abrigos tornou-se algo importante na argumentação de defesa do antigo ponto final dos ônibus, na rua Barão do Rio Branco.

Os moradores diziam sobre a Praça José de Alencar, “além de ficar longe do centro da cidade, obrigando os passageiros dos ônibus a uma estafante corrida para não perderem o horário de entrada no trabalho”.¹¹⁷ Apesar de se manter hábitos como utilizar o intervalo do serviço para ir almoçar em casa ao meio-dia, a vida na cidade começava a ficar com a rotina mais acelerada, gerando uma preocupação extra com o tempo “perdido”. O horário de entrada e permanência no trabalho tornam-se cada vez mais regrados, o que requeria mais disciplina dos trabalhadores. Como afirma E. P. Thompson, o tempo passou a ser dinheiro, o que culminou na preocupação de não “gastar o tempo à toa”. A caminhada do ponto na Praça José de Alencar até o serviço e também a espera excessiva pelos ônibus passavam cada vez mais a serem entendidas como desperdício de tempo.¹¹⁸

Além de tal ponto de estacionamento ser distante, ele “apresenta[va] ainda o inconveniente de não oferecer nenhum abrigo àqueles que permanecem na fila esperando a chegada do ônibus, sujeitando-os ao sol e à chuva. Com isso perde a saúde do povo”. Diferentemente, do que “acontecia na rua Barão do Rio Branco, onde existem inúmeras ‘marquises’ que servem de abrigo para o povo”.¹¹⁹ Vale salientar que os inúmeros pontos de abrigos encontrados na rua Barão do Rio Branco se tratavam, muito provavelmente, das marquises de lojas de comércio e de serviços. Essa região ficava bem próxima à Praça do Ferreira, chamada também de “coração da cidade” e principal ponto comercial de Fortaleza

¹¹⁶ **O Povo**, 17 dez. 1945, p. 3.

¹¹⁷ **O Democrata**, 3 jan. 1947, p. 2.

¹¹⁸ THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

¹¹⁹ **O Democrata**, 1^o fev. 1947, p. 4.

naquele momento.¹²⁰ Já a Praça José de Alencar situava-se a três quadras dali. Além de a caminhada ser maior, os moradores do Monte Castelo ainda estariam sujeitos aos desígnios da natureza. Em ambos os casos, aquelas pessoas estariam expondo os seus corpos a uma rotina diferente, talvez por conta disso elas argumentavam que a mudança poderia trazer danos a sua saúde. O trajeto do ponto final até o trabalho geraria um esforço e cansaço que seriam reforçados pelo tempo de espera em uma fila a céu aberto.

Em 1948, os abrigos, propriamente ditos, começaram a ser construídos ou montados pela prefeitura de Fortaleza. O primeiro protetor da cidade foi construído na Praça José de Alencar, “feito de madeira e coberto de alumínio, sendo remodelado, medindo 82 metros de comprimento e abrangendo uma área de 534, 80 metros quadrados [...]”. Ou seja, o material era bem diferente do que havia sido prometido anos atrás: abrigos de cimento. Mesmo assim, a imprensa informava que este era um abrigo “original, moderno e portátil permitindo a sua fácil desmontagem e remoção rápida”. Devido ao fluxo de passageiros naquela Praça, poucos meses depois a prefeitura efetuou a construção de um segundo abrigo no logradouro.¹²¹

Nos idos de 1949, foi a vez de a Praça do Ferreira ganhar um abrigo para passageiros. Planejado para abrigar de três a quatro mil pessoas, a cobertura feita de “cimento armado” foi bastante festejada por uma parte da imprensa local.

Assim, além da útil missão de proteger de sol e chuva os passageiros, aquele abrigo está destinado a ser um ponto de reunião da sociedade elegante de Fortaleza. Mas, outros relevantes serviços prestará, ainda, ao povo. Com pontos comerciais, onde todos se poderão suprir de artigos e gêneros de primeiras necessidades, com banco, sorveteria etc., o abrigo será ainda provido de telefone público, mictório subterrâneo e outros melhoramentos, sendo, para orgulho nosso, o mais completo do norte do Brasil, enfim uma obra que representará um grande passo no progresso de nossa capital.¹²²

Além do material de construção, percebem-se outras diferenças entre os abrigos da Praça José de Alencar e da Praça do Ferreira. Enquanto o primeiro servia apenas como protetor de ponto de estacionamento, o segundo teria também a função de constituir uma

¹²⁰ Sobre a centralidade da Praça do Ferreira, Silva Filho afirma: “Essa centralidade do logradouro ganhou tamanha projeção que pode ser encontrada em praticamente toda a crônica histórica local. Pensá-lo enquanto centro significa ressaltar sua condição de marco simbólico fundamental, ponto de origem e orientação, instância espacial e temporal a partir da qual se medem proximidades e distâncias, lugar estreitamente associado à imagem da própria cidade, sinalizando uma identificação entre a urbe e a praça, esta um microcosmo daquela”. SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2002a, p. 60.

¹²¹ **Gazeta de Notícias**, 7 jul. 1949, p. 4; **Unitário**, 29 dez. 1948, p. 6.

¹²² **Gazeta de Notícias**, 21 ago. 1949, p. 2.

espécie de ponto de lazer e serviços em Fortaleza. Mas, afinal, por que essas diferenças entre os dois abrigos? A questão da localização espacial e dos interesses comerciais talvez explique.

Como visto antes no caso da mudança de estacionamento dos ônibus do Monte Castelo para a Praça José de Alencar, esse logradouro era considerado por alguns moradores muito distante do “centro” da cidade. Além disso, naquela praça, estacionavam os ônibus que vinham de regiões mais periféricas da capital: “Parangaba, Porangabussú, Jardim America, Bela Vista, Monte Castelo, Floresta, Pirambú, Itaóca, Cocorote, Pici, Vila Rio de Janeiro, km. 8, Vila Iracema, Colégio, Damas”. Já a Praça do Ferreira estava situada numa região privilegiada e, apesar de inúmeras tentativas do poder municipal de retirar os pontos de estacionamento dos transportes coletivos do logradouro, ela recebia os “ônibus que servem a bairros dos mais populosos e elegantes que temos – como Bemfica, Aldeota, D. Manoel e outros”.¹²³ As notícias mostram que os abrigos se destinavam a dois grupos diferentes, um abastado e o outro mais pobre.

A questão da presença de lojas de comércio, de lazer e serviços, além de anúncios publicitários nos abrigos já era incentivada há alguns anos. Chama bastante atenção essa proposta de transformar um ponto de estacionamento de ônibus numa área de lazer. Nesse sentido, a localização escolhida para a construção do principal abrigo da cidade, provavelmente, não foi casual. A Praça do Ferreira era um local bem mais atrativo para possíveis investidores do que a “longínqua” Praça José de Alencar, por exemplo. Apesar de, nesse primeiro momento, a ideia ser destinar os pontos de estacionamento aos ônibus dos bairros mais “elegantes” de Fortaleza, a centralidade do abrigo possibilitava um grande trânsito de pessoas naquele espaço, incluindo os usuários de transportes de outras linhas e não usuários de ônibus. O maior fluxo de pessoas, significava mais lucros para os lojistas do abrigo.

Enfim, como afirma Denise B. Sant’Anna, a história do conforto “é intimamente comprometida com as mudanças ocorridas na maneira de morar, conceber o espaço urbano e de relacionar-se com os objetos técnicos [...]”.¹²⁴ Percebe-se uma ânsia na cidade de Fortaleza, muito alavancada pelos órgãos de imprensa, por se obter conforto. Desejava-se comodidade no lar, na rua e dentro dos transportes coletivos. Pelo menos em relação aos ônibus, o conforto ficou, na maioria das vezes, como um desejo, embora, fosse entendido quase como um direito.

¹²³ **Gazeta de Notícias**, 21 ago. 1949, p. 2.

¹²⁴ SANT’ANNA, 2000, p. 162-163.

Em outras situações, os fortalezenses também entendiam ter direito a um serviço de transporte de qualidade ou mesmo ter a possibilidade de utilizar outro tipo veículo coletivo como os ônibus em meados da década de 1920 quando a *Light* e os seus bondes mantinham o monopólio dos transportes na cidade. É sobre esse momento de entrave que tratará o tópico a seguir, analisando as questões que sustentavam os embates entre esses dois tipos de serviço de transporte coletivo. Afinal, qual era o melhor tipo de veículo para a cidade?

1.2 Ônibus versus Bondes

Os bondes da *Light*, essa util empresa que, com tanto criterio v. s. dirige, estão a reclamar, berrantemente, uma urgente reforma, [...] quer no seu material fixo, quer no rodante...Vindo agora da velha e civilizada Europa, onde tudo é progresso e perfeição, [...] naturalmente v. s. deve ter ficado profundamente contristado ao olhar para os nossos pobres bonds, sujos, sem conforto, morosos e antiquados. Por tal motivo é que, a Empresa de Auto-Omnibus, nova entre nós, vae avançando em franco e constante progresso, porque, offerecendo o transporte pelo mesmo preço, o faz de modo satisfatorio para o público, isto é, com mais conforto e presteza.¹²⁵

Publicada em um dos jornais mais críticos aos serviços da *Light*, a carta aberta endereçada ao senhor Scott, gerente da firma inglesa, apontava algumas demandas, expectativas e “ameaças” ao transporte de bondes elétricos nos idos da década de 1920. A grande ameaça, por exemplo, ficava a cargo do avanço dos *auto-omnibus* pelas ruas da capital cearense.

Os ônibus começaram a circular pelas ruas de Fortaleza a partir de 1926, provocando certa admiração na população e na imprensa local. Enquanto isso, os bondes eram criticados e comparados ao novo transporte da cidade. Além das críticas, a *Light* passou a sentir diretamente a concorrência dos *auto-omnibus* nas ruas, o que provocou a perda de passageiros e disputas por espaço nas vias. Em meio a momentos de crise e calmaria, a convivência entre esses veículos perdurou até o ano de 1947, quando os bondes elétricos deixaram de circular.¹²⁶

¹²⁵ **O Ceará**, 11 jul. 1928, p. 7.

¹²⁶ A concorrência entre bondes elétricos e ônibus não foi uma exclusividade da capital cearense. Em meio à crise dos bondes elétricos em São Paulo nos anos 1920, o transporte de ônibus começou a circular pela cidade. No entanto, o transporte que se mostrava como solução para grande parte da população paulista, passou a ser encarada pela empresa concessionária de bondes, a *São Paulo Light Power & Company*, como uma grande ameaça. Em outros países, também é possível encontrar alguns casos, como a rivalidade entre ônibus e bondes nos EUA na primeira década do século XX. SÁVIO, Marco Antonio. C. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista, 1900-1930**. São Paulo: Annablume; Fapemig, 2010, p. 242; CAIAFA. op. cit., p. 191; SCHRAG. op. cit., p. 60-61.

Sendo assim, pretende-se analisar neste tópico os embates entre as firmas de ônibus e de bondes na busca por autoafirmação na cidade, bem como as expectativas em torno desses transportes coletivos. Procura-se entender ainda quais elementos e argumentos compunham essas discussões.

1.2.1 Trilhos da Light: objetos sagrados

Os bondes elétricos começaram a circular em Fortaleza no ano de 1913, substituindo os bondes a tração animal que funcionavam desde o fim do século XIX.¹²⁷ Com o intuito de modernizar o sistema de transporte, o governo municipal condicionou a renovação de contrato das firmas de veículos de tração animal à implantação de bondes elétricos. Como as empresas locais não tinham condições de arcar com essas mudanças, a empresa inglesa *The Ceará Tramway and Light Power* acabou comprando as companhias Ferro Carril do Ceará e Ferro Carril do Outeiro, adquirindo assim as suas concessões e outros direitos.¹²⁸

No momento de sua inauguração, a *Light*, como ficou sendo chamada, possuía trinta bondes, contraindo mais dez veículos em 1927 e outros treze no ano de 1938. Ao longo dos anos, a firma inglesa tornou-se uma poderosa companhia na cidade, fornecendo energia elétrica e monopolizando os transportes coletivos por alguns anos. O fim do monopólio deu-se justamente com a implantação dos ônibus.¹²⁹

Em meados da década de 1920, com pouco mais de dez anos de atividades no ramo dos transportes, a qualidade dos serviços da *Light* já não era unanimidade entre a população e os administradores da cidade. Os reclamos e as críticas aos serviços de bondes elétricos aumentaram, fazendo que assuntos como o aumento nos preços das passagens, interrupção no tráfego de veículos e desgaste no material rodante tornassem recorrentes na imprensa.

A companhia de bondes que serve a população desta capital vae, dia a dia, piorando de situação. As mais justas reclamações partem de todos os pontos contra a <<Light>> que não as attende porque não póde ou porque não quer. O estado do material rodante da companhia de tramways está em pessimas condições, não havendo a menor esperança de que o mesmo seja

¹²⁷ Existiam três empresas de bondes a tração animal nesse período: Companhia Ferro Carril do Ceará (1880-1912), Companhia Ferro Carril de Porangaba (1894-1918), Companhia Ferro Carril do Outeiro (1896-1912). SECUNDINO NETO, 2012, p. 33.

¹²⁸ Ibid., p. 10.

¹²⁹ SAMPAIO, 2010, p. 32; SECUNDINO NETO. op. cit., 2012, p. 80.

convenientemente substituído, de maneira a satisfazer as necessidades da população.¹³⁰

A matéria aponta um cenário desanimador em relação à situação dos transportes de bondes: os veículos precisavam ser substituídos, mas não havia perspectiva de mudança. Mesmo citando os possíveis empecilhos, a reportagem dá a entender que havia uma má vontade da empresa inglesa em melhorar o serviço de bondes.

O autor Eduardo Parente aponta outra situação que também causou revolta nos fortalezenses: a divisão dos bondes elétricos em primeira e segunda classe. Tal separação causou aumento no preço das tarifas e mudanças nos horários das viagens. Enquanto a passagem dos bondes de primeira classe passaria a custar \$200 réis, a dos veículos de segunda mantinha o valor de \$100 réis, preço que vigorava até então. Visando a maior lucro e procurando atender os mais abastados, a *Light* destinou o maior número de veículos para a primeira classe, o que gerou manifestações e muita reclamação da população menos favorecida usuária dos veículos de segunda classe.¹³¹

Apesar da incredulidade de alguns, havia pessoas que acreditavam ou diziam acreditar na melhoria dos serviços da *Light*. Um exemplo é o remente da carta de abertura deste tópico, José de Mattos Girão. Antes de fazer algumas sugestões para o transporte de bondes, o homem iniciou o texto elogiando a “útil” empresa e a maneira como o senhor Scott, a quem ele chamou de amigo, dirigia a *Light*. Para o remetente, a melhora no serviço de bondes parecia inevitável, ainda mais quando o gerente notou o atraso dos transportes de Fortaleza em relação à Europa, o que o deixou “contristado”. Toda essa introdução elogiosa, no entanto, poderia ser apenas uma estratégia de Mattos para que suas sugestões dadas logo em seguida fossem vistas com bons olhos pelo gerente da *Light*.

José de Mattos Girão mostrava-se um conhecedor dos transportes ao propor várias intervenções no sistema de bondes. Ele sugeriu, por exemplo, mudanças para o material rodante, propondo a modificação do “systema de cortinas, substituindo-as por outras que não transformem os bonds em verdadeiras peneiras, em tempo de chuva” e o prolongamento de “algumas linhas dos bairros mais distantes, como Mecejana, e faça com que os carros cheguem até Porangaba”. Dois pontos estavam em questão, o primeiro era garantir a proteção dos passageiros contra os fenômenos da natureza. Uma desvantagem dos bondes que tinham laterais abertas em relação aos ônibus, completamente fechados. Estender as linhas de bondes

¹³⁰ *O Ceará*, 5 mar. 1927, p. 10.

¹³¹ PARENTE, Eduardo Oliveira. **Operários em movimento**: a trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917-1932). 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008, p. 56-59; SAMPAIO, 2010, p. 50.

aos dois bairros incorporados à Fortaleza em 1921 também estava em pauta.¹³² Dessa forma, os moradores da Porangaba e da Mecejana poderiam deslocar-se mais facilmente pela cidade para trabalhar, estudar ou para as práticas de lazer. Mas, além disso, a implantação de novos percursos provocaria uma melhora na infraestrutura física das ruas por onde os veículos passassem, o que valorizaria esses pontos.

Já para o material fixo, José de Mattos propôs a extensão de “linhas duplas nos suburbios onde o trafico é mais intenso, acabando, assim, com os ‘paulificantes’ desvios, que pouca utilidade têm”, a troca de “80% dos fios conductores gastos já pelo longo uso, o que aliás constitue perigo para a população” e a substituição “do systema de lança, pelo de arco de contacto continuo e faça com que as caldeiras e dínamos de usina geradora [...] não paralizem constantemente o trafego, a força motriz e a luz”. O principal intuito era garantir a (livre) circulação dos bondes pelas ruas, evitando paralisações devido a problemas técnicos, como acontecia constantemente.

E, por fim, Mattos propôs mudanças nas relações de trabalho ao pedir a substituição do pessoal do tráfego “por outro mais asseiado e educado, que ao menos traje com mais decência e saiba tratar delicadamente os passageiros, maximé as senhoras” e ao pedir ao senhor Scott aumento nos “minguados e insuficientes vencimentos dos pobres servidores da empresa, os quaes, vivem quasi nús e com os estomagos vasio”.¹³³ Percebe-se aqui uma preocupação com a higiene e o comportamento dos trabalhadores da empresa. O asseio, por exemplo, fundamental nos veículos, atingia também os seus condutores, considerados quase uma extensão dos bondes. Em relação à “educação” dos funcionários da *Light*, Mattos alertou, em especial, para o trato com as mulheres. O autor da carta referia-se, provavelmente, a situações que chegaram a ser destaque nos jornais locais: condutores que “deitavam” ou apoiavam as mãos sobre as senhoras para recolher o dinheiro de quem estava sentado ao lado delas nos bancos. Em sua análise, Eduardo Parente afirma que tal *proximidade social e liberalidade* no comportamento dos condutores gerava bastante incômodo à classe média e entes da elite que utilizavam os bondes. Em meio ao ambiente de trabalho barulhento que, possivelmente, contribuía para um modo de falar menos polido e mais abrupto, motorneiros e condutores tinham maiores dificuldades de seguir certas regras de conduta advindas com a modernidade.¹³⁴

¹³² Lei estadual nº 1.913 de 31 de out. 1921.

¹³³ **O Ceará**, 11 jul. 1928, p. 7.

¹³⁴ PARENTE, 2008, p. 43-45.

Voltando à carta de Mattos, nota-se que ele fez questão de chamar atenção da empresa inglesa para os vencimentos dos seus empregados. O salário “vergonhoso”, como afirma o memorialista Otacílio de Azevedo, que trabalhou nas oficinas da *Light*,¹³⁵ era insuficiente para suprir as necessidades mais básicas dos seres humanos, como vestimenta e alimentação. A situação dos trabalhadores, que já era crítica, só teria piorado com o “sistema de fornecimentos alimentares” implementado pela firma de bondes no fim da década de 1920. Tal sistema funcionava da seguinte maneira: dois indivíduos autorizados pela companhia revendiam gêneros de primeira necessidade para os empregados. Apesar dos preços acima da média, muitos operários da *Light* se sujeitavam a essa situação devido à falta de dinheiro ou aos atrasos no pagamento. Em reação a essa situação, algumas associações de operárias criaram as “cooperativas de consumo”. Essas adquiriam grandes quantidades de gêneros alimentares e revendiam a baixo custo aos trabalhadores.¹³⁶

Apesar de todas as sugestões de José de Mattos, não se sabe se o senhor Scott deu alguma resposta. Enquanto a *Light* vivia às voltas com os reclamos da população e a luta dos seus empregados, a principal empresa de ônibus daquele período prosperava. Em menos de um ano, a *Ribeiro & Pedreira* adquiriu cerca de nove novos carros, totalizando onze.¹³⁷ Interessante observar também que, nesse meio tempo, a cada inauguração de ônibus saía uma nota na imprensa.

[...] foram inaugurados e entregues ao trafego, mais dois carros grandes, destinados ao serviço de transporte de passageiros, nesta capital, ficando assim a Empresa dotada de sete carros, todos luxuosos e confortaveis, dispondo, cada um, de accomodações para 19 pessoas. [...] Adiantaram-nos os srs. Ribeiro & Pedreira que, por todo este mez, estarão em trafego mais dois carros, já embarcados em S. Paulo, podendo destarte ser estabelecido rigoroso horario para todas as linhas, inclusive a de Porangaba. [...] Cumpre notar que um dos carros ultimamente montados, foi confeccionado nesta capital, offerecendo o mesmo conforto e as mesmas accomodações que os feitos em S. Paulo, o que bem demonstra o surto de progresso que vae tendo a nossa industria.¹³⁸

Como sinalizou o trecho acima, os primeiros veículos da *Ribeiro & Pedreira* vieram da cidade de São Paulo. Pouco tempo depois, alguns ônibus começaram a ser montados em Fortaleza, fato que causava admiração e orgulho. Outro ponto que chama atenção é a menção à linha de *auto-omnibus* da Porangaba. Como dito anteriormente, a

¹³⁵ AZEVEDO, Otacílio de. **Fortaleza descalça**. 2. ed. Fortaleza: Casa José de Alencar/Programa Editorial, 1992, p. 91. (Coleção Alagadiço Novo).

¹³⁶ PARENTE, 2008, p. 53-54.

¹³⁷ **Correio do Ceará**, 30 jul. 1928, p. 7.

¹³⁸ **Correio do Ceará**, 8 mar. 1928, p. 1.

expansão dos transportes coletivos para bairros distantes da área central era uma demanda. Vale lembrar que essa também era uma das reivindicações de José de Mattos Girão na carta endereçada ao gerente da *Light*. Mas, diferentemente dos ônibus, a instalação de uma linha de bondes para a Porangaba não se concretizou.

Foi diante desse cenário que as disputas entre as empresas *Light* e *Ribeiro & Pedreira* se acirraram. Em relatório apresentado à Câmara dos Vereadores, o prefeito Godofredo Maciel chegou a relatar a concorrência: “As suas faltas [da *Light*], notadamente a de material fixo e rodante, motivando a impontualidade dos horários, influíram sem dúvida no aparecimento de uma empresa de auto-omnibus, em concorrência com os bondes electricos”. Nota-se que o administrador municipal culpa a própria empresa inglesa pelo surgimento da concorrente. No entanto, ele também alertou: “essa concorrência, que tende a subir de ponto [...] virá com certeza ocasionar-lhe serios prejuízos, obrigando-a tomar a defesa do seu capital, direito que não lhe póde contestar”.¹³⁹ Maciel antecipou as disputas jurídicas que estavam por vir.

No ano de 1928, a firma inglesa acionou a justiça para tentar impedir a circulação dos ônibus. A *Light* argumentou que estava sofrendo concorrência desleal por parte dos veículos motorizados, estando os ônibus da *Ribeiro & Pedreira* a utilizar o material fixo da própria empresa inglesa para prejudicá-la. O calçamento era um elemento importante para o tráfego dos veículos motorizados, tais como os ônibus. Sendo assim, o estado da pavimentação da cidade delineava, de certa forma, os percursos dos veículos da *Ribeiro & Pedreira*. E, como o calçamento não estava presente em todas as ruas, ônibus e outros veículos circulavam sobre os trilhos dos bondes, o que passou a incomodar a *Light*, que abriu processo na justiça.¹⁴⁰

Naquele período, poucas ruas na cidade eram pavimentadas. Há registros, por exemplo, de calçamento nas ruas Dr. Antonio Pompeu, Coronel Guilherme Rocha, Dr. Pedro Jorge, nos Boulevards Visconde de Cauhye e Nogueira Accioly, nas Travessas dos Coelhos, do Grupo Escolar do Benfica, da Fundação Cearense e na Avenida Alberto Nepomuceno.¹⁴¹

¹³⁹ Relatório apresentado à Câmara dos Vereadores de Fortaleza pelo Prefeito Godofredo Maciel, em 1928, p. 58 e 59.

¹⁴⁰ Em caso similar nos Estados Unidos, as empresas de bondes elétricos de Nova York processaram a cidade por interferências no seu monopólio de transportes. Entre o fim da década de 1910 e início dos anos de 1920, o prefeito não permitiu aumento de tarifas e incentivou o uso dos ônibus como meio de promover o enfraquecimento das firmas de bondes. SCHRAG, 2001, p. 62-63.

¹⁴¹ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Ceará, em 1º de julho de 1925, pelo Desembargador Moreira da Rocha, presidente do Estado. Ceará, 1925, p. 83. Mensagem enviada à Assembleia Legislativa pelo Desembargador Moreira da Rocha, presidente do Estado, em 1º de julho de 1930. Ceará, 1928, p. 70. Mensagem apresentada pelo presidente do Estado do Ceará à Assembleia Legislativa e lida na abertura da 2ª sessão ordinária da décima legislatura em 1º de maio de 1928. Ceará, Typ. Gadelha, 1930. p. 44.

Por conta disso, o tráfego de veículos concentrava-se em alguns pontos do Centro, do Benfica, da Aldeota. Não por acaso, as vias que possuíam melhor calçamento eram aquelas que também dispunham de trilhos dos bondes.

Conforme estabelecido em contrato, a *Light* ficava “obrigada a fazer a conservação do calçamento no espaço compreendido entre os trilhos e mais trinta centímetros para cada lado”. Além disso, nas ruas e estradas em que não houvesse calçamento, a “empresa fica[va] autorizada a construir terraplenos de altura suficiente para impedir a inundação das linhas pela água da chuva” e a fixar “os rails sobre dormentes de madeira, sobre lastros ou terá a faculdade de adotar qualquer outro sistema que se julgue mais apropriado às condições”.¹⁴² Pode-se concluir, assim, que a *Light* era a responsável pela instalação, pela manutenção dos trilhos e do seu entorno.

Experiências do tipo não eram exclusividade de Fortaleza. Em Nova York, por exemplo, ainda no século XIX, definiu-se em contrato que as empresas de bondes a tração animal ficavam responsáveis pela pavimentação e manutenção da rua entre os seus trilhos e mais oito pés de cada lado. Essa medida se estendeu para firmas de veículos elétricos no século seguinte. Tal condição, no entanto, também desencadeou a rivalidade entre empresas de transportes de ônibus e bondes: “Enquanto os bondes elétricos corriam unicamente sobre os trilhos, e, portanto, não gastavam toda a pavimentação, os automóveis e os ônibus, que não pagavam taxa de pavimentação, gastavam a superfície pavimentada”.¹⁴³

Já no Recife dos anos 1920, a experiência foi um tanto diferente da capital cearense. A prefeitura da cidade “poderia executar o calçamento de uma rua com um tipo de piso inadequado à posterior colocação dos trilhos dos bondes elétricos. Fosse porque o material usado no calçamento era incapaz de suportar a tonelagem dos veículos pesados, fosse pelo nivelamento ou desenho das vias [...]”. Por vezes, “a Pernambuco Tramways – concessionária dos serviços de transportes prestados pelos bondes elétricos –, para expandir as suas linhas, arrancava o calçamento, ficando a rua em situação pior do que antes da execução dos serviços realizados pela Prefeitura”.¹⁴⁴

Voltando ao caso da *Light* no Ceará, ainda conforme o artigo 15 do seu contrato firmado em 1911 com a Intendência municipal, nas ruas e estradas não calçadas, “a Intendencia é obrigada a manter essas ruas ou estradas com a largura e em estado a não

¹⁴² Artigos 11 e 13 do contrato da *Light* com a prefeitura de Fortaleza. **Unitário**, 14 jan. 1938, p. 1 e 5.

¹⁴³ “For while an electric streetcar ran entirely on rails, and thus did not wear out the pavement at all, the automobile and the bus, which paid no paving fees, wore down the paved surface”. SCHRAG, 2001, p. 57-61.

¹⁴⁴ SILVA, Jailson Pereira da. Cartografias paralelas: ruas calçadas e bondes lotados no Recife dos anos 1920. In: ADILSON FILHO, José (Org.). **Poder local, educação e cultura em Pernambuco**. Jundiaí: Paco Editorial, 2014, p. 27.

impedir o livre tráfego dos carros, dos tramways, não permitindo o transito de carros e outros veiculos sobre os trilhos da Empresa”. Valendo-se dessa prescrição, entende-se que a prefeitura seria a responsável por impedir o tráfego de outros veículos sobre os trilhos ao manter a pavimentação dessas ruas em bom estado para a circulação. Mas como a administração municipal mostrava-se incapaz de cumprir a determinação do contrato, a *Light* valeu-se dessa cláusula para tentar impedir o tráfego dos ônibus.

A firma inglesa enumerou, em sua petição ao juiz, uma série de problemas causados pelos ônibus: estragavam os “trilhos, não contribuindo [...] para a sua conservação, custeada, somente, pela Suplicante, o que, sem duvida, attenta contra o principio de que ninguém tem o direito de damnificar a propriedade alheia”; danificavam “o calçamento na parte entre os trilhos e ao lado de cada um delles, prejudicando da mesma forma a Supplicante, que se acha obrigada á conservação desse calçamento”; contribuían para embarçar “o livre transito de seus bonds, obrigando-os, muita vez, a paradas desnecessarias ou a diminuição de sua velocidade, com manifesto prejuízo dos horários[...]”; criavam “repetidas oppórtunidades a factos damnosos, materiaes e pessoaes, resultantes de collisões, já varias vezes verificadas, entre os “omnibus” e os bonds”; e, por fim, estabeleceram uma concorrência “desleal e ilícita, feita como é, á custa, em grande parte, do seu patrimonio, representado por esses trilhos e pelas despesas de sua conservação e da do calçamento em que assentam”.¹⁴⁵

A notícia da ação da *Light* logo repercutiu na imprensa e causou alvoroço na população. Segundo publicação d’*O Povo*, “a multidão vaiou a passagem dos bondes atacando um dos carros e arrancando-lhe as safenas e quebrando as lâmpadas”, na Praça do Ferreira.¹⁴⁶ Esse não foi o primeiro episódio de depredação e vaia aos bondes. Durante a greve de motorneiros e condutores da *Light* em 1925, a imprensa chegou a noticiar tais ações por parte de grevistas e não-grevistas.¹⁴⁷

A decisão do juiz saiu dando ganho de causa à firma inglesa. Os ônibus da *Ribeiro & Pedreira* estavam proibidos de circular sobre os trilhos dos bondes, ressaltando em “casos de força maior ou de obediencia a exigencias da Inspectoria de Vehiculos, como por exemplo, de crusamento, á direita com outro vehiculo, em que o uso dos mesmos trilhos se torna forçado”, e sujeito a pagamento de multa caso houvesse desobediência da decisão.

¹⁴⁵ *Diário do Ceará*, 31 ago. 1928, p. 8.

¹⁴⁶ *O Povo*, 30 ago. 1928, p. 2.

¹⁴⁷ PARENTE, 2008, p. 31.

No dia seguinte o jornal *O Ceará*, um dos mais críticos aos serviços da empresa estrangeira, convidou os fortalezenses para o “grande ‘meeting’ de protesto contra a *Light*”.¹⁴⁸ Quais seriam os argumentos que compunham a defesa dos ônibus e a oposição à firma inglesa? O *meeting* aconteceu na Praça do Ferreira com a presença de cerca de 1.000 pessoas. Em discurso contra a *Light*, o advogado Eduardo Motta teria insuflado o povo ao dizer que este “não deve consentir em ser explorado pela companhia de bondes que, em vez de aperfeiçoar os seus serviços, tenta impedir que a população de Fortaleza seja melhor servida por outros vehiculos”. Ele também teria pedido “a todos que se colocassem ao lado da Empreza de Auto-omnibus, por ser puramente nacional”.¹⁴⁹

Eis uma primeira questão relevante dentro da discussão sobre o melhor transporte coletivo para a cidade: a nacionalidade das empresas. Apesar do período de instabilidade após a Primeira Guerra Mundial, a Europa mantinha-se como lócus de progresso e civilidade. A chegada dos bondes elétricos de uma empresa estrangeira a Fortaleza, substituindo os veículos a tração animal, era sinal da modernização da cidade. Mas, se em certos momentos o fato de a *Light* ser uma companhia estrangeira foi visto como algo positivo, nesse período de disputa judicial com a *Ribeiro & Pedreira*, tornou-se mais um “defeito” da firma.

Em nosso país, do Amazonas ao Rio Grande do Sul, o elemento estrangeiro predomina de tal forma que nós somos verdadeiros escravos dentro da propria casa. Chegamos a essa triste situação de não podermos dispôr do que é nosso porque tudo está entre as mãos do estrangeiro dominador. A vontade do americano, do inglez, do italiano, do allemão, do portuguez, impera neste paiz, infelicitado pelo impatriotismo de todos os governos. Em quasi todos os estados as grandes empresas estão nas mãos dos estrangeiros: bondes, luz, telephones etc. Damos assim ao mundo um attestado, ou de nossa incompetencia technica ou de nossa incapacidade financeira. Os governos assignam contractos com as companhias de origem estranha, sacrificando as empresas nacionais que se candidatam em concorrencia publica. E uma vergonha isso. E doloroso. E deprimente. O Ceará não poderia escapar a regra geral. Havia de ser assim. A *Light* tem sido neste estado um verdadeiro polvo cujos tentaculos vem asphyxiando as tentativas das empresas nacionaes. A vista dos dentes da companhia ingleza todos teem de ceder, porque ella não está sozinha. Ao seu lado formam a protecção e a sympathia do governo, que deveria se collocar francamente ao lado dos brasileiros.¹⁵⁰

Percebe-se um incômodo não só com a origem, mas também com o poder que as empresas estrangeiras detinham no Brasil.¹⁵¹ E com a *Light* não seria diferente, retratada

¹⁴⁸ *O Ceará*, 31 ago. 1928, p. 1; *Diário do Ceará*, 31 ago. 1928, p. 8.

¹⁴⁹ *O Ceará*, 31 ago. 1928, p. 1; *Correio do Ceará*, 31 ago. 1928, p. 1.

¹⁵⁰ *Gazeta de Notícias*, 05 jun. 1929, p. 03.

¹⁵¹ Sobre a entrada de capital estrangeiro na América Latina, principalmente inglês, Warren Dean aponta os períodos de 1888 a 1895, 1905 a 1913 e 1924 e 1929 como o ápice desse investimento. Segundo o autor, o Brasil

pejorativamente como um polvo dominador. Essa construção do polvo representando poder, ganância e dominação, no entanto, não era original. Tal representação surgiu na Europa em fins do século XIX, à época do Imperialismo, e adentrou o século XX. A Inglaterra, por exemplo, foi retratada em mapas como um polvo que segurava as suas conquistas territoriais por meio dos tentáculos. Diante de outras disputas, tais como a Primeira e a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria, a figura do polvo surgia novamente representando a nação inimiga. Já no campo dos transportes, a *São Paulo Tramway Light & Power Company*, empresa canadense concessionária dos bondes elétricos na capital paulista, também ganhou essa alcunha no início do século XX.¹⁵²

Conforme o trecho citado acima, a firma inglesa detinha a proteção e simpatia da administração pública. Ela não cumpria com os seus deveres estabelecidos em contrato, mas conseguiu que seus direitos fossem respeitados ao conseguir impedir, via judicial, a circulação dos ônibus sobre os seus trilhos. Essa medida judicial ainda abria uma possibilidade interessante para a *Light*: retomar o monopólio dos transportes coletivos.

Com a proibição do tráfego sobre os caminhos dos bondes e sem ruas pavimentadas, a sobrevivência dos veículos da *Ribeiro & Pedreira* estava ameaçada. Um eventual desaparecimento da empresa de ônibus deixaria a população sem opção de escolha de transporte, mas também resolveria o problema da concorrência para a empresa inglesa. Por essas e por outras atitudes que a *Light* recebeu alguns adjetivos bem pejorativos, tais como “polvo”, “sangue suga estrangeira” e “senhora da aldeia”.¹⁵³ Nesse mesmo período, Eduardo Parente detectou a construção de um nacionalismo antipatronal por parte do operariado *lighteano* durante suas reivindicações. A seguir, o autor relata a visão dos trabalhadores sobre a firma de bondes e os seus administradores.

A Ceará Light, “companhia inglesa”, agente do “imperialismo estrangeiro”, seria um “polvo imperialista” que há “quase duas décadas crava os seus tentáculos de polvo insaciado no organismo cearense”. Em outros momentos, trata-se de uma “argentaria empresa” de propriedade de ambiciosos “capitalistas albiões”. Fala-se ainda da “gananciosa companhia inglesa” dirigida localmente por um “representante do imperialismo inglês”, com todas as características da conhecida “prepotência inglesa”. Este

teria recebido uma parcela grande desse capital que teria sido importante na consolidação dos bancos, sistema de eletricidade, telefone e gás, instalações portuárias, estradas de ferros, linhas de navegação a vapor. DEAN, Warren. A economia brasileira, 1870-1930. In: BETHELL, Leslie (Org.). **História da América Latina**: de 1870 a 1930. São Paulo: Edusp, 2002, p. 685.

¹⁵² Ver: <<https://streetsofsalem.com/2013/01/22/teaching-with-tentacles/>>. Acesso em: 7 jul. 2016; SÁVIO, 2010, p. 69.

¹⁵³ **O Ceará**, 8 set. 1928, p. 2; **Gazeta de Notícias**, 5 jun. 1929, p. 3; **Gazeta de Notícias**, 10 ago. 1929, p. 8; **O Ceará**, 4 maio 1928, p. 3.

indivíduo – obviamente trata-se do gerente E.M.O. Scott – ora é um “grande abutre”, um “caxeiro representante da libra, ora um “estrangeiro ganancioso”, cuja grande qualidade seria possuir um “argentarismo insaciável” e ainda por cima, “vive gozando todas as delícias de uma vida nababesca” às custas do trabalho dos lighteanos. Por fim, os ingleses, quer assim sejam os administradores locais ou os proprietários em Londres, seriam sujeitos “Sedentos de oiro, ávidos de libras, avarentos e esfomeados”.¹⁵⁴

Apesar de não concordar com a ação da *Light* contra a *Ribeiro & Pedreira*, havia quem não gostasse da presença marcante do elemento nacionalidade na discussão sobre a circulação dos ônibus. Mesmo sendo difícil aceitar a decisão judicial, argumentava-se que não se devia “ir até o extremo de pretender que o poder judiciário desprezasse os direitos da companhia inglesa, assegurados nas leis brasileiras”, pois o magistrado que “assim procedesse seria inapto para as suas funções, teria posto de lado as normas jurídicas, sob cujo amparo vivem e trabalham os nacionaes e alienígenas, para se inspirar, apenas, como muitos desejam, num exagerado sentimento de xenophobia nativista”.¹⁵⁵

Nesse caso, a questão da origem das empresas foi encarada como algo secundário, o importante era cumprir as leis jurídicas que valeria para todos, independentemente da nacionalidade. Na verdade, a argumentação encaminhou-se para o lado político. Questionava-se a responsabilidade da administração municipal nessa contenda. A administração pública foi considerada responsável por não proporcionar uma pavimentação que permitisse aos veículos automotores uma livre circulação pelas ruas de Fortaleza. Naquele instante, as “condições da pavimentação da cidade não permitem que se tolere o uso de automoveis ou “omnibus”, senão quando estes montam sobre os “rails” da rede ferrocarril da ‘Light’”.¹⁵⁶ Ao negligenciar a construção de calçamento ou o seu reparo, o poder estatal não só prejudicava o tráfego de veículos, mas também estava descumprindo um dos seus compromissos com a *Light*, desrespeitando a cláusula 15 do contrato.

Segundo essa linha de pensamento, em termos jurídicos, pouco importava se os ônibus iriam trafegar sobre um calçamento ruim “com os insuportaveis solavancos que dahi resultam; porquanto nem a ‘Light’ nem o juiz, que lhe attendeu ao pedido, são responsaveis por tal estado de cousas”.¹⁵⁷ Assim, era fundamental “a intervenção dos poderes publicos, para remediar, quanto possivel, as más consequencias resultantes do interdicto”.¹⁵⁸ Ao poder

¹⁵⁴ PARENTE, 2008, p. 122-123.

¹⁵⁵ *O Nordeste*, 1^o set. 1928, p. 1.

¹⁵⁶ *O Nordeste*, 1^o set. 1928, p. 1.

¹⁵⁷ *O Nordeste*, 1^o set. 1928, p. 1.

¹⁵⁸ *O Nordeste*, 1^o set. 1928, p. 1.

estatal, caberia “o cuidado pelo bem estar da população, de que infelizmente se têm deszelado, deixando que a nossa capital continue a sofrer os males de uma pavimentação que remonta á centuria passada”.¹⁵⁹

Conforme a concepção de parte da imprensa local, a cidade não estava tão bem preparada para receber veículos automotores. A presença da *Light*, por exemplo, estaria impedindo o desenvolvimento da empresa de ônibus *Ribeiro & Pedreira* que já teria demonstrado toda a sua capacidade técnica, servindo “patrioticamente” a população. Além disso, Fortaleza não dispunha de uma pavimentação que proporcionasse a circulação dos transportes modernos.

Apesar disso, os veículos automotores propagavam-se na cidade. Até mesmo a *Light* adquiriu ônibus para as suas linhas.¹⁶⁰ Não por acaso, a firma inglesa implantou os *auto-omnibus* durante o período de disputa judicial com a *Ribeiro & Pedreira*. Em carta publicada nos jornais locais, o gerente interino prometeu melhorar o serviço de bondes e também estabelecer uma linha de ônibus para o bairro da Porangaba. Mesmo diante dessa notícia, algumas pessoas não acreditavam na promessa: “não damos muito credito á noticia, pelo facto de não ser esta a primeira vez que a “Light” promete, mas, não cumpre [...] Agora outra promessa, e assim vamos esperando todo dia por taes melhoramentos que não chegam”.¹⁶¹

Os ônibus chegaram, mas os planos da *Light* realmente mudaram. A empresa inglesa adquiriu doze veículos, alguns vindo da Inglaterra, e outros comprados no Brasil. Seis eram da marca Chevrolet, comportando dezoito passageiros cada um, e os outros seis da marca Morris-Commercial comportavam 21 pessoas. A expectativa era de que a *Light* com os *auto-omnibus* expandisse as suas linhas para outros bairros, tal como havia prometido em relação à Porangaba. Mas, para a decepção de todos, a “Light preferiu, em face da concorrência que estava sofrendo com os carros da firma Ribeiro & Pedreira rodando sobre os seus trilhos, fazer trafegar, em concomitância com os bondes os auto-omnibus de sua propriedade”.¹⁶² Conforme se vê, a principal preocupação da empresa inglesa era combater a concorrente, que, entre idas e vindas, mantinha os seus ônibus em circulação.

A empresa *Ribeiro & Pedreira* até conseguiu na justiça suspender o interdito proibitório, mas a *Light*, por meio de seus advogados, logo derrubou a suspensão. Com um histórico de descumprimento da medida judicial, a firma inglesa procurou, por meio do poder

¹⁵⁹ **Gazeta de Notícias**, 5 jun. 1929, p. 3.

¹⁶⁰ Para frear a expansão dos ônibus e manter o monopólio dos transportes em São Paulo nos idos dos anos de 1920, a empresa de bondes São Paulo Light Power & Company também usou dessa estratégia. SÁVIO, 2010, p. 242.

¹⁶¹ **O Ceará**, 7 set. 1928, p. 3.

¹⁶² Relatório da Câmara Municipal de Fortaleza 1928 (1º dez. 1928).

público, fiscalizar o tráfego dos ônibus sobre os trilhos. Conseguiu que a Inspetoria de Veículos fiscalizasse os caminhos percorridos pelos ônibus. Essa atitude da empresa novamente causou um mal-estar coletivo, principalmente devido à apreensão de veículos e também de um dos proprietários da firma de ônibus.¹⁶³

Por força de uma sentença judicial a "Light" obteve que a sua competidora fosse impedida de fazer trafegar os seus carros sobre os trilhos dos bondes, o que vale, para assim dizer, a dar golpe de morte na empresa cearense, dado o grande incommodo, que advem aos passageiros quando os omnibus correm sobre o não calçamento que possuímos, em geral, na cidade. Sancionando o veredicto judicial, a policia tem mantido ativo serviço de vigilancia contra os "chauffeurs" da referida empresa que, aqui e ali, em breves trechos da cidade, rodam os pneus sobre os trilhos. Nessa função, guardas civicos tomam os omnibus e dão ordem de prisão aos guiadores que infringem o atesto legal. [...] Hontem, ás 11:30, voltava igualmente, do Bemfica, o omnibus nº 432, guiado pelo chauffeur Josias Barros. O guarda nº 78, de côr preta, tomou o vehiculo e, durante a viagem, vinha conversando pacificamente, com o guiador, em bons termos, sobre a questão Light & Pedreira. Com surpresa dos passageiros, ao chegar à Praça, o referido guarda, sem mais aquellas, chama por outros collegas e dá ordem de prisão ao "chauffeur". Este, tranquilamente, respondeu: "Vou com satisfação" e de novo o assumpto foi motivo de largos commentarios.¹⁶⁴

Chama atenção a menção feita à cor do guarda de trânsito. A citação do seu número de identificação não pareceu suficiente, o fato de ser de "côr preta" apresentava-se como um diferencial entre os outros agentes de fiscalização e também parecia contribuir para a descrição pouco favorável de sua atitude de dar voz de prisão ao motorista.

Enquanto isso, a *Light* estava usando de todas as estratégias para dificultar o tráfego dos veículos da empresa *Ribeiro & Pedreira*. E mais, ao tentar impedir a circulação dos ônibus sobre os trilhos, a companhia inglesa punia não só a firma concorrente, mas também aqueles passageiros que insistiam em utilizar os *auto-omnibus*. Como o trecho aponta, era complicado para os *chauffeurs* e também para os viajantes trafegar por ruas sem calçamento ou com pavimentação irregular devido ao incômodo causado pelos solavancos do caminho. Além do estrago no material dos veículos, a circulação por esses trechos poderia acarretar a perda de clientela da *Ribeiro & Pedreira*. Afinal, a viagem de ônibus provavelmente estava tornando-se mais lenta e incômoda do que o percurso feito de bonde.

Poucos dias depois desse episódio, a *Ribeiro & Pedreira* conseguiu um *habeas-corpus* na justiça que a possibilitou de circular sobre os trilhos da *Light*. A companhia de

¹⁶³ *Correio do Ceará*, 14 set. 1928, p. 1; *O Nordeste*, 23 set. 1928, p. 4; *Diário do Ceará*, 21 maio 1929, p. 1; *O Ceará*, 22 maio 1929, p. 1 e 2.

¹⁶⁴ *O Nordeste*, 4 jun. 1929, p. 3.

ônibus, porém, não sobreviveu por muito tempo. No mesmo ano, em 1929, o senhor Oscar Pedreira entrou em acordo com o senhor Ribeiro e comprou a parte da empresa que cabia ao sócio, dando origem à *Pedreira & Cia Ltda.* Mas, se a *Ribeiro & Pedreira* desapareceu, muitas outras firmas de *auto-omnibus* surgiram com o passar dos anos na cidade.

1.2.2 *Expectativas e fim dos bondes*

Passado esse momento de instabilidade, a convivência entre as companhias de bondes e ônibus tornou-se mais tranquila. Mesmo assim, ambos os transportes coletivos continuavam sendo um assunto de destaque na imprensa local e entre os moradores da cidade. Quais seriam então as expectativas da população em relação a esses veículos?

No final da década de 1930, o jornal *O Povo* lançou uma coluna para discutir com os fortalezenses os problemas citadinos. “Uma enquete urbana”, como foi chamada, propunha que os leitores do periódico respondessem a seguinte questão: “Se o senhor [ou senhora] fosse nomeado prefeito de Fortaleza, quais seriam as suas cinco principais cogitações administrativas?”¹⁶⁵ Vale ressaltar que o uso da palavra “nomeado” em vez de “eleito” não era sem razão. Expressa bem o momento que se vivia no campo político com a ascensão do Estado Novo. Apesar do breve período de existência da coluna – a duração foi de pouco mais de um mês –, os comentários publicados explicitam alguns anseios da população em relação à cidade naquele período.

Temas como construção de açougues e de um estádio, iluminação de ruas, embelezamento de praças, entre outros, fizeram parte de “Uma enquete urbana”. Entre os assuntos mais recorrentes estavam a pavimentação das ruas e a melhoria dos transportes coletivos. Em média, das quatro opiniões diárias expostas no jornal, pelo menos uma delas versava sobre tais temas.

A *Light* e os seus bondes eram os principais alvos. De modo geral, apresentavam-se como os principais desejos dos participantes em relação aos veículos da empresa inglesa: a anulação do contrato com a *Light*, a retirada dos bondes da Praça do Ferreira e a expansão dos veículos pela cidade. Apesar de parecer contraditório, os desejos estavam bastante interligados. Por exemplo, alguns dos leitores que queriam a retirada dos bondes da Praça do Ferreira também chegavam a dizer, na mesma publicação, que, se fossem prefeitos, iriam

¹⁶⁵ *O Povo*, 16 fev. 1939.

aumentar o número de veículos e a expandir as linhas dos transportes da *Light* para o subúrbio de Fortaleza.

Mesmo com essas contradições, as pessoas que queriam o fim do acordo entre a administração municipal e a *Light* argumentavam que a retirada total dos bondes deveria acontecer porque “os seus serviços não condiz[iam] com o progresso da cidade, precisa[va]-se de transportes rápidos”.¹⁶⁶ E quais seriam esses veículos rápidos? Os ônibus. Aqueles que queriam retirar *tramways* do “coração” da cidade também demonstravam um pensamento similar: “deteria as atuais linhas de bondes, pelo menos 5 quarteirões da Praça do Ferreira – [a tendência moderna é substituir os bondes pelos ônibus]”.¹⁶⁷

Importante observar que, enquanto se propunha o deslocamento dos bondes para áreas periféricas da cidade ou a sua retirada total, questionava-se a transferência dos pontos ônibus para outras regiões do Centro que não fosse a Praça do Ferreira. Ao longo das décadas de 1930 e 1940, a administração municipal fez inúmeras tentativas de retirada dos ônibus do “Coração da Cidade”, todas envoltas em reclamações de usuários e donos das empresas de transporte. Ao que parece, no âmbito dos transportes coletivos, os veículos da firma inglesa tornavam-se cada vez mais secundários.

Esses leitores expressam um desejo em fortalecer os transportes automotores em Fortaleza. E o interesse na pavimentação das vias só reforçava essa tese. Mas, apesar de algumas pessoas não concordarem, os bondes elétricos não estavam completamente descartados desse projeto de cidade. Os veículos da *Light* deveriam sair do ponto principal do Centro, mas a sua presença seria bem-vinda nos bairros mais afastados da área central, tais como a Porangaba, a Barra do Ceará e o Morro da Balança.¹⁶⁸ Conforme a cidade aumentava suas fronteiras, a necessidade por transportes também crescia, o que se tornou um problema ainda maior na década de 1940.

Nesse momento, os transportes de Fortaleza viviam em meio a uma crise. No caso dos ônibus, como a gasolina estava escassa, os veículos tiveram que usar como combustível o gasogênio, produzido pela combustão de carvão. Já os bondes enfrentavam dificuldade de renovação do seu material. A *Light* estava com problemas não só em relação aos seus veículos, mas também no que se referia à produção e à distribuição de eletricidade.¹⁶⁹

O transporte de ônibus já não era uma novidade nesse momento. Tanto é que os serviços das empresas também foram alvos de críticas na imprensa local. Como visto no

¹⁶⁶ **O Povo**, 25 fev. 1939.

¹⁶⁷ **O Povo**, 3 mar. 1939.

¹⁶⁸ **O Povo**, 11 mar. 1939.

¹⁶⁹ MENEZES, 2009, p. 22.

tópico anterior, os veículos foram considerados desconfortáveis, sujos e sem padrão. Mesmo com todos os defeitos, os ônibus não superavam a precariedade do serviço de bondes.

A Light continua a ser um triste assunto para os que amam a cidade. Na verdade, ela não tem passado de um trambolho, que teima em estorvar o nosso progresso, com os seus ridículos calhambeques modelo 1914. [...] “Não há quem desconheça as deficiências dos serviços da Light. A falta de pontualidade no horário dos bondes, a imundície dos seus carros, o barulho infernal de ferro velho que eles deixam pelas ruas, a espera incômoda dos desvios e, sobretudo, os incêndios que por último vêm pondo em perigo a própria segurança física dos passageiros, constituem aspectos por onde se pode analisar com cuidado o que tem sido a contribuição daquela companhia ao progresso de nossa terra”.¹⁷⁰

Os bondes que anteriormente eram símbolo do progresso, a partir de então, representavam o atraso. Parecia inadmissível que os veículos de 1914 ainda estivessem circulando pela cidade, não oferecendo qualquer segurança aos seus passageiros. Os riscos iam dos mais simples, como rasgar a roupa em um parafuso mal encaixado, aos mais complexos, como presenciar frequentemente curtos-circuitos ou incêndios nos veículos. O barulho e a lentidão também se tornaram características marcantes dos bondes da *Light*. Era o ruído e a lerdeza do atraso e não mais do moderno.

Sem muita perspectiva de mudança, os pedidos pela retirada da *Light* ganharam mais força em meados dos anos 1940. Além da precariedade dos serviços, argumentava-se que a companhia não cumpriu as promessas estabelecidas no “acordo de 1939”. Nesse ano, a *Light* entrou em negociação com o poder público a fim de majorar o preço das passagens de bondes. A prefeitura aceitou, mas, em troca, exigiu da firma o cumprimento de algumas obrigações, tais como “Modificação do tráfego dos bondes da praça do Ferreira, conforme o “croquis” aprovado pela Prefeitura, obrigando-se esta a adotar igual medida quanto aos ônibus – 24 meses”; “[...] Reforma de 11 bondes, de 30 para 44 passageiros, sendo 8 bondes em cada 3 meses – 18 meses”; “Prolongamento da linha de alta tensão, para luz e força, até Mucuripe – 9 meses”. Além disso, a companhia era obrigada a “MANTER EM TRÁFEGO, BONDES EM NÚMERO SUFICIENTE A ATENDER AS NECESSIDADES DO PÚBLICO [...]” e servir “COM LINHAS DE ÔNIBUS três (3) pontos da cidade ligados ao centro por ruas que tenham pavimentação adequada, nos quais TERÁ EXCLUSIVIDADE desde que antes do início do serviço não se apresentem particulares que se proponham fazer o mesmo tráfego. [...]”. A intenção era levar eletricidade para lugares mais distantes como o bairro do

¹⁷⁰ *Correio do Ceará*, 19 maio 1942, p. 2.

Mucuriipe, melhorar o transporte de bondes e expandir o serviço de ônibus, mas as promessas não foram cumpridas. Como disse um leitor do jornal *Correio do Ceará*, eram “belas promessas, ‘para inglês vêr’ mas que os Cearenses não viram nenhuma delas”.¹⁷¹

Diante da grave crise em que se encontravam, os dirigentes da *Light* novamente prometeram melhorar os seus serviços. “O gerente da companhia declarou-nos que o primeiro navio que chegar da Inglaterra trará o material para consertos, pedido há anos. 53 bondes poderão voltar a transportar a população”.¹⁷² Poucos meses depois, no entanto, os bondes da *Light* deixaram de circular definitivamente pela cidade.

Após tantas disputas entre as empresas de bondes e ônibus, os últimos permanecem em Fortaleza até os dias de hoje. Mas, antes mesmo de os ônibus começarem a circular pelas ruas, outros transportes já trafegavam pelas vias da cidade, era o caso das carroças, dos alimárias e bicicletas. Veremos a seguir como se deu a convivência desses diferentes veículos na cidade.

1.3 Numa estrada paralela

Quando o dia começa a clarear, passam os leiteiros, em charretes puxadas a burro. Eles gritam: “leiteiro!” e as donas de casa e “criadas” aparecem com os vasilhames e com as línguas afiadas, xingando que o leite está “azul” de tanta água...

[...] E passam os vendedores de lenha, em carroças puxadas a burro.¹⁷³

A cena descrita acima se passou na Fortaleza dos anos 1940, segundo o memorialista Marciano Lopes. É época em que leiteiros, vendedores de lenha e de carne, “aguaceiros”, verdureiros e fruteiros passavam à porta de sua casa na avenida do Imperador, região central da cidade. O jornalista Eduardo Campos também registrou, em seus escritos de memórias, a presença desses profissionais na mesma avenida ainda no início dos anos 1920, quando sua família fixou residência na capital.¹⁷⁴

Percebe-se que o trabalho de uns resultava na comodidade de outros, com a possibilidade de se comprar certo número de produtos na porta de casa. Como frisado no texto inicial, isso acontecia também graças às charretes e às carroças puxadas a burro que levavam

¹⁷¹ *Correio do Ceará*, 12 ago. 1944, p. 6.

¹⁷² *Correio do Ceará*, 3 jan. 1946, p. 6; *Correio do Ceará*, 6 ago. 1946, p. 6; *Correio do Ceará*, 19 mar. 1947, p. 1.

¹⁷³ LOPES, Marciano. *Royal Briar*. 2. ed. Fortaleza: Armazém da Cultura. 2012. p. 151-152.

¹⁷⁴ CAMPOS, Eduardo. *Na flor da idade*: memórias de infância e adolescência. Fortaleza: Tukano, 1991. p. 45; LOPES, 2012, p. 151-152.

as mercadorias até os compradores. Pelo que dizem os cronistas, essa parecia ser uma situação comum no cotidiano fortalezense. Mas a presença desses elementos associados ao ambiente rural contrariava setores da sociedade fortalezense que desejavam fazer de Fortaleza uma cidade moderna.

No caso das carroças e charretes puxadas a burro, por mais que fossem úteis para a população e para os vendedores de mantimentos, a circulação desses transportes a tração animal, em meio à disseminação dos veículos modernos (automóveis, ônibus, bondes), provocava cada vez mais incômodo nos administradores do município e em alguns entes da imprensa local.

Sendo assim, neste tópico da dissertação, procurou-se entender como se deu a convivência entre os veículos modernos e aqueles a tração animal. Qual o lugar e a importância desses transportes mais simples para cidade a partir desse momento? Esses veículos serviam para quê e a quem?

Assim como os automóveis e ônibus, os transportes a tração animal também deveriam ser licenciados pela prefeitura. O licenciamento era anual, tendo custo de 30\$000 e 15\$000 para os donos de carroças de aluguel e particular, respectivamente. Além disso, para conduzir veículos de tração animal de qualquer tipo – destinado a transportar passageiros ou cargas, pertencentes a particulares ou repartições públicas –, era necessário possuir carteira de habilitação fornecida pela Inspetoria de Veículos.¹⁷⁵

Conforme visto até aqui, os transportes a tração animal serviam para a condução de mercadorias, vindas da zona rural de Fortaleza e de municípios vizinhos. Muitos dos vendedores de suprimento eram homens do campo que procuravam comercializar o que produziam em seus sítios, chácaras. Esse era o caso de João Cardoso dos Santos, agricultor que se envolveu num acidente com um ônibus enquanto montava um jumento e conduzia outro com carga. Cardoso retornava do centro da cidade, onde tinha ido vender lenha.¹⁷⁶

Os veículos a tração animal também faziam a condução de passageiros. Supõe-se que os utilizavam pessoas de condições menos favorecidas e habitantes de zonas mais afastadas da cidade que não dispunham de outra opção de transporte. E, por fim, esse tipo de veículo era utilizado em serviços urbanos. Em 1931, por exemplo, a prefeitura municipal

¹⁷⁵ **Diário do Ceará**, 5 jan. 1927; Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 228.

¹⁷⁶ Ver Capítulo 3: APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, nº do Processo: 1930/03.

abriu concorrência para o fornecimento de oito carroças destinadas ao serviço de limpeza pública.¹⁷⁷

Percebe-se que esse tipo de transporte tinha o seu espaço na cidade, sendo útil a viajantes, vendedores e ao poder público. Prova também de sua importância são os anúncios de venda de carroças e jumentos e a procura por animais desaparecidos, com a oferta de recompensa: “Gratifica-se bem quem der notícias de uma burra preta, grande, magra, desaparecida há três dias de Porangaba”.¹⁷⁸

A prefeitura de Fortaleza também chegou a ofertar animais nos periódicos locais.

De ordem do exmo., sr. Major Tiburcio Cavalcante, Prefeito Municipal, faço publico para o conhecimento dos interessados que no dia 23 do corrente mês serão vendidos em hasta publica uma jumenta preta e um jumento cardão [...] e uma jumenta cardã [...], animais esses que foram apreendidos na via publica pela Fiscalização da Prefeitura. Os seus proprietários poderão procurá-los até aquela data, pagando, porém, as despesas respectivas.¹⁷⁹

Como aponta o próprio texto, os jumentos não pertenciam à administração municipal, eles haviam sido apanhados numa fiscalização. Com o passar dos anos, os donos de carroças e alimárias foram acometidos por uma série de regras acerca do tráfego de animais nas ruas da cidade. Além de afirmar o que podia e o que não podia fazer, tais determinações apontavam as consequências de um possível descumprimento das recomendações, como multas e apreensão dos animais.

Em relação ao caso descrito acima, o Código de posturas de 1932 proibia que animais vagassem sozinhos pelas vias. Caso algum fosse encontrado, seria recolhido, podendo ser liberado após o dono pagar “as despesas de matrícula e apreensão e a multa de 10\$000 [...]”.¹⁸⁰ Diante dos casos de abandono de alimárias no depósito da prefeitura, imagina-se que essa quantia fosse expressiva para algumas pessoas. Agora, se comparada a valores de gêneros ou serviços relacionados aos transportes automotivos, a quantia parecia irrisória. Em 1932, um pneumático custava incríveis 1:500\$000 (um conto e quinhentos mil-réis), e um litro de gasolina chegou a ser vendido por 1\$350 réis. Já uma viagem de ônibus do Centro até a Porangaba custava \$500, ou seja, para fazer o percurso de ida e volta, desembolsavam-se 1\$000 por dia. No caso de trabalhadores e estudantes que se deslocavam entre essas duas

¹⁷⁷ **O Povo**, 18 mar. 1931.

¹⁷⁸ **O Povo**, 3 jan. 1931; 23 ago. 1932; 21 fev. 1933; 7 abr. 1940.

¹⁷⁹ **O Povo**, 21 fev. 1933.

¹⁸⁰ Art. 386, Código de posturas de 1932.

localidades ao menos cinco dias por semana, chegavam a gastar 10\$000, valor da multa de retirada do animal do depósito municipal.¹⁸¹

De todo modo, também chama atenção o empenho da prefeitura em colocar os animais em circulação novamente. Fazendo isso, a edilidade obteria algum lucro com o pagamento da multa pelo dono da alimária ou a sua venda para uma outra pessoa e não ficava no prejuízo, afinal quanto mais tempo os animais permanecessem aos cuidados da municipalidade, maior o gasto com sua alimentação, por exemplo. Não por acaso, dois dias apenas separam o anúncio do jornal, em 21 de fevereiro, da realização da hasta pública, em 23 de fevereiro.

Ainda sobre o trânsito de alimárias pela cidade, o espaço de circulação dos veículos a tração animal passou por inúmeras redefinições ao longo do período em estudo, tudo isso em meio a disputas com ônibus e bondes. Em 1926, por exemplo, o prefeito Godofredo Maciel determinou a proibição “da entrada na area urbana da cidade de animaes cargueiros em tropa (comboios) para transportar mercadorias, devendo ser designados fóra dessa area, os locaes onde possam estacionar ditos comboios”. As fronteiras da zona proibida eram marcadas pelas ruas Tristão Gonçalves, Coronel Bezerril, General Clarindo de Queiroz e das Flores (atual Castro e Silva), formando uma espécie de retângulo que englobava trechos de pelos 18 menos quarteirões.¹⁸² Mas havia uma exceção. Era possível adentrar essa área quando se levava gêneros de pequena lavoura por meio de um quarteto de animais (no máximo).¹⁸³ Vale lembrar que o mercado de ferro, destinado à venda de “carne verde”, estava situado dentro da “zona proibida”, em plena rua Floriano Peixoto. O mercado, que fora inaugurado em 1897, permaneceu próximo à Praça do Ferreira até 1937, quando foi desmembrado e transferido para os bairros da Aldeota e do Alagadiço.¹⁸⁴

Ao que tudo indica, tal determinação não surtiu o efeito desejado. Alguns anos depois, em 1931, o novo prefeito Major Tibúrcio Cavalcante também proibiu a circulação de animais cargueiros pelas ruas do Centro. Dessa vez, a área protegida foi um pouco menor,

¹⁸¹ **A Nação**, 20 jan. 1932, p. 5; **Correio do Ceará**, 14 abr. 1934, p. 1.

¹⁸² Com denominação atual, ruas no sentido oeste-leste: Tristão Gonçalves, 24 de Maio, General Sampaio, Senador Pompeu, Barão do Rio Branco, Major Facundo, Floriano Peixoto, Assunção e General Bezerril. Vias no sentido sul-norte: Clarindo de Queiroz, Duque de Caxias, Pedro I, Pedro Pereira, Liberato Barroso, Guilherme Rocha, São Paulo, Senador Alencar e Castro e Silva.

¹⁸³ **Diário do Ceará**, 5 jan. 1927.

¹⁸⁴ Atualmente, a parte da estrutura que foi montada na Aldeota continua de pé e em funcionamento, sob a alcunha de “Mercado dos Pinhões”, a outra parte que foi transferida para o Alagadiço não permaneceu lá por muito tempo, sendo realocada na área do atual bairro da Aerolândia. AZEVEDO, Miguel Ângelo de. **Fortaleza de ontem e de hoje**. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1991. p. 175-181.

com doze quarteirões.¹⁸⁵ Mas há um ponto em comum entre as regulações: ambas “protegem” a região da Praça do Ferreira, principal ponto de comércio e serviços da cidade. Percebe-se certo interesse em evitar a circulação de veículos a tração animal naquele logradouro.

Estamos devidamente informados de que o novo Regulamento da Inspectoria de Vehiculos proíbe terminantemente a passagem pela praça do Ferreira, de carroças [...] e os “tradicionaes” burricos conductores de agua e cargas. Somente por ali transitarão bondes, auto-omnibus, automoveis e carros de bombeiros, quando algum dia existirem em nossa capital.¹⁸⁶

Esse período em que se discutia a proibição de “carroças [...] e os “tradicionaes” burricos conductores de agua e cargas” de circularem na Praça do Ferreira é emblemático. Ocorreu pouco tempo após a instalação de duas novas caixas d’água na Praça de Pelotas.¹⁸⁷ A intenção era garantir o abastecimento da cidade. No entanto, esse equipamento que começou a ser construído em 1911 e só foi implementado no ano de 1926, em meio a uma série de interrupções da obra, já foi inaugurado defasado. A água das caixas não chegava a todas as residências de Fortaleza e, mesmo que chegasse, não seria capaz de atender a demanda da população.¹⁸⁸ Diante disso, os “burricos conductores de agua” continuavam circulando pelas ruas da capital, adentrando a década de 1940, como ressaltou Marciano Lopes em suas memórias.¹⁸⁹ A prática reminiscente do século XIX era conduzida pelos chamados “aguadeiros”, trabalhadores que exerciam exclusivamente o ofício de transporte de água.¹⁹⁰

Como se pôde ver no trecho acima, nos idos da década de 1920, já se desejava afastar tal prática, sustentada pelas alimárias e as carroças, da Praça do Ferreira. O intuito era promover o tráfego de transportes modernos (de passageiros ou de passeio) naquela área. Até mesmo o carro de bombeiros, que parecia ser uma novidade e sequer havia chegado a Fortaleza, poderia transitar nas proximidades da praça, mas os veículos “tradicionais” não.

¹⁸⁵ Com denominação atual, ruas no sentido oeste-leste: Senador Pompeu, Barão do Rio Branco, Major Facundo, Floriano Peixoto, Assunção e General Bezerril. Vias no sentido sul-norte: Pedro Pereira, Liberato Barroso, Guilherme Rocha, São Paulo, Senador Alencar e Castro e Silva.

¹⁸⁶ **Correio do Ceará**, 25 jul. 1928, p. 5.

¹⁸⁷ Hoje Praça Clóvis Beviláqua, conhecida popularmente como Praça da Bandeira.

¹⁸⁸ ALMEIDA NETO, José Maria. **As mudanças de usos da Praça Clóvis Beviláqua**: do ponto do chafariz às águas da intelectualidade. Fortaleza-CE, 1888-1943. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015, p. 114-120.

¹⁸⁹ “O sol já começa a esquentar e os ‘aguadeiros’ começam a surgir. Vêm da Floresta, da Pirocaia e da fonte do Zuca Aciolly. Conduzem o ‘precioso líquido’ em grandes pipas de madeira, sobre carroças. Em ancoretas, a água é levada aos potes no interior da casa”. LOPES, 2012, p. 152.

¹⁹⁰ ALMEIDA NETO. op. cit., p.109; MAIA NETO, 2015, p. 120.

Provavelmente, considerava-se que o transporte de carga não condizia com o ambiente moderno da Praça do Ferreira.

O incômodo com a presença de veículos a tração animal também chegou a outros logradouros, como na avenida João Pessoa.

Estrada revestida de concreto [...] é claro que não foi entregue a um trafego geral, e sim particularizado aos veículos de roda de borracha e as pessoas. E para a observancia dessa justa restrição, fôra construída paralelamente uma outra estrada, pela qual, obrigatoriamente, deveriam transitar os demais veículos de roda com aro de ferro, bem como os cargueiros, que, em comboios, demandam ou deixam a nossa cidade. [...] Agora, porém, comboios de animais, carroças e gente montada, fazem daquela avenida a estrada preferida, apressando o seu deterioramento. E na marcha em que a coisa vai, que já dificulta, por vezes, o trafego dos ônibus e automóveis, não estaremos longe do dia em que os reparos daquela estrada terão de ser reclamados pelos que dela se servem. Não será melhor prevenir que remediar. Chamamos para o caso a atenção das autoridades competentes.¹⁹¹

A reportagem tratou como evidente a proibição dos comboios de animais e carroças na via em concreto. As carroças tinham rodas de madeira, às vezes cobertas por chapas de ferro, ou seja, não tinham as condições técnicas adequadas para usufruírem da boa pavimentação.¹⁹² O uso dos pneus também chegou a ser aconselhado para as carroças, pelo menos para aquelas que estavam na zona rural. “Onde a carroça com rodas de pneus foi introduzida tem dado os melhores e mais positivos resultados [...]. É necessário, pois, que se incentive em todo o interior o uso das úteis e mui econômicas carroças”.¹⁹³

Já para as vias de concreto situadas na cidade, o que se queria era a exclusividade para os novos veículos, automóveis e ônibus. Mas, como os transportes a tração animal eram importantes, principalmente, pelo carregamento de mercadorias, pensou-se numa alternativa para realizar o deslocamento da zona rural da cidade até a área central: o estabelecimento de uma estrada paralela à avenida João Pessoa.

A Estrada do Gado, chamada assim por ser um percurso destinado aos bois que vinham do interior para o abate no matadouro no começo do século XX, agora ganharia uma nova utilidade, seria o caminho adequado para os transportes à tração animal.¹⁹⁴ Mesmo

¹⁹¹ **A Rua**, 23 abr. 1933, p. 3.

¹⁹² Em São Paulo, no início do século XX, também se proibiu a circulação de carroças pelo perímetro central, sob justificativa de preservação da pavimentação a macadame. O intuito era conservar o calçamento para os veículos mais sofisticados, que possuíssem pneus de borracha. ROLNIK, 1997, p. 106.

¹⁹³ **O Nordeste**, 16 out. 1944, p. 3.

¹⁹⁴ Os bois que vinham do interior seguiam para o abate eram levados sempre por um mesmo caminho que ficou conhecido como “Estrada do Gado”. Vale lembrar, no entanto, que tal denominação não se referiu a um único espaço, mas variou conforme a localização do matadouro da cidade. Por exemplo: quando o abatedouro ficava

assim, a via de concreto continuava a ser mais interessante para os donos de carroças e animais. A nova estrada, por exemplo, não dispunha de qualquer pavimentação, o que implicava um deslocamento mais lento e desconfortável para eles, ao contrário da avenida João Pessoa.

O código de postura de 1932, porém, reservava a prefeitura “o direito de proibir o transito de qualquer veículo ou o emprego de qualquer sistema de transporte, que possa ocasionar estragos nas vias públicas”. E foi isso que aconteceu. Sob a ordem do prefeito municipal, um edital determinou: “é proibido o transito de animais e carroças sobre a parte das ruas pavimentadas a concreto, sujeitando-se á multa de cinquenta mil réis [...] e á pena de apreensão do animal ou veículo, todo aquele que infringir o disposto neste edital”.¹⁹⁵ É interessante observar o valor da multa estabelecida para essa situação: 50\$000, ou seja, o quántuplo do que era cobrado por apreensão de animais na via pública, como visto anteriormente. Isso sinaliza gradações de transgressão, conforme a ótica da municipalidade: considerava-se muito mais grave trafegar com alimárias em logradouros com pavimentação a concreto – destinados ao veloz trânsito de transportes automotores – do que “abandonar” os animais pelas ruas da cidade.

Apesar da determinação, os relatos sobre o uso da avenida João Pessoa por parte de carroceiros persistiam. “A última hipótese é a que ocorre com a avenida João Pessoa, cujo trânsito se mostra inteiramente desorganizado, em consequência da anomalia acima mencionada” [“congestionamento do tráfego, provocado por veículos a tração animal sobretudo carroças, e por semoventes”].¹⁹⁶ Vê-se, nesse instante, já fins da década de 1940, que a presença dos veículos a tração animal na avenida João Pessoa continuava incomodando, não mais pela possível danificação da pavimentação, mas por outra razão. Agora eles eram os responsáveis pela desorganização, pelo congestionamento do trânsito naquela via. Num momento em que a velocidade causava fascínio, as carroças eram consideradas “ronceiras” e os burros de carga “lerdíssimos”. A “lentidão”, portanto, desses transportes atrapalhava a fluidez do tráfego na avenida João Pessoa, onde se permitia velocidades maiores devido à localização em área suburbana.¹⁹⁷

Diante disso, a Inspetoria de Veículos decidiu (novamente) proibir os “transitos de animais de carga e montaria pela Avenida João Pessoa, devendo o mesmo ser feito pela

no bairro Alagadiço, a atual rua Justiniano de Serpa ganhou a alcunha de “estrada do gado”. Com a construção do novo matadouro fora do perímetro urbano em 1926, a nova “estrada do gado” correspondia à atual avenida Gomes de Matos, no Montese. A referência feita acima é dessa última localização.

¹⁹⁵ **O Povo**, 31 ago. 1933.

¹⁹⁶ **Correio do Ceará**, 13 jan. 1948, p. 2.

¹⁹⁷ **Correio do Ceará**, 13 jan. 1948, p. 2.

Estrada do Gado”.¹⁹⁸ Em ambos os casos de proibição de tráfego dos veículos a tração animal pela avenida, havia o entendimento de que os veículos antigos estavam no lugar errado, invadindo o espaço dos automóveis, ônibus ou destruindo um lugar que tinha sido construído exclusivamente para transportes modernos. Desse modo, os veículos antigos e modernos não poderiam dividir o mesmo espaço. Eles teriam que, no máximo, caminhar próximos, em paralelo, mas sem encontros diretos.

Eis que (novas) soluções surgiram para tal problema: voltar a usar a Estrada do Gado que deveria ser calçada e construir uma nova via para o tráfego de “carroças e semoventes, que se destinam ao abastecimento de lenha, frutas e verduras da cidade”.¹⁹⁹

Enquanto não se constrói uma paralela da avenida João Pessoa com o prolongamento, por exemplo, da rua Carapinima que é o resultado da fusão das avenidas Tristão Gonçalves e Imperador, poderia ser aproveitado para esse mister a chamada “estrada do gado”. Esta começa em Porangaba, e em linha reta prolonga-se até o Matadouro Modelo, com acesso imediato para a rua Senador Pompeu e Gentilândia. Sua pavimentação seria obtida com facilidade junto à Prefeitura dado a importância da nova rua que seria entregue à cidade, com a função de aliviar o tráfego da avenida João Pessoa, e estabelecer nova comunicação entre Porangaba e Fortaleza.²⁰⁰

Coincidentemente, após a matéria do *Correio do Ceará*, o vereador Gutenberg Braun, num ofício dirigido ao prefeito, solicitou “a construção do calçamento da Estrada do Gado, facilitando, assim, o transporte e descongestionamento às Avenidas João Pessoa e Visconde de Caupe”.²⁰¹ Quanto ao material que seria utilizado na pavimentação, imagina-se que o concreto não seria usado. De todo modo, não deixa de ser curioso que, depois de justificar a saída dos veículos a tração animal da avenida João Pessoa devido à deterioração que esses transportes causariam na via de concreto, seja pedido o calçamento da Estrada do Gado, por onde deveriam passar, a princípio, somente as carroças e os animais. O que teria acontecido nesse meio tempo? Haveria outras razões para tal pedido?

Pode-se imaginar algumas respostas. A matéria do *Correio do Ceará* aponta que calçar a Estrada do Gado seria importante devido ao descongestionamento do trânsito e também por ser uma via de ligação entre Fortaleza e Porangaba, passando pelo matadouro e dando acesso à rua Senador Pompeu (que seguia até o Centro da cidade) e à localidade da Gentilândia, bairro em expansão naquele momento proporcionada pelo empreendimento

¹⁹⁸ Código de 1932, art. 395; *O Povo*, 26 jul. 1947, p. 7.

¹⁹⁹ *Correio do Ceará*, 13 jan. 1948, p. 2.

²⁰⁰ *Correio do Ceará*, 13 jan. 1948, p. 2.

²⁰¹ Ata da 14ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 de janeiro de 1948.

imobiliário do banqueiro José Gentil. A pavimentação da Estrada do Gado, provavelmente, seria um elemento de valorização desses lugares. Além do mais, apesar do enquadramento da circulação dos veículos a tração animal pela administração municipal, a presença das carroças e charretes puxadas a burro levando leite, lenha, frutas e verduras parecia ser algo bem comum e relevante para a população.

Diante do que se discutiu até aqui, fica evidente que havia tentativas de estabelecer lugares distintos para os transportes a tração animal na cidade, afastando-os especialmente da área central e de avenidas importantes. Por que isso estava acontecendo? Por quais razões? Não se pode esquecer também que, ao longo do período em estudo, o Estado, muitas vezes por meio da Inspetoria de Veículos, tentava organizar o trânsito de Fortaleza. Leis e regulamentos procuraram definir o espaço de veículos e pedestres nas vias, assim como instruir motoristas e transeuntes sobre as mudanças no modo de deslocamento.

Mas, além disso, como se pôde ver anteriormente, uma das primeiras justificativas dadas tratava do suposto desgaste da pavimentação causado por esses veículos, assim como a sua lentidão que atrapalhava o trânsito. Havia ainda outros motivos que justificavam as tentativas de afastamento dos veículos a tração animal das principais áreas da cidade. Eles passaram a ser associados, por exemplo, ao atraso.

Na propaganda em que o Edifício Lopes procurava divulgar a qualidade de suas instalações, que contava inclusive com elevador, é perceptível essa alusão: “Na época que vivemos da velocidade do rádio e da televisão, ninguém se conformaria mais em andar nos bondes puchados a burro porque o progresso nos deu o bonde eléctrico, o omnibus e o avião”.²⁰² No anúncio ressaltava-se que os tempos eram outros, tanto na área do entretenimento como dos transportes. Tinha-se a opção de escolher entre uma série de novos veículos, terrestres e até mesmo aéreo, dando a entender que os transportes a tração animal eram desnecessários e não mais desejados pelas pessoas. Diante das “maravilhas” da modernidade, que eram sinônimo de conforto, bem-estar e rapidez, os transportes antigos eram quase sempre desqualificados e negativados.

Em outro caso, os veículos a tração animal também foram sujeitados a comparações com elementos advindos da modernidade. Em 1933, a empresa *Light* resolveu substituir o seu “carro-torre”,²⁰³ que era puxado por dois burros, por um caminhão. A atitude do gerente da firma de bondes chegou a ser comemorada na imprensa.

²⁰² *O Nordeste*, 12 jan. 1937, p. 4.

²⁰³ Carro de manutenção da rede elétrica.

O acto justiceiro do gerente da “Light” profundo conhecedor da Historia, e, por isso mesmo, da ogeriza que os civilizados votam aos burros, calou fundamente nesta progressista cidade de Fortaleza. Não teremos mais, nas ruas, aquella barulheira horrivel do carro primitivo, cuja aproximação desafinava os nervos da gente pacata e lembrava a marcha de um tanque de guerra. Agora, sim. É um caminhão moderno, macio, civilizado.²⁰⁴

O autor do texto deixa bem clara a sua opinião sobre o antigo transporte, escancarando sua percepção sobre os veículos: aquele com os burros o incomodava pelo barulho e por ser “primitivo”, sendo inadmissível a sua presença numa cidade civilizada. Se, num primeiro momento, os sons ligados à vida moderna – buzinas, gramofones – causaram estranheza na população, percebe-se que, à medida que eles se tornaram mais familiares aos fortalezenses, os sons “antigos” vão ficando despercebidos ou até mesmo passam a causar incômodo, como nesse caso. Os “rumores orgânicos” estavam sendo associados “à imagem do atraso urbano que se queria combater”.²⁰⁵

Enquanto isso, o caminhão “moderno” era o que se desejava disseminar em Fortaleza. Para o autor, veículo que não fazia barulho e que tinha uma marcha macia, sem os inconvenientes e o perigo de um transporte que lembra a marcha de um “tanque de guerra”. A maciez do movimento provavelmente se dava pela presença dos pneus de borracha no caminhão, uma novidade ainda distante dos veículos a tração animal, em sua maioria, com rodas de madeira. Posteriormente, as carroças também aderiram a esse tipo de pneumático, tendência decorrente do processo de industrialização no qual “materiais e fontes energéticas ‘vivas’ ou sujeitas a muitas variações (madeira, vento, água, tração animal ou humana) cedem lugar a congêneres minerais ou sintéticas (ferro, carvão, vapor, combustíveis fósseis)”.²⁰⁶

E por falar em combustíveis fósseis, devido à Segunda Guerra Mundial, a falta de gasolina causou problemas para os donos de automóveis, caminhões e empresas de ônibus. Os carros particulares foram os mais atingidos, sendo até mesmo suspenso o seu tráfego pelas ruas. Já os ônibus, alguns se mantiveram em circulação graças ao combustível gasogênio.

Apesar do crescente incômodo em relação aos veículos a tração animal, os mesmos se mantinham na cidade e, por ironia, foram eles muito úteis durante esse período de crise no início da década de 1940. Os transportes “antigos” ganharam relativo espaço, aparecendo como uma solução: “Contornando a crise de gasolina, bicicletas e veículos movidos a tração animal vão entrar em trânsito na capital, modificando inteiramente sua

²⁰⁴ **O Nordeste**, 10 abr. 1933, p. 3.

²⁰⁵ SILVA FILHO, 2006, p. 21-47.

²⁰⁶ *Ibid.*, p. 47.

feição. É um derivativo oportuno e eficiente que se cria para as dificuldades do transporte[...].”²⁰⁷

Enxergando esse momento como uma oportunidade de negócios, José Monteiro encaminhou um ofício ao órgão responsável, onde propunha explorar o transporte de passageiros por meio de veículos a tração animal. “O sr. José Monteiro mostra-se disposto a servir a linha de Barreiros, desde o Benfica até o ponto terminal da linha de ônibus do Ginásio Juvenal de Carvalho e futuramente até a vila de Porangaba”. Monteiro queria a exclusividade da linha, mas o que também chama atenção é a sua preocupação com uma possível expansão do serviço oferecido, antes mesmo de ter seu pedido aceito pelas autoridades.

E por que a escolha de tal percurso? Curiosamente, Monteiro escolheu um trecho que não se dirigia para a área central da cidade, mas optou por uma região estratégica pela demanda de pessoas e também onde se localizava a avenida João Pessoa, principal ligação entre a localidade Porangaba e bairros importantes, como o Benfica e o Centro de Fortaleza. Como se viu, a presença dos veículos a tração animal na via de pavimentação a concreto não era bem vista pelos poderes públicos e setores da imprensa, apesar disso, tais transportes continuavam a trafegar pela avenida. Por isso, não se pode descartar que Monteiro tivesse a intenção de fazer o trecho Benfica-Barreiras, num primeiro momento, e depois Benfica-Porangaba por meio da avenida João Pessoa. O que seria mais vantajoso para o seu negócio.

Durante a crise, os veículos a tração animal tiveram papel importante, mas, após o tráfego de automóveis e ônibus voltar ao normal, eles continuaram a ser alvos de delimitações de espaço e até mesmo horários. Em suma, os administradores da cidade e alguns setores da sociedade fortalezense, em sintonia com os preceitos da modernidade, não os queriam, ou melhor, toleravam, em meio a tentativas de imputar-lhes uma série de regras. A intenção era colocar os transportes a tração animal em lugares, digamos, menos expressivos de Fortaleza.

2 O TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS E A CIDADE

2.1 “A cidade está crescendo como gente grande”²⁰⁸

O sr. chefe de policia do Estado acaba de baixar uma portaria determinando que os omnibus que fazem a linha do Bemfica prolonguem o seu percurso ordinario até o Ginásio Juvenal de Carvalho, situado no antigo ponto denominado Barreiros. A medida encerra evidentes beneficios para a população residente á margem e nas imediações da Avenida João

²⁰⁷ *Correio do Ceará*, 20 jul. 1942, p. 2.

²⁰⁸ *Unitário*, 10 de jan. 1938, p. 5.

Pessoa. Mas deixou sem omnibus o bairro populoso da Gentilândia, onde um proprietário conterraneo fundou uma verdadeira cidade, constituída de casas confortáveis e para onde afluem quem procura uma residência higienica[...]. A providência tomada pela Chefatura, como se vê, despiu um santo para vestir outro. Por outro lado, o prolongamento dos ônibus até Barreiros não resolve satisfatoriamente o problema do transporte na avenida João Pessoa, pois a solução, que toda gente verifica necessária, deveria ser a ida de veículos até Itaóca, a fim de servir a numerosa, a intensa população dos bairros: Damas, Pirocaia, Bela Vista, Santo Antonio e outros núcleos densos que procuram tomar os omnibus entre Damas e Itaóca, permanecendo a esperar em vão todas as manhãs até 9 horas, visto que os carros já partem de Porangaba com as lotações completas. [...].²⁰⁹

O trecho acima tratava da situação do transporte coletivo de ônibus em alguns bairros de Fortaleza em meados da década de 1930. Nesse momento, a cidade crescia em direção ao sul da área central, fazendo surgir novas localidades como Gentilândia e Itaóca, Damas, Pirocaia (atual Montese), Bela Vista, Santo Antonio, nas proximidades da avenida João Pessoa. Além disso, bairros mais antigos da região, caso do Bemfica e da Porangaba, consolidavam-se no cenário urbano da capital cearense. Com essa dilatação espacial da cidade, questões relacionadas à moradia, à iluminação pública, ao saneamento, à pavimentação e aos transportes geravam cada vez mais debate na sociedade fortalezense.²¹⁰

A matéria d' *O Povo* supracitada apresenta uma espécie de panorama geral do transporte de ônibus em Fortaleza desse período. Lugares que tinham maior oferta de meios de transportes coletivos, – Bemfica e Gentilândia dispunham de ônibus e bondes –, aqueles que tinham pelo menos uma opção de veículo, como a Porangaba e, por fim, as localidades que não dispunham de linhas exclusivas nem de bondes, nem de ônibus, tais como os núcleos situados ao longo da avenida João Pessoa. A situação retratada, assim, acende alguns questionamentos: será que não interessava aos donos de ônibus explorar tal serviço nessas localidades mais distantes? Seria o número de veículos e empresas insuficientes para alcançar essa área? Por que determinadas regiões dispunham de duas opções de veículos enquanto outras não tinham nenhuma? Afinal, por quais localidades os ônibus trafegavam?

Partindo disso, pretende-se nesse tópico compreender as relações entre a expansão territorial de Fortaleza e o transporte coletivo de ônibus, analisando em específico a situação de alguns bairros da capital. Há a intenção de analisar a implantação desse transporte nas diferentes zonas dessa cidade em constante crescimento, investigando a atuação do Estado, da população, da imprensa nesse processo, bem como os usos dos ônibus. Por fim, existe também o interesse de compreender em que medida esse tipo de veículo ajudou na expansão

²⁰⁹ *O Povo*, 15 dez. 1937, p. 5.

²¹⁰ JUCÁ, 2003.

de Fortaleza e como o crescimento da capital ajudou na afirmação de tal serviço urbano.²¹¹ Diante desse quadro, pensar a relação entre espaço e técnica é fundamental.

2.1.1 Fortaleza sob controle

Fortaleza cresceu de maneira controlada até os anos 1920.²¹² A expansão urbana seguia dentro das previsões estabelecidas pelas plantas de 1863, 1875 e 1888, produzidas pelo engenheiro Adolfo Herbster.²¹³ Em tais projetos, Herbster deu continuidade à proposta de traçado xadrez, já sugerida pelo engenheiro Silva Paulet em 1812, acompanhando uma tendência de intervenções ou propostas de transformação de outras capitais do Norte, tais como Belém, Manaus, Natal, João Pessoa, Teresina e Aracaju.²¹⁴

A planta mais emblemática, a de 1875, propunha uma expansão que seguia do litoral em direção ao interior da cidade, sendo delimitada pelas ruas Aldeota no lado leste até o Boulevard do Jacarecanga, no sentido oeste, chegando ao fim na rua dos Coelhoos, na direção sul (observar traçado na cor preta na Figura 6).²¹⁵ Essa ampliação era uma tentativa de diluir a área urbana que ainda estava bastante concentrada das proximidades da então Praça Dom Pedro II (hoje Ferreira).²¹⁶

As vias que ligavam a capital ao interior (em roxo, na Figura 6) – Estrada de rodagem do Arronches, Messejana, Pacatuba e Soure – também foram incorporadas a proposta de expansão urbana.²¹⁷ Nesse caso, no entanto, Herbster conservou o traçado original das estradas, não seguindo o fixo traçado xadrez que se impunha na cidade.

²¹¹ CAIAFA, 2001, p. 189.

²¹² JUCÁ, 2003, p. 37; ANDRADE, Margarida Julia Farias Salles. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933)**. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012, p. 251.

²¹³ Adolfo Herbster nasceu em Recife em 1826. Foi contratado como engenheiro civil pelo governo provincial de Pernambuco e posto à disposição da Presidência cearense. Transferiu-se para o Ceará em meados dos anos de 1850 quando se tornou o engenheiro da Província e arquiteto da Câmara Municipal de Fortaleza. Vale ressaltar que a planta de 1888 foi produzida por iniciativa do próprio Herbster já aposentado, visando à expansão programada da cidade. CASTRO, José Liberal de. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade da Fortaleza. In: **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza: tomo CVIII, 1994, p. 55-56-70.

²¹⁴ ANDRADE, op. cit., p. 19-21-22.

²¹⁵ Rua Aldeota (hoje Nogueira Acioy), Boulevard do Jacarecanga (corresponde às atuais Avenidas Filomeno Gomes e Padre Ibiapina) e rua dos Coelhoos (atual avenida Domingos Olímpio).

²¹⁶ Segundo a Décima Urbana de 1872, naquele momento a área urbanizada continha 39 ruas, 6 travessas, 11 praças, 4 estradas e dois povoados que estavam fora do perímetro urbano (Meireles e Mucuripe). No entanto, quase metade dos imóveis da zona urbanizada – 510 de um total de 1.347 – estavam localizadas em apenas três ruas: Amélia (hoje Senador Pompeu), 194 imóveis; Formosa (atual Barão do Rio Branco), 168; rua da Palma (hoje Major Facundo) com 148 domicílios. ANDRADE, 2012, p. 144-146.

²¹⁷ Estrada de rodagem do Arronches (hoje Avenidas da Universidade e João Pessoa), Messejana (Avenida Visconde do Rio Branco), Pacatuba (Rua Marechal Deodoro), Soure (atual Avenida Bezerra de Menezes).

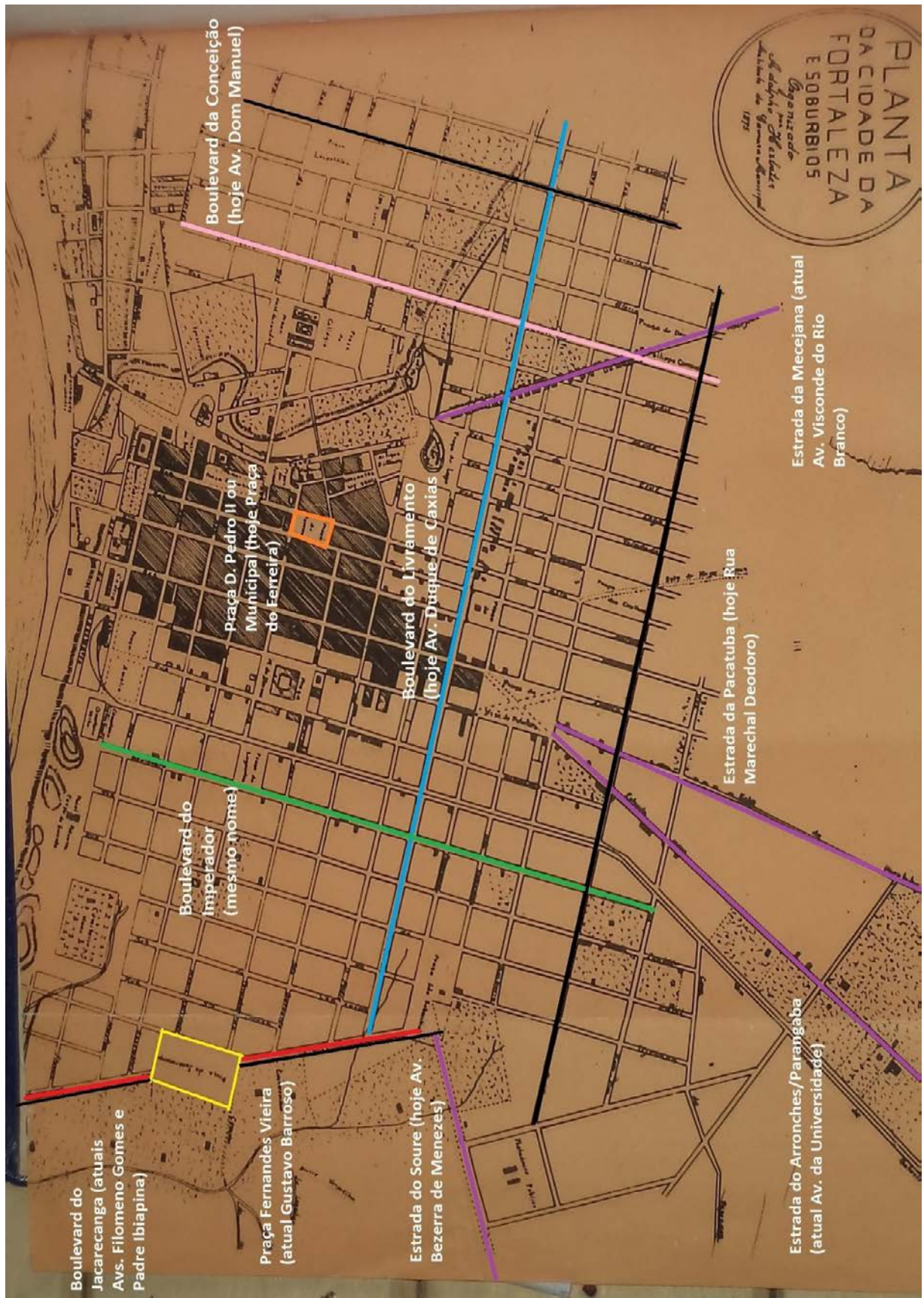


Fig. 6 – Planta da cidade de Fortaleza e subúrbios, 1875. Fonte: Fortaleza: evolução urbana.

Com possível inspiração nas reformas realizadas em Paris pelo Barão de Haussmann, em meados do século XIX, Adolf Herbster propôs a implementação, como veio a ocorrer posteriormente, de três boulevards no entorno da área central: do Imperador, do Livramento e da Conceição.²¹⁸ No sentido Oeste, ele propôs a construção do Boulevard do Jacarecanga. A intenção com os boulevards, sendo vias mais largas, era facilitar os fluxos urbanos que se intensificavam neste período em Fortaleza. É a partir de meados da década de 1870, inclusive, que o transporte de bondes de tração animal passou a circular pela cidade,²¹⁹ bem como aconteceu a instalação da linha férrea, ligando a capital a Baturité.²²⁰

Em 1890, as Estradas do Arronches e da Mecejana também foram transformadas em boulevards, passando a se chamar Visconde do Cauípe e Visconde do Rio Branco, respectivamente.²²¹ Enquanto isso, Pacatuba e Soure permaneceram como estradas. Desse modo, o perímetro urbano de Fortaleza passaria a ter “um total de seis Boulevards [...], 50 ruas [...] seis travessas [...] 19 praças, duas estradas [...] uma povoação denominada Mucuripe e um arraial Moura Brasil”.²²²

Já no decorrer dos anos de 1920, a ocupação nessas vias intensificou-se, resultando na formação de novos bairros. A “área urbanizada espalha-se até as margens do riacho Jacarecanga”, ao longo do antigo Boulevard Jacarecanga. “Outros pontos da cidade foram também ocupados, como, por exemplo, o bairro do Benfica, fruto do parcelamento da chácara do empresário coronel João Gentil Alves de Carvalho”.²²³ O mesmo aconteceu nos bairros do Matadouro, no entorno da Praça Fernandes Vieira, e Outeiro, locais considerados mais distantes da área da Praça do Ferreira, mas que, mesmo assim, já estavam inseridos no perímetro urbano.²²⁴ Nesse período, também os distritos de Porangaba e Mecejana foram incorporados ao município de Fortaleza, crescendo, assim, o espaço territorial e o número de habitantes da cidade.²²⁵

²¹⁸ Boulevard do Imperador (atualmente mantém o mesmo nome), do Livramento (hoje Avenida Duque de Caxias) e da Conceição (atual Avenida Dom Manuel).

²¹⁹ Lembrando que o ponto de partida dos bondes era sempre o Centro da cidade, as primeiras linhas à tração animal foram: Estação de bondes (onde se localizava uma espécie de garagem para os veículos na Estrada de Mecejana – Visconde do Rio Branco); Praia, Mororó (cemitério), Matadouro, Pelotas, Via-Férrea de Baturité e Fernandes Vieira (praça do Colégio Liceu). SAMPAIO, 2010, p. 25.

²²⁰ PONTE, Sebastião Rogério. Fortaleza belle époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930). Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1993, p. 27-28-32-33; FORTALEZA. **Administração Lúcio Alcântara Março 79 / Maio**, Fortaleza: 1982, p.25-66-74.

²²¹ ANDRADE, 2012, p. 155.

²²² Ibid., p. 155.

²²³ Ibid., p. 252-253.

²²⁴ Praça Fernandes Vieira (atual Praça Gustavo Barroso) e bairro Outeiro (hoje situado na área da Aldeota).

²²⁵ JUCÁ, 2003, p. 37; ANDRADE. op. cit., p. 37.

Segundo Andrade, “ao contrário das décadas precedentes, em que as diversas atividades se misturavam num mesmo espaço, a partir de 1920, delinea-se em Fortaleza uma estrutura com áreas mais definidas para cada grupo social e uso”. Obras importantes de “aformoseamento” urbano também aconteceram nesse momento: construção do Parque da Liberdade (1921/1922), reforma da Praça do Ferreira (1925), conclusão de um sistema de avenidas (1927), que estava prescrita na Planta de 1875, ligando o Centro à Praia.²²⁶

Anos após a elaboração dos planos de Adolf Herbster, a administração do prefeito Tibúrcio Cavalcante tratou de fazer um levantamento sobre a situação espacial da cidade. A planta produzida em 1931 permitiu a constatação de que, mesmo não preenchendo de maneira uniforme todos os espaços, Fortaleza havia ultrapassado os limites dos planos do século XIX.²²⁷

²²⁶ PONTE, 1993, p. 59-60.

²²⁷ Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Interventor Carneiro de Mendonça/1931-1934, p. 297.

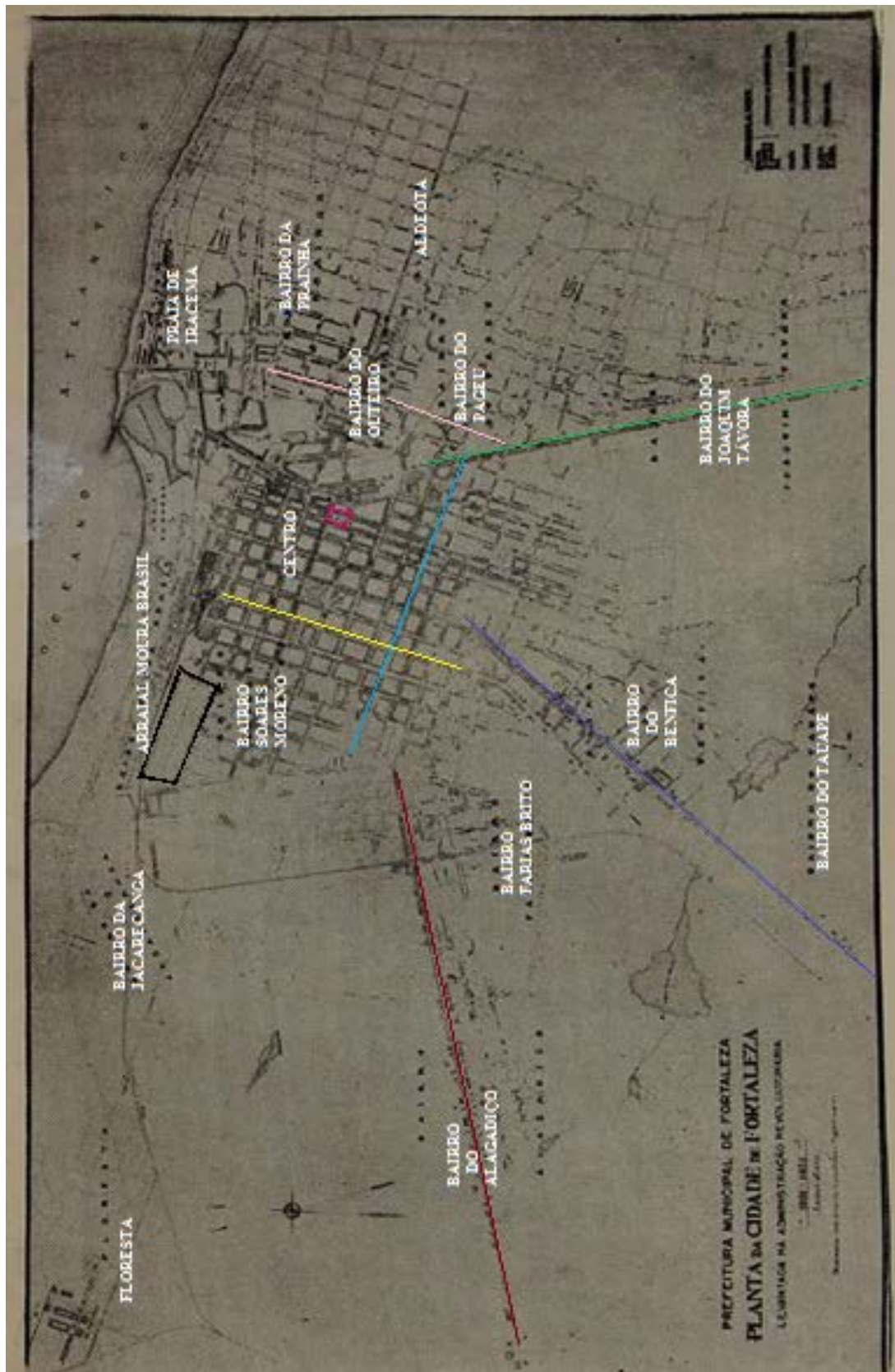










Fig. 7 – Planta da cidade de Fortaleza, 1931/1932. Fonte: Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Interventor Carneiro de Mendonça/1931-1934, p. s/n.

Avenidas:

-  Bezerra de Menezes;
-  Visconde de Cauípe (atual Universidade)/João Pessoa;
-  Imperador;
-  Duque de Caxias;
-  Visconde do Rio Branco;
-  Dom Manuel.
-  Praça do Ferreira
-  Cemitério São João Batista.

A planta evidencia uma série de novos bairros na capital. Por exemplo, a expansão dos bairros Alagadiço, Benfica e Joaquim Távora ao longo das antigas estradas de rodagem Soure, Porangaba e Messejana, respectivamente,²²⁸ e também localizar regiões que estavam se configurando como Loteamento Floresta, Arraial Moura Brasil e a Praia de Iracema. Chama atenção ainda as ausências de Porangaba e Messejana, áreas localizadas ao sul, que foram incorporadas à capital na década anterior, bem como o grande adensamento no sentido leste, englobando os bairros como Prainha, Pageú, Outeiro e Aldeota. Por isso, “há de se lembrar que as plantas cartográficas são lugares de poder; nelas se estabelecem hierarquias entre os lugares – e seus moradores –, exclusões e silenciamentos”.²²⁹

A Aldeota passava por uma intensa ocupação. Para se ter uma ideia, passou de 18 imóveis arrolados em 1922 para 110 em 1936, nos arredores da atual Avenida Santos Dumont.²³⁰ Tornou-se, entre as décadas de 1940 e 1950, um importante núcleo urbano de concentração de famílias abastadas, juntamente com a Praia de Iracema. Devido às obras de implementação do Porto do Mucuripe, porém, muitas residências localizadas no bairro praieiro foram destruídas ou abandonadas por conta do avanço das marés. Sendo assim, a Aldeota ganhou ainda mais destaque.²³¹

Enquanto isso, o Arraial Moura Brasil e outras localidades vão se configurando como áreas pobres da cidade. Conforme Gisafran Jucá,

De 1930 a 1950, além das favelas do Pirambu e do Mucuripe, havia o Cercado do Zé Padre, o Lagamar, o Morro do Ouro, situado entre o açude João Lopes e o atual Monte Castelo, além da Varjota, Meireles, Papoquinho e a da Estrada do Ferro. Também era ocupado pela população carente o Morro do Moinho, entre a estação ferroviária e o Cemitério São João Batista,

²²⁸ Nesse período, as estradas já eram chamadas de Avenida Bezerra de Menezes (Soure), Avenida Visconde de Cauípe e a sua continuação Avenida João Pessoa (Porangaba) e Avenida Visconde do Rio Branco (Messejana).

²²⁹ MAIA NETO, 2015, p. 22.

²³⁰ ANDRADE, 2012, p. 252-253.

²³¹ JUCÁ, 2003, p. 43.

o bairro Seminário, o do São João do Tauape, que se estendia à área mais baixa do Lagamar. À margem da [então] BR-116 ficava o Alto da Balança e, antes de Mecejana, havia a localidade de Cajazeiras.²³²

Em meio a esses desenhos de Fortaleza entre as décadas de 1930 e 1950, expandindo-se para o sul, leste e oeste, é importante perceber como o serviço de transporte de ônibus se inseriu nessa dinâmica de diluição espacial.

2.1.2 Despiando um santo para vestir outro

Conforme apontado na matéria d’*O Povo* no início do capítulo, a linha de ônibus do Bemfica teria o seu itinerário alterado para alcançar a população do Dom Bosco²³³ que utilizava, juntamente com outras localidades, os ônibus da Porangaba para se deslocar até o centro da cidade. A determinação imposta pelo chefe de polícia do Estado, no entanto, afetaria negativamente outras pessoas, em especial os moradores da Gentilândia. Tal medida deixaria a “[...] numerosa população da Gentilândia, que é um bairro organizado, obrigada a procurar transporte depois de andar dois ou tres quarteirões”.²³⁴

Em matéria do dia seguinte, novamente o jornal *O Povo* demonstra a sua oposição à mudança de itinerário dos ônibus.

O fato, porém, é que além disso, a nova medida, tal como foi tomada, prejudicou o maior bairro novo da cidade, que é o da Gentilândia, habitado por uma população nitidamente urbana e ligada à vida central de Fortaleza. Ora, é claro que, para servir mesmo somente ao núcleo Dom Bôsko, evidentemente dez vezes menos populoso que a Gentilândia, não seria preciso excluir o giro dos omnibus pelas ruas.²³⁵

Em ambas as publicações, uma série de adjetivos caracterizam a Gentilândia de maneira positiva: “bairro novo”, “populoso”, “organizado”, com “casas confortáveis” e “residências higiênicas”. Em compensação, o Dom Bosco em nenhum momento é considerado um bairro, mas apenas um núcleo urbano pouco habitado. Aliás, “dez vezes menos populoso” do que a outra localidade em questão. A utilização dos números visa a demonstrar quão grande era a diferença entre ambos. E as comparações não pararam por aí. A matéria d’*O Povo* também dá a entender que os moradores dos bairros fariam usos diferentes

²³² JUCÁ, 2003, p. 48.

²³³ Em matérias de jornais, o entorno do colégio Nossa Senhora Auxiliadora (atual colégio Juvenal de Carvalho) é chamado de Barreiros, Dom Bosco e Damas. Parece não haver, portanto, uma delimitação muito precisa.

²³⁴ *O Povo*, 15 dez. 1937, p. 5.

²³⁵ *O Povo*, 16 dez. 1937, p. 8.

dos ônibus. A população da Gentilândia, por ser “urbana” e ligada ao Centro de Fortaleza, utilizaria ou necessitaria mais dos veículos do que os habitantes não-urbanos do Dom Bosco.

Mas esse embate sobre os usos dos espaços não envolvia apenas Estado, população e imprensa. Não se pode esquecer dos empresários do ramo dos transportes e imobiliário. A Gentilândia nasceu do desmembramento de uma chácara no bairro Benfica, propriedade do comerciante e banqueiro José Gentil Alves de Carvalho, nos anos 1920. Na década seguinte, sob investimento da imobiliária José Gentil S/A, várias casas foram construídas para locação nessa área.²³⁶ Conforme visto no capítulo anterior, anunciavam-se algumas dessas residências na imprensa, inclusive n’*O Povo*, que ressaltava as qualidades dos imóveis, a organização do bairro, nesse caso, para defender a manutenção dos ônibus. A retirada desse serviço daquele trecho provavelmente afetaria o negócio do poderoso banqueiro, cliente do jornal.

Mas não só, o dono da empresa de ônibus São José²³⁷ também seria afetado. O empresário Francisco Anísio Oliveira teria que deixar uma rota já conhecida e cada vez mais atrativa pelas constantes construções por outra considerada menos atraente e também atendida pela mesma firma, mas com os ônibus de outra linha, a da Porangaba. Talvez por conta disso, a mudança do itinerário da linha não perdurou por muito tempo ou sequer tenha sido, de fato, efetivada.

Em maio de 1938, aparece no jornal *Correio do Ceará* uma nova matéria pedindo que o transporte do Benfica fosse estendido até o bairro vizinho Damas, nas proximidades do Colégio Nossa Senhora Auxiliadora.²³⁸ “Dessa maneira ficariam grandemente beneficiados os habitantes do prospero arrabalde de Fortaleza e, por outro lado, a Gentilândia continuaria servida, como atualmente, por todos os onibus da linha, uma vez que o trajeto seria alterado apenas de um pequeno acrescimo em sua extensão”.²³⁹ Com o receio de uma reação negativa dos moradores da Gentilândia e de uma parte da imprensa, ao que parece, a reportagem teve a preocupação de sugerir mudanças que pudessem agradar a todos os envolvidos. Apoiar a preservação do itinerário original talvez fosse, de certa forma, uma estratégia para alcançar o seu objetivo.

Mesmo diante desse apelo, os habitantes do agora “prospero arrabalde”, ora chamado de Barreiros, de Dom Bosco ou de Damas, continuavam a fazer uso dos ônibus da

²³⁶ ANDRADE, 2012, p. 192-193.

²³⁷ Empresa pertencente a Francisco Anísio de Oliveira Paula.

²³⁸ Hoje Colégio Juvenal de Carvalho.

²³⁹ *Correio do Ceará*, 7 de maio de 1938, p. 2.

linha Porangaba. No ano seguinte, os moradores dessa área fizeram uma nova tentativa, enviaram um abaixo-assinado à Inspetoria de Transito do Estado pedindo transporte.

Ha longos seis anos, vêm reclamando com insistencia meios de transportes, sem que fossem atendidos. O trêcho aludido, tem progredido de modo a causar admiração. Grande tem sido a atuação dos nossos moradores relativamente ao progresso do bairro. Ali se encontram: O excelente colegio Nossa Senhora Auxiliadora, com bellissima capela ao lado, inumeros bungalows, a estação da P.R.E.9 Ceará Radio clube, vilas diversas com ótimos predios, verificando-se ainda, grande número de prédios em construção. [...] É doloroso ver diariamente, dezenas e dezenas de pessoas de Ideal Clube a Bemfica palmilhando a pé, ora sob o sol inclemente, ora debaixo de chuvas torrenciais, imprecando, mal dizendo, chegando mêsmo alguns a alegarem que as grandes virtudes do Estado Novo ainda não chegaram a Barreiros. [...] Barreiros começa a sofrer um colapso no seu progresso, muitos já não querem mais residir ali, pelo horror de longas caminhadas que tem de fazer. Não deixeis morrer um bairro tão prospero e futuroso. [...].²⁴⁰

Vê-se que a população mobilizou uma série de elementos para tentar legitimar o seu pedido e convencer as autoridades: ressaltou o desenvolvimento material e tecnológico, o sofrimento físico das pessoas, a incredulidade na nova forma de governo e até um possível desaparecimento do bairro pela falta de ônibus. Tentou demonstrar que a localidade progredia, assim como a Gentilândia, e tinha de tudo um pouco: escola, igreja, boas residências, rádio, clube. Até mesmo uma numerosa população “urbana”, já que “dezenas e dezenas de pessoas” marchavam até o Benfica à procura de ônibus, provavelmente para se dirigirem à região central. Os transportes automotores, algo imprescindível para uma sociedade moderna, estavam em falta no bairro, o que colocava em risco o desenvolvimento do lugar.

Apesar do progresso, traços do “atraso” persistiam em Barreiras. Tendo que andar a pé, sob o “sol inclemente” ou sob as “chuvas torrenciais”, as pessoas ficavam à mercê dos desígnios da natureza, algo inconcebível numa cidade cujos administradores pretendiam tornar moderna. Não sem razão questiona-se a atuação do Estado nesse caso. Nesse momento, o vínculo com elementos naturais estava diretamente ligado ao estigma do atraso, por isso se buscava domesticar e controlar a natureza. Conforme Raymond Aron, a sociedade moderna é marcada por essa vontade de dominar o meio natural e não ser dominado por ele.²⁴¹ E foi

²⁴⁰ **O Povo**, 24 maio 1939, p. 1.

²⁴¹ ARON, Raymond. **A era da tecnologia**. Rio de Janeiro: Cadernos brasileiros, 1965, p. 18.

“reforçando a cisão entre o empreendimento humano e natureza que se equacionou correntemente o grau de modernização referente à cidade”.²⁴²

Como dito, também se falou sobre a atuação (ou não atuação) da administração estatal. Desejava-se a presença do Estado, e a instalação de uma linha de ônibus poderia ajudar nisso. Provavelmente, na perspectiva de obtenção de outros serviços urbanos para aquela área. Vale lembrar que os serviços urbanos e a infraestrutura tornavam-se aspectos cruciais na valorização imobiliária do espaço.²⁴³

Após uma série de disputas que envolveram muitos atores da cena urbana, a região do entorno do colégio Nossa Senhora Auxiliadora finalmente ganhou uma linha de ônibus própria. “Com a devida licença da Inspetoria do Transito, a Empresa São José lançará na próxima segunda-feira onibus para duas novas linhas: Itaóca e Colégio N. S. Auxiliadora, servidas anteriormente pelos carros de Porangaba”.²⁴⁴ A firma São José, a mesma que prestava o serviço anteriormente com os ônibus da Porangaba, resolveu ceder, após alguns anos, aos apelos dos moradores do bairro. Nesse meio tempo, a localidade parece ter realmente crescido, tornando-se uma rota interessante para a empresa, que expandia os seus negócios. Mas, apesar da benesse, isso não significou que, posteriormente, tenham cessado as reclamações, embates entre a população e a empresa São José ou com a Inspetoria de Trânsito. A pauta das reivindicações só mudou: passou-se a reivindicar a manutenção de um serviço de qualidade diante da crise da gasolina provocada pela Segunda Guerra Mundial.

Durante algum tempo, os habitantes do entorno do Colégio utilizaram os transportes da Porangaba para se locomoverem. No entanto, diversas matérias de jornal demonstravam a insatisfação com o serviço. O principal problema apontado era o excesso de lotação dos veículos e a falta de horários regulares.²⁴⁵ Diante disso, chegou-se a cogitar a possibilidade de extensão da linha do Benfica, ideia essa que pareceu bem aceita. Mas afinal, por que a repulsa pelos veículos da Porangaba e a tão boa aceitação aos ônibus do Benfica? Eis alguns apontamentos a seguir.

Localizado nos arrabaldes da cidade, o bairro da Porangaba nunca foi alvo de grandes intervenções urbanas financiadas pela administração municipal. Em compensação, o então distrito da Porangaba teve uma das primeiras experiências com ônibus do estado. No ano de 1919, sob o financiamento do governo estadual por intermédio da Diretoria de Obras Públicas do Ceará, dois ônibus passaram a fazer o percurso entre essa localidade e o Benfica,

²⁴² SILVA FILHO, 2006, p. 56.

²⁴³ ROLNIK, 1997, p. 122-130.

²⁴⁴ **O Povo**, 2 fev. 1940, p. 2.

²⁴⁵ **Gazeta de Notícias**, 19 jan. 1936, p. 3; **O Nordeste**, 16 jun. 1936, p. 4; **O Nordeste**, 22 jun. 1936, p. 4.

substituindo os bondes a tração animal.²⁴⁶ Mas, ao que tudo indica, essa experiência não perdurou por muito tempo. Dez anos após esse acontecimento, inaugurou-se uma nova linha de ônibus na localidade, fazendo conexão com o Centro de Fortaleza. O serviço era executado pela empresa de João Virgínio e pela *Light*.²⁴⁷ Os ônibus da *Light*, entretanto, duraram pouco tempo no trecho, abrindo espaço para outras empresas, tais como a São José.

Como dito anteriormente, a Porangaba até chegou a ter bondes a tração animal, entretanto, nunca possuiu os veículos elétricos da *Light*.²⁴⁸ Se, por um lado, os bondes não chegavam até os bairros localizados nas áreas afastadas do Centro, por outro, o ônibus transformou-se no principal transporte de ligação entre as zonas suburbana / rural com a região central. Essa tendência, porém, não era exclusividade de Fortaleza. Em meio à desaceleração da expansão de linhas de bondes em São Paulo na década de 1920, nos “subúrbios populares”, “a expansão da fronteira começou a se libertar do bonde em percursos percorridos pelos ônibus movidos a *diesel*”.²⁴⁹

Interessante observar que, enquanto os ônibus adentravam a zona suburbana das cidades brasileiras, fortalecendo a ligação entre as regiões distantes e o Centro, nos Estados Unidos, vivia-se uma realidade um tanto diferente. Os subúrbios americanos cada vez mais se tornavam independentes da “cidade central” graças à ampla disseminação dos automóveis. O transporte coletivo passou a ser algo obsoleto, o que provocou uma baixa nos investimentos por parte da administração pública e o foco na construção de autovias para os carros particulares.²⁵⁰

Voltando ao caso dos transportes da Porangaba, mesmo com a iminente crise do transporte de bondes, o jornal *Correio do Ceará* chegou a levantar a possibilidade de retorno da empresa inglesa para tal bairro com a implantação de uma linha de bondes elétricos em 1942.

Houve um tempo em que se falou em construir uma linha de bondes até Porangaba. Mas nunca mais se voltou ao assunto. Quem falar nisso agora, com a guerra européia estava perdendo o seu tempo e latim. A linha de bondes não deveria seguir pela avenida João Pessoa, por isso seria o fim da magnífica estrada de concreto construída ao tempo do presidente

²⁴⁶ MENEZES, 2009, p. 130.

²⁴⁷ **O Nordeste**, 9 jun. 1929, p. 3; **O Povo**, 6 dez. 1930, p. 4.

²⁴⁸ As linhas de bondes elétricos saíam da Praça do Ferreira ou da Travessa Morada Nova e seguiam para os seguintes bairros ou pontos: Prainha (região da Av. Monsenhor Tabosa), Praia de Iracema, Jacarecanga, Aldeota, José Bonifácio, Joaquim Távora, Alagadiço (linha dividida em três seções), Igreja dos Remédios (Benfica), Prado (Gentilândia /Av. 13 de maio), Soares Moreno (próximo ao cemitério São João Batista) e uma linha que seguia até a rua Castro e Silva. LEITE, 1996, p. 71-72.

²⁴⁹ ROLNIK, 1997, p. 127-128.

²⁵⁰ CAIAFA, 2001, p. 191-192.

Washington Luiz, deveria pelo contrario, seguir pelos terrenos laterais. O bonde, apesar de seu uso “demodé” é ainda o grande instrumento urbano dos transportes coletivos. Com uma linha de bonde, em prosseguimento a linha José Bonifácio e as linhas já existentes de ônibus, Porangaba e suas localidades vizinhas, poderiam progredir á vontade, sem que ninguém mais fosse forçado a andar a pé por falta de condução.²⁵¹

Apesar de serem colocados como “o grande instrumento urbano dos transportes coletivos”, os veículos da *Light* foram tomados, na verdade, como um complemento ao serviço de ônibus já implantado. Os bondes não deveriam trafegar pela “magnífica estrada de concreto”, destinada aos veículos de motor a combustão, mas pelos “terrenos laterais”. A matéria ainda aponta que o número de veículos não atendia as necessidades dos moradores da Porangaba e vizinhança. Cabe indagar: se havia uma grande demanda por ônibus ali, como e para quê essa população usava tal transporte?

No caso da Porangaba, a população utilizava os ônibus em duas situações: para se dirigir a espaços de lazer e ao trabalho. As pessoas saíam do bairro para irem aos cinemas, localizados no Centro de Fortaleza. Mas, por vezes, encontravam dificuldades de locomoção. Segundo informações publicadas nos periódicos, “nas noites de domingo a empresa escolhe para a última viagem ou penúltima um dos ônibus pequenos quando deveria ser um dos grandes [...]. Depois do cinema, quando todos vão para as suas casas o ônibus fica superlotado. Não raras vezes leva quase duplo da lotação”.²⁵² Aqui se tem duas visões diferentes sobre a lotação do veículo: a da empresa, que não via demanda suficiente para colocar um ônibus maior em circulação, precavendo-se de qualquer prejuízo; e a dos passageiros, que se sentiam incomodados por, naquele momento, pós o lazer, não haver meio de transportes suficiente para atendê-los. Ante essa situação, supõe-se que havia moradores da Porangaba que desistiam de ir à cidade em busca de diversão.

O problema da falta de transporte também era experienciado pelos viajantes nos dias da semana, durante a ida e a volta do trabalho. Alguns moradores da Porangaba utilizavam os ônibus para se transportarem do bairro até a zona central da cidade para trabalhar. No entanto, diante da insuficiência de veículos, “algumas famílias são obrigadas a residir nesta capital, devido aos seus respectivos chefes, obrigados aos expedientes do comercio e das repartições, serem prejudicados com a deficiência de transporte”.²⁵³ Correndo o risco, provavelmente, de perderem o emprego devido ao atraso, algumas pessoas preferiram mudar de endereço.

²⁵¹ **Correio do Ceará**, 6 fev. 1942, p. 2.

²⁵² **Gazeta de Notícias**, 19 jan. 1936, p. 3.

²⁵³ **Gazeta de Notícias**, 4 mar. 1933, p. 4.

A insuficiência de ônibus na Porangaba estava ligada a outra questão: a falta de horários regulares dos transportes. Pedia-se constantemente à Inspetoria de Veículos, via jornais, a regularização do serviço de ônibus dessa área. “Como ora se faz o serviço, a bel prazer de cada chauffeur, é que não pode continuar, dado que nenhum, daqueles veículos obedece a um horário conhecido. Tal anarquia é sobremaneira prejudicial às pessoas, que precisam vir de Porangaba para esta cidade ou querem ir para lá”.²⁵⁴ O excerto fala de um serviço “anárquico”, o que sinaliza que as empresas de ônibus (ou os funcionários) definiam os horários das viagens de acordo com a sua lógica, sem que houvesse qualquer imposição ou fiscalização da Inspetoria.

Apesar disso, o Código de posturas de 1932 afirmava que: “§ Único – A matrícula dos carros de passageiros presume-se concedida sob a condição de sujeitar-se o proprietário aos horários estabelecidos pela Inspetoria de Veículos”.²⁵⁵ Mesmo com o poder de estabelecer a agenda, a Inspetoria procurou entrar em acordo com os donos das empresas de ônibus. A boa vontade do órgão estatal, na verdade, tinham algumas razões. Ao ouvir a opinião dos empresários, por exemplo, esperava-se que o combinado fosse realmente cumprido pelas firmas, em especial, pelos *chauffeurs*. Além disso, é provável que houvesse, por parte da Inspetoria, algum receio em contrariar os interesses dos donos de ônibus, já que apenas esses veículos dirigiam-se para a localidade de Porangaba. Tal atitude, porém, não assegurou o cumprimento do combinado e as reclamações na imprensa continuaram.

Nos anos seguintes, novas tentativas de padronização dos horários de ônibus aconteceram.²⁵⁶

1934

HORÁRIOS	INTERVALOS
7h às 10h40 13h às 17h	20 Minutos
10h55 às 13h 17h às 19h	15 Minutos
19h às 22h	30 Minutos

²⁵⁴ **Gazeta de Notícias**, 8 fev. 1933, p. 3.

²⁵⁵ Os donos de ônibus, automóveis, carroças tinham de registrar anualmente os seus veículos na prefeitura.

²⁵⁶ **Correio do Ceará**, 14 abr. 1934, p. 1; **Correio do Ceará**, 13 mar. 1935, p. 7; **Gazeta de Notícias**, 26 jul. 1936, p. 6.

1935

HORÁRIOS	INTERVALOS
7h às 9h 11h às 13h 17h às 19h	10 Minutos
9h às 11h 13h às 17h	15 Minutos

1936

HORÁRIOS (Dias úteis)	INTERVALOS
7h às 8h 11h às 12h (Saindo de Fortaleza) 12h às 13h (Saindo de Porangaba)	Assim que completar a lotação ou no máximo 5 minutos

HORÁRIOS (Domingos e feriados)	INTERVALOS
6h às 21h	Sem horário (veículos com metade da lotação)

Interessante observar que, em três anos, o intervalo entre uma viagem e outra ficava cada vez mais longo, principalmente nos horários de ida e volta do trabalho e almoço. Sinal de que a necessidade de uso dos ônibus tornava-se maior. Já em relação aos domingos e feriados, havia maior flexibilização. A saída do ônibus do ponto final dependia da demanda de passageiros. Pesava aqui mais o interesse das empresas de ônibus, que queriam evitar prejuízos, do que dos usuários do transporte. Isso só reforça o que foi dito anteriormente, essa situação de incerteza de quando se teria transporte poderia causar dúvidas nos moradores da Porangaba quanto à saída de casa na busca diversão na zona central da cidade.

Outra coisa também que há de se observar é acerca da atuação dos ônibus enquanto elementos de conexão entre a cidade e seus “arrabaldes”, alimentando, inclusive, certa dependência da região mais longínqua e menos favorecida em relação à primeira. Tal objeto técnico contribuía para uma espécie de segregação espacial. Os serviços, os espaços de lazer e trabalho encontravam-se na área central, o que provocava um deslocamento diário de pessoas de áreas distantes para o Centro da cidade. Mas, enquanto os ônibus da Porangaba

eram constantemente criticados na imprensa, os veículos da linha do Benfica eram admirados e recebiam elogios, pelo menos até certo momento.

O bairro do Benfica disputava com a Jacarecanga “o título de mais aristocrático dos bairros” nas primeiras décadas do século XX.²⁵⁷ Constituído de residências elegantes – entre elas a casa de João Gentil e o palacete de José Gentil (prédio que atualmente abriga a sede da reitoria da Universidade Federal do Ceará) –, possuía um grupo escolar, uma igreja (atual Nossa Senhora dos Remédios), uma linha de bondes elétricos (desde 1913) e de ônibus que começaram a circular ainda na década de 1920.²⁵⁸

Como colocado anteriormente, essa era uma localidade privilegiada que contava com duas opções de transportes coletivos. Dessa forma, o “Benfica” e a Jacarecanga foram tomados como parâmetro pelos moradores de outros bairros no que se refere às linhas de ônibus. Por meio de carta enviada ao *Gazeta de Notícias*, um habitante do São Gerardo expõe sua opinião acerca do serviço de transporte da cidade. “[...] Assim é que com referencia ao transporte verificamos deficiencia. É verdade que ha bairros (Bemfica, por exemplo) bem servidos de meios de transporte, mas outros ha – e neste caso se acha o Bairro São Gerardo – que muito deixam a desejar [...]”.²⁵⁹ Já para Lince, leitor do jornal *O Povo*, os ônibus do Bemfica e da Jacarecanga eram “relativamente limpos” e os passageiros e motoristas mais educados do que os da linha de Campo de Aviação, Praia de Iracema e São Gerardo.²⁶⁰

Enquanto os habitantes de localidades menos favorecidas admiravam e queriam os serviços de transportes que o Benfica usufruía, os moradores do entorno da avenida Visconde de Cauípe reclamavam nos jornais a respeito da empresa, do estado e do número de veículos, fazendo comparações entre as linhas de ônibus dos dois bairros mais abastados até então. Observa-se essa prática com maior recorrência a partir de meados dos anos de 1940, quando a firma São José foi substituída pela empresa Severino.²⁶¹

Ontem, quando regressava á casa, passei de 17,15 até 18 horas, em uma fila imensa, aguardando os problemáticos ônibus da Empresa Severino, que faz o tráfego do bairro do Benfica. Acredite, sr. redator, que tive uma grande inveja dos moradores de Jacarecanga, pois durante os 45 minutos em que estive perfilado, á espera dos carros do sr. Severino, nada menos de OITO (8) ônibus do sr. Pedreira chegaram e saíram com os seus afortunados

²⁵⁷ ANDRADE, 2012, p.182-183; JUCÁ, 2003, p. 110; LOPES, 2012, p.82.

²⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 22 ago. 1928, p. 07; *O Povo*, 6 fev. 1928.

²⁵⁹ *Gazeta de Notícias*, 18 jun. 1938, p. 10.

²⁶⁰ *O Povo*, 20 maio 1939, p. 7.

²⁶¹ A empresa São José deixou de operar no Benfica após sofrer com um incêndio em sua garagem no ano de 1944. O fogo atingiu 26 dos 49 ônibus que a firma possuía. Depois desse episódio, os veículos que restaram foram vendidos nesse mesmo ano para a Viação Vitória. Coincidentemente, essa firma também teve problemas com um incêndio. *O Povo*, 17 jan. 1944, p. 6; *O Nordeste*, 24 maio 1944, p. 1.

passageiros! Mas o sr. Pedreira tem compromisso com o público e os cumpre solícita e honradamente. [...]. Apele, sr. redator, para que a Inspetoria do Transito dê um jeitinho na Empresa Severino. Agradece a publicação destas linhas. UM MARTIR DO BENFICA (grifo no original).²⁶²

Algumas coisas chamam atenção no trecho acima: primeiramente, a ironia do autor no que se refere a sua identificação, “um mártir do Benfica”. Interessante que, assim como outros moradores que também expunham, via periódicos, sua indignação com a empresa Severino, essa pessoa preferia não revelar seu verdadeiro nome. Em meio a uma espécie de teatralização do fato, o autor buscou exprimir na escrita todo o seu sofrimento pessoal – compartilhado por outros conterrâneos “enfileirados” –, causado pela situação dos transportes daquele bairro.

Para ele, era inadmissível que tal descaso ocorresse no Benfica, importante localidade da cidade. Diante disso, talvez a escolha do bairro alvo de comparação não tenha sido aleatória. Por que ele ficou observando a frequência dos ônibus da Jacarecanga e não de outra região? O “mártir” colocava o seu bairro em pé de igualdade com a Jacarecanga, ele entendia que ambos tinham uma importância similar, por isso desejava e cobrava que os transportes do Benfica funcionassem tão bem quanto os da localidade vizinha.

Além disso, vale ressaltar que o “mártir do Benfica” construiu o seu argumento, em parte, sobre certos preceitos da modernidade: impessoalidade na carta, a utilização do sistema numérico para medir a duração de sua espera por um ônibus, 45 minutos na fila, e a oferta de veículos das empresas, a proporção era de 8 ônibus da firma Pedreira para cada um da empresa Severino. Ao usar os números, o autor tornava ainda mais evidente a disparidade na qualidade do serviço prestado pelas duas firmas.

No entanto, se o “mártir” do Benfica optou pelo tom impessoal na carta, fez questão de dirigir as suas reclamações e os seus elogios aos senhores Severino e Pedreira, respectivamente. Percebe-se que as empresas de ônibus estavam automaticamente veiculadas à figura de seus donos nesse momento. O “mártir” chegou, inclusive, a falar em traços do caráter dos empresários: enquanto o proprietário dos veículos da Jacarecanga era caracterizado como um homem que honrava os seus compromissos, ficava subentendido que Francisco Severino não detinha tais qualidades.

Em um período diferente, mas com uma queixa similar, outro leitor utilizou-se, praticamente, dos mesmos argumentos para também reclamar da deficiência dos ônibus do Benfica. Talvez a única diferença seja que se identificou com o nome próprio de Valter

²⁶² *O Povo*, 29 nov. 1944, p. 2.

Bezerra. Permaneceram, por exemplo, as comparações com a Jacarecanga e o uso dos numerais: “Fica-se no posto de partida 50 minutos e às vezes mais, sem aparecer um ônibus [...]. Veja-se a empresa Pedreira, que serve Jacarecanga. É digna de elogios a pontualidade dos veículos”, já que “Enquanto chega um onibus do Benfica, 3 de Jacarecanga chegam e saem, num trabalho constante que enche de orgulho os moradores daquele bairro. Urge, portanto, uma medida urgente”.²⁶³

Entre 1944 e 1952, foi possível encontrar cerca de quinze cartas com esse perfil. Enviadas e publicadas nos jornais locais, apenas quatro delas traziam o nome do remetente.²⁶⁴ Não se sabe se as cartas realmente foram escritas por leitores dos periódicos, mas o que se pode notar é que a grande maioria das pessoas optava por assinar como “um leitor assíduo”, “um habitante prejudicado” ou “mártir do Benfica”, entre outros. As queixas eram contra os serviços da empresa Severino, mas cabia às “autoridades” – quase sempre à Inspetoria do Transito ou órgãos afins – solucionar o problema. Na concepção dos queixosos, a firma de ônibus aparecia como algo ruim (por culpa de seu dono, de seus funcionários ou de seus veículos), enquanto que a instituição estatal era quem deveria regular, organizar o serviço de transportes, e os moradores do Benfica, usuários de ônibus, eram as vítimas que tinham comprometido o seu direito de ir e vir.

Segundo Eduardo Silva, “uma queixa pressupõe, para ser formulada, tanto quanto para ser socialmente aceita, o reconhecimento de um direito”.²⁶⁵ Os habitantes do Benfica entendiam ter o direito a um melhor serviço de transporte, por isso mobilizaram-se individualmente (via cartas na imprensa) e coletivamente (por meio de um abaixo-assinado) na busca por melhorias na linha de ônibus do bairro. Até mesmo a Câmara Municipal tentou colaborar com a população benfiquense. O vereador Edmilson Pinheiro, por exemplo, fez um requerimento pedindo que a Casa se dirigisse à Empresa Severino, sugerindo que melhorassem as condições de seus ônibus e aumentassem o número de veículos. Poucos dias depois, foi a vez de Isaac Amaral propor à Inspetoria de Trânsito melhorias no sistema de ônibus do Benfica e José Bonifácio. Ambas as iniciativas foram aprovadas no parlamento municipal.²⁶⁶

²⁶³ **Correio do Ceará**, 28 mar. 1951, p. 4 e 7.

²⁶⁴ **Povo**, 25 out. 1944, p. 3; **O Povo**, 21 nov. 1944, p. 6; **O Povo**, 29 nov. 1944, p. 2; **O Povo**, 20 jan. 1945, p. 6; **O Povo**, 8 mar. 1945, p. 2; **O Povo**, 5 abr. 1945, p. 8; **O Povo**, 12 abr. 1945, p. 2; **O Povo**, 20 ago. 1947, p. 4; **O Democrata**, 8 set. 1947, p. 4; **Gazeta de Notícias**, 15 jan. 1949, p. 7; **Correio do Ceará**, 31 jan. 1949, p. 4; **Correio do Ceará**, 1º set. 1949, p. 8; **Correio do Ceará**, 28 mar. 1951, p. 4 e 7; **Correio do Ceará**, 7 fev. 1952, p. 4; **Correio do Ceará**, 21 fev. 1952, p. 4.

²⁶⁵ SILVA, Eduardo. **As queixas do povo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 34.

²⁶⁶ Ata da 196ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 16 de set. 1948; Ata da 205ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 28 de set. 1948.

Os protestos individuais foram um pouco mais frequentes e até mesmo anteriores, porém, no início de 1949, os moradores do bairro começaram a se articular de forma coletiva. O intuito era melhorar o serviço de ônibus, com ou sem a firma Severino, e, para isso, a população organizou um abaixo-assinado. Num primeiro momento, divulgou-se que o documento seria destinado à Inspetoria de Trânsito, no entanto, o mesmo foi entregue ao governador por uma comissão de moradores.²⁶⁷ Após tantos apelos à Inspetoria sem que houvesse uma solução, é provável que acreditassem que a apelação à entidade máxima do estado resultasse em alguma resolução.

Com cerca de 3 mil assinaturas, segundo o jornal *Unitário*, “o memorial foi ontem levado ao governador por uma comissão composta dos srs. dr. Pinheiro Filho, Izauro Azevedo, Porfírio Sales, dr. Carlos Rebouças e jornalista Amarílio Furtado, acompanhados pelo vereador Expedito Costa, da bancada udenista na Câmara Municipal”.²⁶⁸ A presença desse vereador na comissão é curiosa. Pelas atas da Câmara Municipal, constata-se que Expedito Costa até esteve envolvido em discussões sobre os transportes coletivos, fez parte de uma comissão que tratava da revisão dos contratos das empresas de ônibus e também apoiou o projeto que previa a concessão de passe-livre nos veículos para vereadores. Mas estava longe de ser um dos parlamentares mais atuantes acerca do tema.²⁶⁹ Em relação ao caso dos ônibus da empresa Severino, não constava nenhum requerimento ou fala de Expedito Costa na Casa. No entanto, é possível encontrar um requerimento de Edmilson Pinheiro e um discurso de Aldenor Freire acerca do memorial dos moradores do Benfica.²⁷⁰

Pela adesão em massa e pelas figuras ilustres que formaram a comissão de entrega do abaixo-assinado, percebe-se que os ônibus eram muito importantes para essa população, sentimento esse reforçado com a retirada dos bondes da *Light* de circulação em 1947. Outro detalhe interessante nesse caso é a capacidade de organização dos moradores e o fato de ser um bairro distinto talvez ajudasse nesse processo. As pessoas dessa área, provavelmente, tinham um maior acesso à informação, disponibilidade de tempo e autoridades constituídas entre elas.²⁷¹

Diante de toda essa mobilização, o dono da Severino também resolveu se manifestar. Em entrevista ao jornal *Diário do Povo*, acusou os donos da firma São Jorge de promoverem “uma campanha de descrédito” contra sua empresa e incentivarem os moradores

²⁶⁷ *O Estado*, 11 jan. 1949, p. 8; *O Povo*, 13 jan. 1949, p. 2.

²⁶⁸ *Gazeta de Notícias*, 18 jan. 1949, p. 3.

²⁶⁹ Ata da 99ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 17 de maio. 1948; Ata da 120ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 11 de jun. 1948.

²⁷⁰ Ata da 281ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 18 de jan. 1949.

²⁷¹ SILVA, 1988, p. 35-36.

do Benfica na elaboração do abaixo-assinado. Os donos das duas empresas se desentenderam devido a uma autorização recebida pela São Jorge para estender os seus ônibus até a rua Padre Francisco Pinto, no Benfica. Francisco Severino questionou a decisão da Secretaria de Polícia, alegando que era concessionário da linha e que, portanto, seria prejudicado com aquela iniciativa. A autorização dada à Empresa São Jorge foi suspensa.²⁷²

Durante a entrevista, em um dado momento, empresário afirmou: “O público – adiantou o sr. Severino – jamais fez qualquer reclamação contra a Empresa. O que, nesse sentido aparece na mídia, é inspirado por concorrentes, que têm os olhos voltados para a linha do Benfica”. Mesmo após várias cartas enviadas aos jornais por moradores e até mesmo algumas iniciativas de vereadores, o proprietário dos ônibus acreditava que os benfiquenses não agiam por iniciativa própria, mas a partir de incitações de terceiros. No entanto, ao final da conversa, ele reconheceu que as supostas intrigas criadas pelos concorrentes contaminaram os habitantes. “Espero que o seu jornal não se junte aos que me perseguem pela imprensa, procurando lançar contra mim o ódio da população, que venho servindo com o maior desvelo e consideração”.²⁷³

Mesmo se considerando um bom prestador de serviço de ônibus, Francisco Severino teve de lidar com as medidas tomadas pelo governo alguns meses após essa mobilização popular. Depois dos estudos e do parecer de uma comissão formada para analisar o assunto, o então governador do Estado, Faustino de Albuquerque, determinou que a empresa Severino tinha noventa dias para operar reparos em seus serviços.²⁷⁴ Além disso, definiu que todas as firmas de ônibus da capital seguissem certas regras: a) seguir as determinações do Código Nacional de Trânsito no que se refere as rodas, portas de entrada e saída; b) conter placas de destino; c) proibição de trabalho de menores nos veículos por mais de oito horas diárias; d) motoristas, trocadores uniformizados; e) fixação de horário de chegada e de partida dos ônibus; f) fiscalização dos horários pela Inspetoria de Trânsito; g) conservação do atual preço das passagens.²⁷⁵

²⁷² **O Estado**, 11 jan. 1949, p. 8; **Diário do Povo**, 16 jan. 1949, p. 1.

²⁷³ **Diário do Povo**, 16 jan. 1949, p. 1.

²⁷⁴ Sobre a empresa Severino: “A referida comissão depois de varios estudos chegou, em sintese ás três seguintes conclusões: a) que os veiculos da empresa que explora o transporte no Bemfica eram reduzidos em numeros insuficientes para atenderas ás necessidades de quanto deles tinha de se utilizar; b) que todos eles pecavam pela falta de asseio e de conservação tornando-se assim indigna dos foros de civilização de nosso espiral e grandemente encomodos para seus passageiros; c) que os responsaveis pela empresa não davam sinal algum de pretenderem melhorar esse estado de coisas que passavam tambem ao que parece sem nenhuma censura direta e oficial por parte dos que devem superentender esse ramo de serviço publico”. **Unitário**, 30 de abr. 1949, p. 5.

²⁷⁵ **Unitário**, 30 de abr. 1949, p. 5.

No entanto, na prática, as determinações do governador não foram fielmente cumpridas pela empresa Severino. Após o prazo determinado para os reparos, tentou-se “cobrir a buraqueira existente nas carrocerias” de alguns “calhambeques”. “Não mexeu nos motores, pois esses são os mesmos de dois anos atrás, sem forças e cansados estancando de quando em quando e deixando os passageiros no meio do caminho [...]”.²⁷⁶ Com isso, os moradores do Benfica continuaram enviando cartas aos jornais com reclamações acerca dos ônibus da firma. Entre os reclamantes, estavam Paulo Araújo e Amarílio Furtado, jornalista e “redator do “Grande Jornal Prenove” da Ceará Rádio Clube”. Ambos estiveram envolvidos na elaboração do abaixo-assinado e eram moradores do bairro, na rua Rodolfo Teófilo (atualmente Waldery Uchoa). O primeiro afirmou que “Os ônibus da referida Empresa, que servem a zona do Benfica e que deram causa ao aludido memorial, – são ainda os mesmos em qualidade e quantidade. [...] Se perdurar tal estado de coisas só a uma triste conclusão poderemos chegar – É que o povo só tem obrigações e deveres e não tem direitos”. Paulo Araújo reforçou a ideia de que os cidadãos do bairro estavam tendo desrespeitado o seu direito de ir e vir. Já Amarílio Furtado saudava os transportes de antigamente: “Outrora tínhamos a bela frota de ônibus da Empresa São José. Os carros faziam fila. E havia os bondes. Hoje não se têm bondes e os ônibus são em número menor que os de antes da guerra. Alguns vêm de 36 e 37”.²⁷⁷

Os moradores do Benfica não mediram esforços na busca por um transporte de ônibus de qualidade. Tendo o apoio de certa parte da imprensa, bateram de frente com o dono da firma Severino e pressionaram a mais alta cúpula do poder público para solucionar o problema. Mas, como se pôde ver, pouca coisa mudou no serviço de ônibus do bairro. No entanto, a repercussão da mobilização dos moradores foi tão grande que afetou como um todo o transporte coletivo da cidade.

Em relatório apresentado ao Conselho Estadual do Trânsito, a Inspeção do Trânsito “denuncia dez empresas de nossa capital como faltosas, acusando-as de servir ao público com pouco eficiência e muito descaso”.²⁷⁸ Entre elas, estava a firma “Fortaleza” – concessionária das linhas César Cals, Pinto Madeira, Pereira Filgueiras e Aldeota.²⁷⁹ Segundo

²⁷⁶ **O Estado**, 24 ago. 1949, p. 8.

²⁷⁷ **Correio do Ceará**, 1º set. 1949, p. 8; **O Nordeste**, 11 out. 1951, p. 7.

²⁷⁸ **Correio do Ceará**, 17 ago. 1949, p. 7 e 8.

²⁷⁹ Todas as firmas faltosas: empresa Alexandrino; Fortaleza; Viação Cesar; Vasconcelos; Viação Guanabara; Viação Cruzeiro; Santana; Circular Estrada de Ferro; Circular Tristão Gonçalves; Circular Paula Pessoa. **Correio do Ceará**, 17 ago. 1949, p. 7.

relatório da Inspetoria, nove dentre os dez veículos da empresa de ônibus precisavam de algum ajuste para terem condições de circular.²⁸⁰

O Conselho Estadual do Trânsito determinou que a firma “Fortaleza” teria um prazo de aproximadamente dois meses para consertar ou colocar ônibus novos naquela linha. Como a determinação não foi cumprida e “haja visto as constantes reclamações dos habitantes daquele populoso bairro, quer pela imprensa, quer pelo rádio [...]”, o órgão estatal decidiu suspender os direitos da empresa sobre a linha Aldeota e abrir uma nova concorrência pública.²⁸¹

Antes mesmo desse veredicto, muitas matérias da imprensa já davam conta da deficiência dos transportes da Aldeota e procuravam explicitar quais tipos de veículos aquele bairro “merecia”. De uma forma similar ao que acontecera na tentativa de implantação da linha de ônibus do entorno da Avenida João Pessoa, as reportagens jornalísticas frisavam a necessidade de um bom serviço para aquela área, destacando a importância do bairro, dos seus bens materiais e da população.

O povo da Aldeota está condenado a andar a pé. A Aldeota ganhou a fama de ser o bairro mais elegante da cidade; hoje em dia é simplesmente o bairro servido de transporte mais miserável de Fortaleza. O que vários populares têm vindo narrar nesta redação, um nosso repórter constatou ontem, á noite quando, durante mais de meia hora, esperou na fila da Aldeota, de 20.40 h. ás 21.15 [...]. Isso absolutamente não se concebe num bairro densamente populoso como aquele, no qual, além do mais, há vários focos de convergência humana, como um Hospital Militar, três igrejas, dois cinemas e quatro grandes estabelecimentos de ensino. Se muita gente na Aldeota possui automóvel particular, o grosso da população é da classe média ou pobre e tem no ônibus seu único meio de transporte.²⁸²

Horários irregulares, veículos velhos e em número reduzido não poderiam ser admitidos na localidade que “ganhou a fama de ser o bairro mais elegante da cidade” nos idos dos anos de 1940 e que possuía estabelecimentos tão importantes. Normalmente, quando se falava da Aldeota na imprensa, os adjetivos afirmativos acompanhavam para qualificar o bairro. Tais adjetivos estabeleciam o lugar, não física, mas socialmente. Reafirmavam a maneira como se via determinado espaço e criavam contrastes dentro da cidade. Se Fortaleza tinha um bairro elegante, significava dizer que também tinha localidades consideradas deselegantes.

²⁸⁰ **Correio do Ceará**, 19 set. 1949, p. 8.

²⁸¹ **O Estado**, 23 nov. 1949, p. 5.

²⁸² **Gazeta de Notícias**, 10 ago. 1949, p. 5.

E os adjetivos evidenciavam ainda o contraste da gente que vivia na própria Aldeota. Ao fim do trecho citado, uma espécie de lembrete, apesar de ser um “bairro aristocrático”, nem todos tinham automóveis: ali havia gente de “classe média” e “pobre” que precisava de ônibus para deslocamento! Quem era essa gente de “classe média” e “pobre” que vivia num “bairro aristocrático” e usava ônibus? Para onde iam?

O fragmento parece dar algumas dicas do uso dos transportes pelos moradores. Utilizavam-se os ônibus para se deslocar até o “Hospital Militar”, as “três igrejas”, os “dois cinemas” e os “quatro grandes estabelecimentos de ensino”, pontos de “convergência humana” espalhados pelo bairro. Ao contrário da ideia que a publicação pretendia passar, percebe-se que o “grosso da população” não frequentava tais lugares, mas apenas determinados grupos. Há de se constatar também que, à exceção de pequenos contingentes que exerciam a profissão nesses estabelecimentos, não se falava do uso dos ônibus para deslocamento até o trabalho.

Nas matérias de jornais, inclusive, o “pobre” aparece de uma maneira geral, não se dizia sequer quais profissões essas pessoas exerciam. No entanto, quando se falava nessa população “pobre” que necessitava de ônibus para se locomover por não dispor de automóveis, falava-se automaticamente dos estudantes e da presença de várias instituições de ensino no bairro.

Aldeota é um bairro muito populoso e que merece ser bem servido de transportes. Lá mora gente pobre como em qualquer outro bairro ou subúrbio. Lá existem três colégios, o São João, a Imaculada conceição e o Instituto de Educação e poucos são os estudantes cujos pais possuem automóvel. Todo esse pessoal necessita dos transportes coletivos.²⁸³

Novamente, evidencia-se o uso dos ônibus por um determinado grupo. Os estudantes dirigiam-se para as escolas, e os pobres iam para onde? Em nenhum momento, se diz, se quer dizer. Apesar da constante reiteração da presença de pessoas pobres que necessitavam de ônibus para locomoção, ao que tudo indica, os estudantes eram aqueles que mais usufruíam ou aqueles que mais se queria favorecer com transporte. Além de não possuírem automóveis, eles também não tinham condições de dirigir.

Porém, não era qualquer tipo de empresa e de veículo que se queria circulando na Aldeota. “Torna-se necessário evitar que empresas que não disponham de ônibus bons e confortáveis passem a explorar a linha”.²⁸⁴ No início de 1950, a empresa de ônibus “Bom

²⁸³ **Diário do Ceará**, 25 nov. 1949, p. 3.

²⁸⁴ **Diário do Ceará**, 25 nov. 1949, p. 3.

Jesus tornou-se a nova concessionária da linha Aldeota, após a saída da firma “Fortaleza”.²⁸⁵ Considerando-se um bom prestador de serviço, oferecendo a população um “transporte seguro, rápido e confortável” – segundo suas próprias palavras –, Moacir Moreira Cavalcante, dono da firma, pedia a colaboração dos estudantes para manter o serviço de qualidade:

Para que isso aconteça, porém, faz-se necessário a cooperação de todos que servem daqueles transportes, principalmente os srs. diretores de Colégios que, por meio de preleções poderiam fazer ver aos seus alunos que não devem estragar, como vem lamentavelmente acontecendo, os veículos que às vezes com poucos dias de uso já aparecem com as poltronas cortadas de gilete, como também as partes laterais, internas riscadas com a própria ficha.²⁸⁶

Esse comentário reforça a ideia do peso da comunidade estudantil no uso dos ônibus da Aldeota. Em determinado momento, chegou-se, inclusive, a pedir a extensão da linha até onde estava situado o “Colégio Batista”. Porém, dessa vez, não se buscava necessariamente um benefício para os estudantes. Segundo o próprio dono da firma “Bom Jesus”, o maior interesse era pela valorização das propriedades próximas propiciada pela extensão do percurso da linha. A revelação do empresário deixa ainda mais claro algo que foi falado anteriormente: os serviços urbanos – nesse caso o transporte de ônibus – tornavam-se essenciais no processo de valorização de terrenos e bairros. Tais serviços eram capazes de transformar rapidamente lugares pouco explorados em regiões importantes.²⁸⁷

Alguns proprietários de terrenos situados depois do ponto de estacionamento dos ônibus da Aldeota, querendo, naturalmente, valorizar, cada vez mais, as suas propriedades, apelam e insistem para que referida linha seja prolongada até o Colégio Batista, prolongamento esse que seria de uma distância de quatro quarteirões. Nesse sentido, tenho recebido telegramas diversos, pedindo urgência para a solução do caso. Referidos proprietários insistem, agora, por intermédio de jornais e rádios, na livre concorrência e mesmo no funcionamento de camionetes na linha da Aldeota. Tenho a esclarecer, em face disso, que, sempre procurando servir, da melhor maneira, os habitantes daquele populoso bairro, procuro atender a todas as reivindicações dos moradores. E, desta vez, prometi, e cumprirei a minha promessa, que, dentro de mais algum tempo, prolongarei a linha até o ponto pedido.²⁸⁸

Vale ressaltar que, em 1948, apenas quatro anos antes, a linha da Aldeota já havia sido prolongada. Os ônibus que iam até a rua José Vilar, a partir de então, deveriam seguir até

²⁸⁵ **O Nordeste**, 27 fev. 1950, p. 4 e 8.

²⁸⁶ **O Estado**, 2 set. 1949, p. 5.

²⁸⁷ ROLNIK, 1997, p. 134.

²⁸⁸ **O Povo**, 24 abr. 1952, p. 3.

o Hospital Militar, localizado na atual Avenida Desembargador Moreira. A distância entre esses pontos era de seis quarteirões.²⁸⁹ No caso do excerto citado acima, o prolongamento era um pouco menor do que quatro quarteirões, mas havia algo em comum em ambas as situações: recentes construções marcando a delimitação da linha de ônibus. Nessa última situação, fica ainda mais claro que, além de alavancar os preços dos terrenos em questão, a extensão do itinerário dos ônibus provavelmente também atrairia novos alunos para o colégio Batista.

Ao que parece, o tráfego desses veículos nas proximidades de escolas, comércios e terrenos era bem visto pelos donos dos estabelecimentos. Apesar de a imprensa reafirmar que a linha de ônibus da Aldeota era importante para satisfazer as necessidades de uma população pobre e de uma comunidade estudantil, percebe-se que os grupos mais abastados do bairro eram bastante beneficiados financeiramente pela presença do transporte.

Em meio a diferentes usos, os moradores da Aldeota, da Gentilândia e da Avenida João Pessoa encontravam, no serviço de ônibus, também uma oportunidade de valorizar ainda mais esses lugares. Enquanto isso, a população da Porangaba parecia “dependente” desse tipo de veículo para chegar ao Centro. Já os moradores do Benfica, em meio à retirada dos bondes elétricos, mobilizaram-se na tentativa de conseguirem melhores serviços do transporte coletivo que lhes restara. A cidade que se expandia horizontalmente, cada vez mais utilizava os ônibus na locomoção em detrimento dos veículos da *Light*, que circulavam basicamente na área central. Porém, o tráfego de veículos, assim como a dilatação espacial de Fortaleza, no entendimento de algumas pessoas, precisaria ser regulado. Por conta disso, nesse meio tempo, dois planos de urbanização, em 1933 e 1947, e dois Códigos de posturas, em 1932 e 1947, foram elaborados a fim de tentar regular o crescimento urbano, como acontecia outrora. E é em torno dessa questão que se dará a discussão do tópico seguinte.

2.2 A mobilidade urbana e os projetos de cidade

Necessário é que se tenha em vista a importância que o tráfego exerce no desenvolvimento da Cidade, e que um sistema de avenidas capaz de distribuir as diferentes correntes de circulação é fator decisivo da comodidade dos munícipes.²⁹⁰

²⁸⁹ **Correio do Ceará**, 28 fev. 1948, p. 3.

²⁹⁰ RIBEIRO, José Saboya. Memorial Justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza (1947). In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, 1955, p. 238.

O referido trecho foi retirado do “Memorial Justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza” (1947), projeto nascido da necessidade do poder público de controlar a expansão acelerada da capital cearense e regular o convívio na cidade e a sua infraestrutura física. A elaboração da proposta teve início na administração municipal de Clóvis de Alencar Matos (1946-1947) e prosseguiu com o prefeito Acrísio Moreira da Rocha (1948-1951), ficando a cargo do engenheiro e urbanista José Otacílio de Saboya Ribeiro,²⁹¹ também mentor do Código Urbano da cidade (1947).

Com intuito similar, no início da década de 1930, o então prefeito Tibúrcio Cavalcante mandou levantar uma planta da cidade e também tratou da elaboração de um novo código de posturas e de um plano de urbanização na sua administração. Além disso, nesse meio tempo, ainda foram empreendidas algumas mudanças na região central, em especial na Praça do Ferreira e no seu entorno. Essas (pretensas) transformações físicas, além de afetarem prédios, praças e ruas – principalmente na área comercial –, também atingiriam os serviços de transportes de Fortaleza.

Sendo assim, neste segundo tópico do capítulo, pretende-se discutir como a questão da mobilidade urbana e dos transportes coletivos, em especial os ônibus, foi pensada dentro dos projetos de organização do espaço urbano.

No período de elaboração dos planos da capital cearense, as políticas de intervenção no espaço urbano afetavam outras cidades brasileiras. Durante a elaboração de seus respectivos planos de urbanização, São Paulo (1930), Rio de Janeiro (1930), Vitória (1931), Recife (1932/1936/1943), João Pessoa (1932), Campina Grande (1933), Porto Alegre (1938) também foram objeto de estudo de urbanistas.²⁹² Assim como aconteceu em Fortaleza, muitos desses projetos não saíram do papel. No entanto, a própria elaboração de determinadas propostas de intervenção urbana – executadas ou não – dá indícios da cidade que políticos, engenheiros e urbanistas buscavam construir em meio a disputas de poder. Diferentes projetos de cidade em questão, construídos a partir da sua realidade “atual”, de um

²⁹¹ Formou-se em engenharia pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1930. Em 1937, tornou-se catedrático de Urbanismo do Curso de Arquitetura da Escola Nacional de Belas Artes e também prefeito da cidade de São Luís do Maranhão. CASTRO, José Liberal de. Planos para Fortaleza esquecidos ou descaminho de desenhos da Cidade. In: **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza: tomo CXXV, 2011, p. 109-110.

²⁹² LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil** (1895-1965). São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, p. 25.

determinado espaço de experiência e projetando, no campo da imaginação, um futuro, um horizonte de expectativa.²⁹³

Além disso, o número elevado de produções urbanísticas nessa época também sinaliza a importância daquele período para o urbanismo no Brasil e a tentativa de os urbanistas se colocarem como figuras ativas nesse processo de grandes transformações urbanas. Segundo Maria Cristina Leme, “a partir da década de 1930, observa-se uma nova fase de afirmação do urbanismo no âmbito da universidade, expansão da atuação para a maioria das cidades brasileiras, portanto, a consolidação enquanto área do conhecimento e de prática profissional”. Ainda conforme a autora:

O Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia para São Paulo em 1930, é um exemplo expressivo dessa nova forma de planejar a cidade. Propondo um sistema articulado de vias radiais e perimetrais, este engenheiro formado pela Escola Politécnica de São Paulo, transforma a comunicação entre o centro da cidade e os bairros e dos bairros entre si e a cidade. Projeta a cidade que se expande de forma extensiva sobre pneus, substituindo a cidade de alta concentração de atividades e pessoas em que o transporte coletivo se faz através do metrô ou bonde. O Plano de Avenidas vai ser citado como referência para outras cidades.²⁹⁴

No caso da capital cearense, por exemplo, o sistema radial-perimetral foi proposto tanto no plano de Nestor de Figueiredo como no de Otacílio Saboya Ribeiro, demonstrando que melhorar a circulação era uma questão-chave dos projetos, apesar de não ser a única. Querendo ou não, a escolha desse modelo viário denotava certa preocupação em promover os veículos com motores a combustão. Por não estarem presos aos trilhos, como os bondes, aqueles transportes poderiam promover uma melhor ligação entre as várias partes da cidade.²⁹⁵ Essas medidas tomadas pela administração municipal, fosse por planos de urbanização ou outros meios, terminavam por afetar o transporte coletivo de ônibus da cidade.

O Plano de urbanização, o código de posturas e a planta da cidade dos anos de 1930 foram produzidos na administração do prefeito Major Manuel Tibúrcio Cavalcante. Ele assumiu a prefeitura em 1931 pouco depois da ascensão de Getúlio Vargas à presidência da República e permaneceu até abril de 1933 quando repassou o cargo para Raimundo Girão, até então secretário municipal. Em suas memórias, Girão afirmou que Tibúrcio Cavalcante, além

²⁹³ Segundo Koselleck, “a experiência é o passado atual, aquele no qual acontecimentos foram incorporados e podem ser lembrados”. Já a expectativa “[...] também se realiza no hoje, é futuro presente, voltado para o ainda não, para o não experimentado, para o que apenas pode ser previsto”. KOSELLECK, Reinhart. “Espaço de experiência” e “horizonte de expectativa”: duas categorias históricas. In: _____. **Futuro Passado: Contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto-Ed. PUC-Rio, 2006, p. 308-309.

²⁹⁴ LEME. op. cit., p. 26.

²⁹⁵ ROLNIK, 1997, p. 161-162.

de militar, era engenheiro, e isso, talvez, explique as medidas tomadas pelo prefeito em relação à ordenação do espaço urbano.²⁹⁶

Após tomar conhecimento da situação espacial da cidade, Cavalcante teria afirmado no relatório apresentado à Interventoria estadual em 1932: “a construção da planta da cidade (de 1931) veio tornar evidente a necessidade inadiável de ser adotado um plano para o sistemático desenvolvimento da cidade e a conveniência de ser consultado um urbanista sobre o seu traçado”.²⁹⁷ Neste mesmo ano, também foi aprovado o Código Municipal de Fortaleza, sob justificativa de que o regulamento anterior, de 1893, “já não pôde satisfazer às necessidades gerais dos munícipes e da Municipalidade, por sobremodo omissa e antiquado”.²⁹⁸

Diferentemente dos prefeitos anteriores que promoveram algumas alterações no espaço urbano – por exemplo, construções de espaços públicos, ajardinamento de praças – mas não dispunham de um projeto sistematizado, o mandatário militar queria estabelecer novas diretrizes para a cidade, abandonando aquelas elaboradas ainda no século XIX. Nesse sentido, Tibúrcio Cavalcante contratou para a elaboração do plano de urbanização o arquiteto e urbanista pernambucano Nestor Egydio de Figueiredo (1893-1973). Profissional engajado em órgãos de representação de classe e referência em projetos de arquitetura, de intervenção, de expansão e remodelação no Nordeste brasileiro, Figueiredo foi sondado ou propôs planos para várias cidades: Recife e Olinda (PE), João Pessoa, Cabedelo e Campina Grande (PB) e Teresina (PI). No entanto, apenas o de João Pessoa foi concretizado.²⁹⁹

Quando foi convidado pelo então prefeito de Fortaleza para elaboração do projeto da capital cearense, Figueiredo ocupava-se também dos projetos de Recife e João Pessoa. Em diálogo com algumas tendências internacionais e nacionais do urbanismo – os trabalhos de Anhaia Mello e Prestes Maia em São Paulo, as diretrizes da Carta de Atenas, as perspectivas da Société Française des Urbanistes (SFU), da qual fazia parte o urbanista francês Alfred Agache, importante referência para Figueiredo –, o urbanista pernambucano propunha em ambos os planos o chamado zoneamento funcional e o sistema viário radial-perimetral.³⁰⁰

²⁹⁶ GIRÃO, Raimundo. **Palestina, uma agulha e as saudades**: (reminiscências) - 2. ed. Fortaleza, 1984, p. 167

²⁹⁷ *Ibid.*, p. 179.

²⁹⁸ FORTALEZA. *Código de posturas*, 1933, p. 3.

²⁹⁹ TRAJANO FILHO, Francisco Sales. Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “Norte”. In: **Revista Urbana**, v.5, n. 6, mar. 2013 – Dossiê Urbanistas e Urbanismo – CIEC / UNICAMP, p. 99-100. Acesso em: 1  maio de 2014.

³⁰⁰ *Ibid.*, p. 101; FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. **Transforma es espaciais no centro de Fortaleza: estudo crítico das perspectivas de renova o urbana**. 2004. Disserta o (mestrado). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004, p. 42; ARAÚJO. Erick Assis de. **Nos labirintos da cidade: Estado Novo e as classes populares em Fortaleza**. Fortaleza: INESP, 2007, p.58.

No “Plano de Remodelação e Extensão”, especificamente, Nestor Figueiredo sugeria que a cidade de Fortaleza fosse organizada em zonas residenciais, bairros para o comércio – “subdivididos em zona dos grandes negócios e zona do comércio varejista” –, bairro industrial, bairros-jardins, zona universitária e hospitalar, área administrativa, espaços verdes e reservas de ar. E ainda propôs a retirada do ramal ferroviário da área onde hoje fica a avenida José Bastos, bem como o alargamento de vias – determinação também presente no Código de posturas – para implantação do modelo radial-perimetral. A seguir, pode-se observar o traçado viário proposto pelo urbanista.

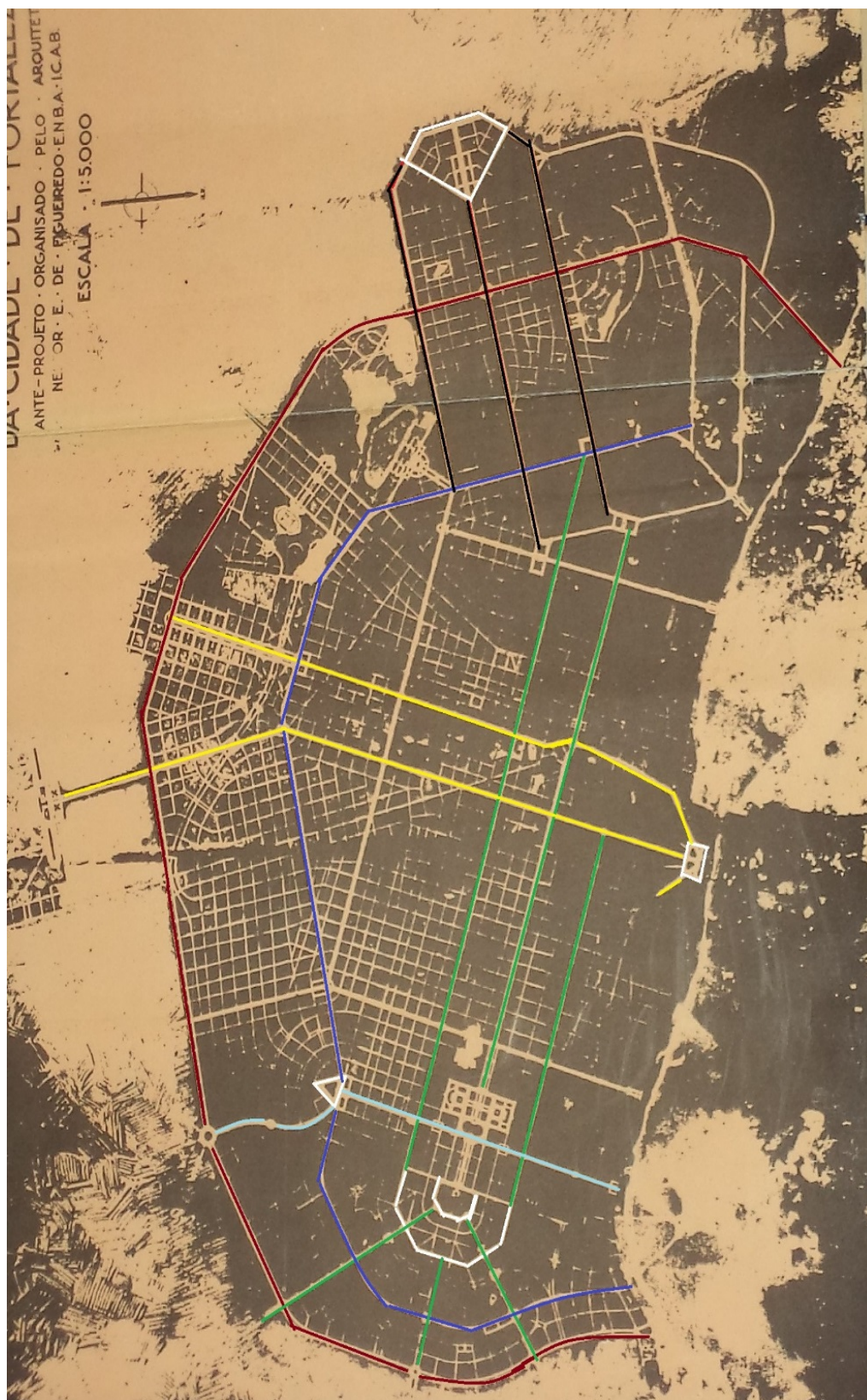


Fig. 8 – Planta do sistema viário do Plano de Remodelação e Expansão de Fortaleza, 1933. Fonte: Fortaleza: evolução urbana (1603/1979).

Tal planta é o único resquício do plano de urbanização de Figueiredo que chegou aos dias de hoje, o que dificulta o entendimento das propostas do urbanista pernambucano. De todo modo, sabe-se que, no modelo viário em questão, as vias radiais deveriam ser largas e confluíam para determinado centro. A intenção era formar “uma rede de conexões articuladas em alguns nós de distribuição dos fluxos que ligam [uma determinada] área central aos diversos bairros”.³⁰¹ Pela planta apresentada acima, identificam-se algumas radiais confluindo para um perímetro localizado a leste (em verde) e o outro a oeste (em preto). Além de duas radiais cortando a cidade de norte a sul, seguindo para a área central. Outra proposição do urbanista referia-se à implantação de circuitos perimetrais externos, que também permitiria a ligação entre os bairros sem a necessidade de circular pela área comercial. Os circuitos externos (apresentados em azul e vermelho escuro) ligariam os pontos extremos de Fortaleza no sentido leste-oeste.

Dessa forma, Nestor de Figueiredo acreditava que suavizaria o traçado xadrez tão marcante em Fortaleza. O autor considerava esse modelo deficiente para o atual estágio da cidade, pois, além de não ser propícia em relação à ligação de bairros, não seria capaz de suportar um tráfego de veículos mais intenso.³⁰² Pela proposta, o centro também deixaria de ser a área com maior concentração de prédios do poder público, de casas comerciais, de espaços de lazer e para onde convergiam os automóveis, os bondes e os ônibus. Ao propor, entre outras coisas, o alargamento de ruas e uma divisão mais incisiva do espaço urbano, transformando a então lógica de organização construída ao longo do tempo, o plano de Figueiredo exigia uma mudança profunda na estrutura física, mas também, pode-se dizer, de ordem econômica, com a possível retirada ou reorganização do comércio e estabelecimentos de serviços na zona central.

A versão de que a pressão dos comerciantes do centro à administração municipal impediu a concretização desse projeto é corrente e ganhou força. No entanto, é importante não perder de vista que esse setor não seria o único atingido, caso a implantação do plano de urbanização fosse concretizada. Os transportes coletivos (bondes e ônibus), por exemplo, que até então se dirigiam prioritariamente para a área central, seriam bastante afetados.

No caso dos ônibus, todas as linhas saíam da Praça do Ferreira ou do seu entorno em direção a bairros como Benfica, Porangaba, São Gerardo, Mecejana, Joaquim Távora, Jacarecanga, Aldeota. Caso o plano fosse implementado e a cidade dividida em

³⁰¹ TRAJANO FILHO, 2013, p. 102.

³⁰² GIRÃO, Raimundo. Planos de Urbanização de Fortaleza: subsídios para sua história. In: **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza: 1943, p. 219; ARAÚJO, 2007, p. 60.

zonas, provavelmente, as ainda frágeis empresas teriam de rever percursos e criar novas linhas. A ligação entre bairros até poderia representar um novo empreendimento, mas necessitaria de um percurso estruturado materialmente, como ruas calçadas – algo que era problemático nesse período –, e também de uma clientela que proporcionasse algum retorno financeiro.

Nesse momento, início da década de 1930, os ônibus ainda faziam percursos similares aos dos bondes elétricos. E isso se dava, principalmente, pela falta de calçamento da cidade. Como as vias por onde os bondes circulavam tinham melhor pavimentação, os donos de ônibus optaram por transitar pelas mesmas ruas. No entanto, talvez esse empecilho tenha beneficiado os empresários, pois os seus transportes transitavam por caminhos já estabelecidos pelos veículos da *Light* tanto no que se referia à estrutura material da pavimentação, quanto em relação à clientela de passageiros, acostumados com o percurso dos bondes.³⁰³ Essa situação gerou alguns imbrólios judiciais envolvendo as empresas de ônibus e a *Light*, como visto no capítulo anterior.

Por concentrar o maior número de serviços da cidade, a demanda por meios de transporte para se deslocar até a área central também era maior. No entanto, caso o plano de urbanização fosse implementado, itinerários ligando bairros entre si teriam que ser implementados. Mas, ao que parece, essa não era uma necessidade da população daquele período. Os pedidos de criação de novas linhas de ônibus ligando bairros à Praça do Ferreira eram muito comuns nos jornais locais.³⁰⁴

Desde o dia 1º do corrente, foi inaugurada nesta capital, mais uma linha de auto-omnibus, com o seguinte trajecto, que muito bem vem servindo, havendo ainda idea de melhorar o serviço: Praça do Ferreira, José Bonifacio, voltado á Praça e rumando até a Via-Ferrea, canto da 24 de Maio. Sabemos que, attendendo a um suelto nosso, os iniciadores da nova empreza cogitam de fazer uma linha circular pelo Cemitério conforme alvitramos, com dois carros: sendo um pela Guilherme Rocha até o Cemitério, voltando pela Castro e Silva, Praça do Ferreira e vice-versa. Desde já damos parabéns aos moradores das ruas que vão ser servidas pela linha de autos.³⁰⁵

No trecho acima, está a notícia da inauguração de duas novas linhas de ônibus para a cidade, ambas tendo a Praça do Ferreira como ponto de chegada / partida. Com o aumento do número de veículos dirigindo-se para aquele lugar, o trânsito na região tornava-se

³⁰³ SECUNDINO NETO, 2012, p. 109.

³⁰⁴ Também eram comuns os pedidos de regularização do serviço (horário regular, maior número de veículos), os reclames feitos em relação ao excesso de velocidade, à lotação dos transportes, aos serviços da Inspeção de Veículos e as notícias de atropelamentos, abalroamentos envolvendo os ônibus.

³⁰⁵ **Correio do Ceará**, 6 maio 1931, p. 6.

cada vez mais complicado. E o projeto de Nestor Figueiredo, assim como a reforma da praça prevista para 1932, ajudariam a melhorar o trânsito da cidade, especialmente do Centro.

Em companhia do dr. Alberto Sá, competente engenheiro da Prefeitura Municipal de Fortaleza, o novo prefeito sr. major Tiburcio Cavalcante esteve, em detido exame observando, na Praça do Ferreira, as dimensões da Avenida 7 de Setembro, afim de, no começo do proximo ano, proceder á remodelação daquela Avenida, no sentido de facilitar o transito de veículos pois a praça já não comporta a facil permanencia e locomoção de bondes, automoveis, auto-omnibus etc. Ao que colheu a nossa reportagem, será um pouco diminuido, principalmente no lado sul, o passeio da Avenida 7 de Setembro, no sentido de facilitar a colocação de trilhos da “Light” e a passagem doutros veículos.³⁰⁶

A reforma previa melhoras no deslocamento de automóveis, bondes e ônibus na Praça do Ferreira. Anteriormente, a prefeitura já tentara desafogar o tráfego de veículos naquele logradouro de outras formas. Em 1931, a administração municipal proibiu o estacionamento dos ônibus na praça, determinando ainda onde cada linha deveria desembarcar / embarcar os seus passageiros.³⁰⁷ Os pontos de estacionamento foram transferidos para ruas próximas ao logradouro – rua Guilherme Rocha, São Paulo, Pedro Borges, Liberato Barroso –, mesmo assim “a lembrança prefetural despertou certo alarido por parte dos proprietarios de omnibus, que vêm na proibição de estacionamento na Praça, motivo para prejuizo financeiro, com favorecimento da Light”,³⁰⁸ já que os bondes continuariam estacionando ali. O jornal *A Nação* também apresentou uma matéria em que acusava a prefeitura de prejudicar os passageiros e o transporte de ônibus, “Pois o regulamento organizado pela actual administração lavrou uma sentença mortal contra tal serviço”.³⁰⁹ Após os reclames, o prefeito fez alterações no edital nº 30 e permitiu que ônibus parassem “ligeiramente” para desembarcar e embarcar passageiros nos “quatro seguintes pontos da Praça do Ferreira: lado norte, ao meio fio, em frente á agencia de Jornais, lado do poente, mais ou menos em frente ao Politeama; lado sul, em frente ao escritório da Mazine e lado leste, em frente á Empresa Telefônica”.³¹⁰

Nos anos seguintes, outros regulamentos também foram lançados na tentativa de descongestionar “o coração da cidade”.³¹¹ Na maioria das vezes, previam-se mudanças nos

³⁰⁶ **O Povo**, 17 nov. 1931, p. 1.

³⁰⁷ Edital nº 30 da Prefeitura Municipal de Fortaleza, 17 de novembro de 1931.

³⁰⁸ **Folha do Povo**, 1º dez. 1931, p. 6.

³⁰⁹ **A Nação**, 29 nov. 1931, p. 3.

³¹⁰ **O Povo**, 1º de dez. 1931, p. 6.

³¹¹ Edital nº 21, 4 maio de 1932; **Correio do Ceará**, 11 nov. 1937, p. 5; **O Estado**, 16 nov. 1937, p. 4; **O Povo**, 20 jul. 1938, p. 1 e 5.

pontos de estacionamento de ônibus – transferindo-os alguns para a Praça José de Alencar em certo momento – e alterações no sentido das ruas próximas à Praça do Ferreira. Apesar das investidas, o que se percebe de uma determinação para a outra é que, além de não serem bem aceitas, a saída da praça quase sempre não era cumprida.

Os auto onibus do Bemfica terão o seu ponto de estacionamento na Praça José de Alencar. Mas isso viria prejudicar os passageiros que demandassem á Praça do Ferreira. Há uma solução: o ônibus, vindo pela rua General Sampaio, seguirá pelas ruas S. Paulo, Major Facundo até a Praça do Ferreira, onde deixando os passageiros, tomará a rua das Trincheiras até a Praça José de Alencar, onde, em um “salva vidas” ficarão esperando as pessoas que desejam seguir para o Bemfica.³¹²

O que parecia uma simples mudança de pontos de estacionamento de veículos, para a população e para os donos de ônibus, principalmente, significava um “prejuízo”. A alteração da parada para a Praça José de Alencar obrigaria aqueles passageiros que queriam ir até a Praça do Ferreira a andarem três quarteirões a pé. A fim de evitar essa situação, a publicação acima sugeriu um itinerário que passasse pelas duas praças. A indisposição para a caminhada é um possível indício da mudança de hábitos dos cidadãos com a introdução dos veículos automotores. Além do passeio a pé, seria uma experiência nova para os passageiros desembarcar um pouco mais longe da Praça do Ferreira e do seu entorno. Afinal, esse logradouro mantinha-se como ponto central dos transportes coletivos desde o início do século XX.

Os “prejuízos” dos donos de ônibus eram de outra ordem. Além de perder espaço para os bondes no principal ponto da cidade, os empresários acreditavam que ainda perderiam dinheiro. Havia uma nítida resistência dos donos de ônibus em sair da Praça do Ferreira. Por conta disso, abre-se a possibilidade de imaginar que esses empresários não eram favoráveis à proposta do plano de urbanização de Fortaleza (1933) que previa uma nova forma de distribuição dos veículos no espaço, retirando-os exclusivamente do Centro.

Outra questão que provavelmente afligiu os donos de ônibus, com a possível execução do projeto de Figueiredo, relacionava-se à distribuição das linhas entre as empresas. Qual seria a linha de maior demanda, de maior lucro, por exemplo? Até então, estava claro que o melhor negócio era o percurso para o centro, mas essa situação poderia mudar e os empresários poderiam se deparar com essas incertezas.

³¹² **O Povo**, 20 jul. 1938, p. 1 e 5.

O projeto do urbanista pernambucano tinha um viés prospectivo, de futuro, que procurava moldar uma cidade que ainda não existia, mas que – com base nas altas taxas de crescimento populacional³¹³ – dava indícios de que não tardaria a chegar. Talvez por tentar antever o futuro, o plano de urbanização parecesse tão distante da realidade daquela população, até mesmo dos gestores da cidade. Como ressalta Gilberto Velho, “Um *projeto* coletivo não é vivido de modo totalmente homogêneo pelos indivíduos que o compartilham”.³¹⁴

Após a saída de Tibúrcio Cavalcante da prefeitura, assumiu Raimundo Girão, que tentou implementar o plano de urbanização até o fim de sua gestão, em 1935. O maior empecilho, contudo, foi a oposição do Conselho Municipal, responsável por aprovar os gastos com as obras previstas. Num primeiro momento, o conselheiro Eurico Salgado deu parecer favorável à proposta. Posteriormente, porém, com a substituição deste por Júlio Rodrigues, o plano de Figueiredo foi rejeitado. O conselheiro entendia que a proposta era financeiramente inviável e que havia outras prioridades a serem cumpridas pela prefeitura, tais como a construção de um abrigo para menores abandonados e delinquentes.

Ao longo de argumentação contra a proposta de Figueiredo, Júlio Rodrigues fez algumas observações interessantes. Para começar, ele acreditava que o zoneamento não seria “exequível” em Fortaleza, pelo fato de a mesma já ser uma cidade “adulta” com defeitos praticamente incorrigíveis. Sem contar que as zonas comerciais e residenciais já estavam sendo separadas “naturalmente”. Rodrigues ainda disse que: “não temos a necessidade de outro plano geral de urbanização, em novos moldes, mas apenas de ampliar e desenvolver o existente [...]”. Ou seja, para o conselheiro, o plano de urbanização de 1875, produzido por Adolf Herbster, ainda seria capaz de guiar organização do espaço urbano, mesmo com as novas demandas surgidas na década de 1930. “Entre as necessidades, destacam-se, como mais imediatas, a de estabelecer a intercomunicação entre os bairros existentes, abrindo novas artérias de ligação, e a de prever a possível expansão da cidade na direção do Mucuripe [...]”, por conta da construção do porto naquela área.³¹⁵

³¹³ A população de Fortaleza passou de 48 mil para 100 mil habitantes, entre as décadas de 1900 e 1930. Já na década de 1940 a capital cearense tinha 180.185 habitantes e nos 1950 foi para 270.169 moradores. FERNANDES, 2004, p. 41; **Censo Demográfico**: população e habitação. Série Regional: parte IV – Ceará, tomo I. Rio de Janeiro: 1950; **Estado do Ceará**: censo demográfico. Série Regional: volume XIV, tomo I. Rio de Janeiro: 1955.

³¹⁴ No entendimento do autor, projeto é “*a conduta organizada para atingir finalidades específicas*” (grifo no original). VELHO, Gilberto. Trajetória individual e campo de possibilidades. In: _____. **Projeto e metamorfose**: antropologia das sociedades complexas. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999, p. 40-41.

³¹⁵ GIRÃO, 1943, p. 220.

Na opinião do conselheiro Júlio Rodrigues, portanto, a Seção de Obras e Viação da prefeitura poderia dar conta de atender as necessidades determinadas pela expansão da cidade por meio de obras pontuais e com um dispêndio menor de dinheiro, “até com maior vantagem e segurança, por que os técnicos que a dirigem, vivendo em nosso meio e sentindo-lhe mais de perto a alma, devem estar mais identificados com os seus problemas” do que o urbanista pernambucano Nestor de Figueiredo, que era um “grande técnico estranho ao meio”.³¹⁶

Rebatendo esse tipo de pensamento exposto por Júlio Rodrigues, Figueiredo afirmou:

Muitas pessoas supõem que projetar o plano de desenvolvimento sistemático e embelezamento de uma cidade é o mesmo que determinar obras urbanas de execução imediata. E perguntam logo, dando, espanção à pretendida vitória de seu pessimismo, quaes são os recursos financeiros que a municipalidade possui para dar cumprimento imediato ás sugestões grandiosas do plano imaginoso. Devemos do começo declarar que nenhum plano de remodelação de cidade é traçado sem objetivo economico. Ele pode no momento determinar um certo dispêndio, mas a sua finalidade economica resultará posteriormente pelo aumento progressivo dos valores urbanos e pela defeza dos prejuízos resultantes do desenvolvimento desordenado das cidades construidas ao acaso (FIGUEIREDO apud TRAJANO FILHO, 2013, p. 106).

A tentativa do poder público de organização do espaço urbano de Fortaleza por meio do projeto do urbanista pernambucano acabou não se concretizando. No entanto, após essa investida na década de 1930, outros planos de urbanização vieram nas décadas seguintes, incluindo o “Plano Diretor para Remodelação e Extensão de Fortaleza” (1947), do engenheiro e urbanista cearense José Otacílio de Saboya Ribeiro.

Em sua explanação no “Memorial Justificativo do Plano”, Saboya Ribeiro argumentou sobre a importância do tráfego para o desenvolvimento da cidade. Na sua perspectiva, o traçado urbano moderno devia favorecer uma melhor circulação pelo espaço urbano. Para alcançar esse intento, portanto, o urbanista propôs a implantação do modelo viário radial-perimetral em Fortaleza, assim como fez Nestor de Figueiredo.

Provavelmente, ciente do que acontecera com o seu colega pernambucano, Saboya Ribeiro tratou de afirmar que o seu plano era “totalmente exequível, dependendo apenas da firmeza das administrações”. A proposta contida no “Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza”, assim como o Código Urbano, também elaborado

³¹⁶ GIRÃO, 1943, p. 220-221.

pelo urbanista e com continha as diretrizes do “sistema de avenidas” na sua 4ª parte, foram discutidos na Câmara Municipal, sendo uma comissão de vereadores formada para estudar mais a fundo os projetos antes de eles serem entregues à Comissão de Finanças.³¹⁷ Apesar da composição da comissão logo no início de 1948, as discussões aconteceram de maneira mais intensa ao longo dos meses de julho, agosto e setembro de 1949. Porém, no que se referia às indicações do sistema de avenidas, nenhuma emenda foi incluída.

Na sua proposta de plano, o urbanista cearense também fez referências aos planos de Silva Paulet e Adolf Herbster que implementaram o traçado xadrez na cidade ainda no século XIX. “A lei da persistência do traçado deve-se a conservação dos planos dos séculos anteriores, continuando o desenvolvimento da cidade sob o esquema xadrez”. Por conta dessa “persistência”, Saboya Ribeiro tentou enquadrar Fortaleza “no tipo radial-perimetral, aproveitando, sempre que possível, as diretrizes do seu traçado atual”. Em linhas gerais, pretendia-se sobrepor aos antigos planos da cidade “um sistema de novas vias de largura e orientação convenientes, ligando entre si os diferentes bairros, e êstes ao centro urbano, de modo, a criar uma estrutura que se aproxime da forma em teia de aranha (radial-perimetral)”.³¹⁸

³¹⁷ Comissão formada em 28 de janeiro de 1948, composta pelos vereadores José Denizard, Américo Barreira, Mário de Assis, Aldenor Nunes Freire, José Júlio e Expedito Maia da Costa. Ata da 22ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 28 de jan. 1948.

³¹⁸ RIBEIRO. op. cit., p. 232.

³¹⁸ Ibid., p. 228-232.

Na planta acima, do projeto elaborado por Saboya Ribeiro, identificam-se as chamadas vias radiais (em branco), a avenida Mucuripe (em verde) e os quatro circuitos (em roxo, amarelo, vermelho e azul) em destaque. O plano previa sete avenidas radiais (Outeiro, Base Aérea, Centro, Parangaba, Bezerra de Menezes, Liberato Barroso e Beira-Mar) que faziam a ligação norte-sul ou leste-oeste; três sub-radiais (da Barra do Ceará, de Porangabuçu e Auxiliar), três transversais (Rui Barbosa, Desembargador Moreira e Padre Anchieta), além das avenidas do Mucuripe e Auxiliar. Segundo a proposta, as vias deveriam ter entre 24 a 42 metros, sendo as de maior largura as radiais Bezerra de Menezes e Parangaba, provavelmente por serem vias de saída da cidade. Para obter esse resultado, haveria junção de ruas ou a abertura ou prolongamento das vias até terrenos não urbanizados. O Código de posturas de 1947, em complemento, indicava os recuos e larguras das ruas que não foram contempladas pelo sistema de avenidas,³¹⁹ além de reforçar, em um dos seus capítulos, as diretrizes do projeto urbanístico.

Essas avenidas ajudariam a delimitar os bairros e os chamados circuitos: exterior, intermediário, irrigação e comercial. Os circuitos formavam percursos que tentavam fugir ao traçado linear e xadrez, o intuito era formar semicírculos que ligavam determinados pontos. O Circuito Exterior (em azul) – “cujo extremo oeste é a Avenida Pasteur, e que ao sul passa junto à Lagôa de Porangabussu e a leste atinge o Pôrto do Mucuripe [...]” – circunscrevia os limites da zona de urbanização da cidade, podendo comportar cerca de 400 mil pessoas (sem contar a chamada população rural, incluindo as localidades de Parangaba e Mecejana e com previsão de alcance desse número em até 50 anos). Ele ligaria os pontos extremos da cidade de leste a oeste, sem cruzar o perímetro central. Além disso, comportaria um Parque Municipal, que ficaria às margens do riacho Tauape. Ribeiro também propôs o Circuito Intermediário (em vermelho) que também ligava pontos de leste-oeste, seguindo paralela ao Circuito Exterior na avenida que dava acesso ao Porto. O Circuito de Irrigação (em amarelo) localizava-se mais próximo da área central e o Comercial (roxo) circunscrevia praticamente toda área do Centro.³²⁰

³¹⁹ Art. 23^o – A largura mínima das ruas, quer as abertas pela Municipalidade, quer as que forem por iniciativa particular, será: a) – 24,00m (vinte quatro metros), quando destinadas a vias de maior circulação e que devem ligar as diversas zonas da Cidade (via regional); b) 18,00m (dezoito metros) quando se tratar de via dominante em uma zona ou bairro (via local principal); c) 12,00m (doze metros), quando se tratar de ruas locais de menor circulação e cujo comprimento não exceda de 400m (quatrocentos metros); [...] d) 10,00m (dez metros) quando em ruas destinadas a habitações isoladas, desde que seu comprimento não exceda de 100m (cem metros) [...]§3.º o prolongamento das ruas atuais fica sujeito ao que dispuser o plano de urbanização e as suas larguras serão estabelecidas de acordo com o fixado nos itens *a*, *b*, *c* e *d* do presente artigo. RIBEIRO. op. cit., p. 10.

³²⁰ Conforme Liberal de Castro, “Fora do perímetro delimitador do plano, ficavam o Centro Universitário, no atual Papicu, o Centro Aeronáutico, a sul, o Centro Agrônômico, a oeste, e o porto, em instalação, no Mucuripe”. CASTRO. op. cit., p. 113.

Diferentemente de Nestor de Figueiredo, que propôs uma espécie de descentralização do espaço urbano, Ribeiro focava suas atenções na região do Centro, tanto é que todas as radiais seguiam em direção à área central. Dentro do Plano Diretor, essa zona tinha projeto próprio.

A proposta de manter o Centro como um espaço singular dentro do traçado urbano partia das concepções urbanísticas seguidas por Saboya Ribeiro, explicitadas no “Memorial Justificativo do Plano Diretor” ao citar o urbanista inglês Raymond Unwin: “O principal ponto central ou clímax, dominando o todo; os centros secundários em proporção definida e em relação com ele; e as principais vias reunindo-os; o todo constituindo o esqueleto ou a estrutura base para o desenho”.³²¹

A seguir, a planta da zona central produzida pelo engenheiro cearense.

³²¹ “The main center-point or climax, dominating the whole; the secondary centers in definite proportion and relation to it; and the main highways linking them up; the whole giving the bones or main framework to the design”. RIBEIRO, 1955, p. 230.

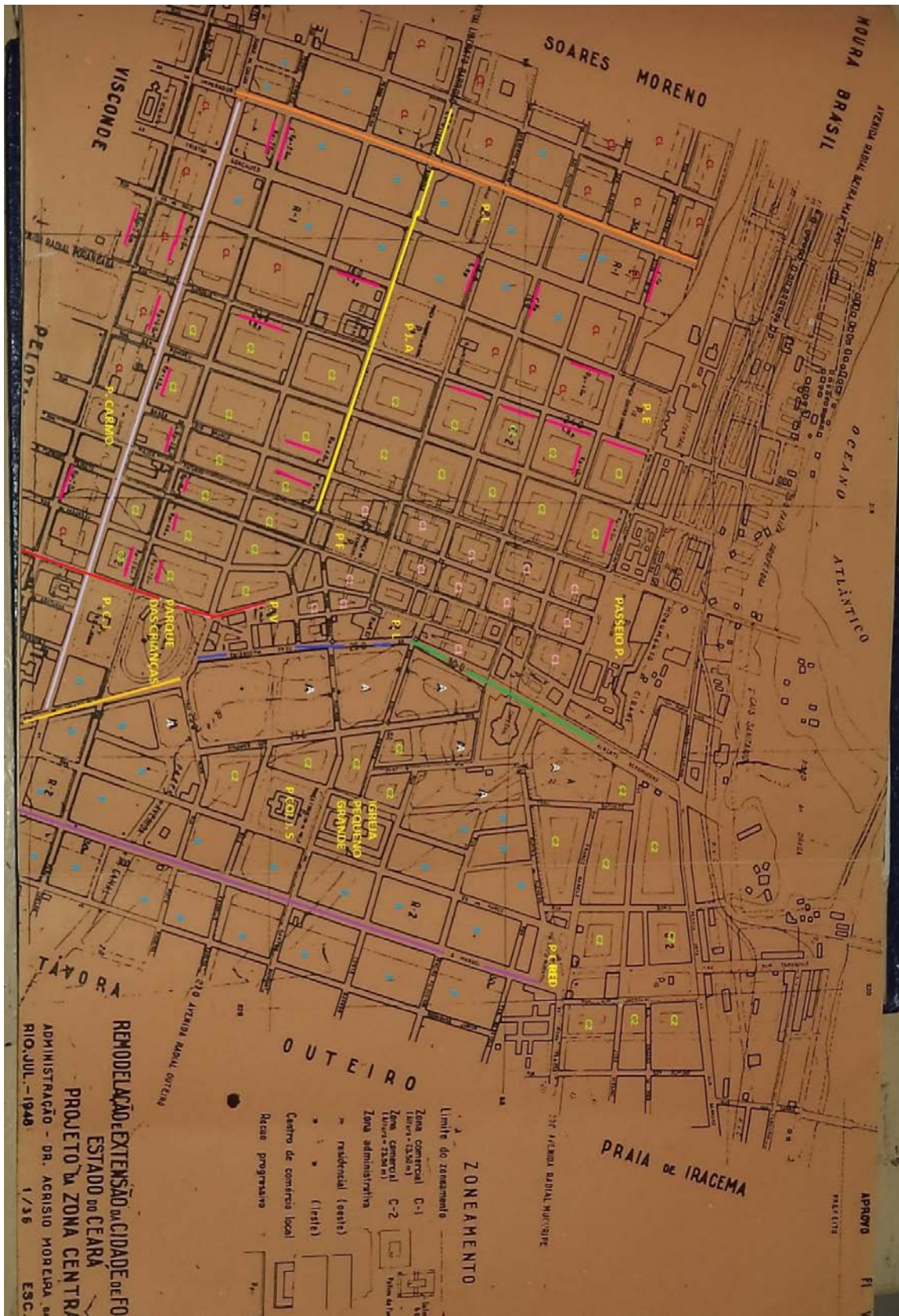


Fig. 10 – Planta da zona central do Plano Diretor para Remodelação e Expansão de Fortaleza, 1947. Fonte: Fortaleza: evolução urbana (1603/ 1979).

PRAÇAS:

P.L (esquerda): Praça Capistrano de Abreu (da Lagoinha)
P.E: Praça Castro Carreira (da Estação)
PJ.A: Praça José de Alencar
P.CARMO: Praça do Carmo
P.F: Praça do Ferreira
PASSEIO P.: Passeio Público
P.L (direita): Praça General Tibúrcio (dos Leões)
P.V: Praça dos Voluntários
P.C.J: Praça do Sagrado Coração de Jesus
P.COL.J.S: Praça Figueiras de Melo (do Colégio Justiniano de Serpa)
P.C.RED: Praça Cristo Redentor

ZONEAMENTO:

C1: Zona Comercial
C2: Zona Comercial
CL: Centro de comércio local
A: Zona Administrativa
R: Zona Residencial
— : Recuo Progressivo

— : Avenida do Imperador
— : Rua Liberato Barroso
— : Avenida Duque de Caxias
— : Avenida Radial Centro (ruas General Bezerril/Solon Pinheiro)
— : Avenida Visconde do Rio Branco
— : Rua Sena Madureira
— : Rua Conde D'Eu/ Alberto Nepomuceno
— : Avenida Dom Manuel

A planta mostra como Saboya esquadrihou a zona central, definindo lugares para o comércio e residências e também para a zona administrativa do município. Essa ficaria nas proximidades do riacho Pajeú, entre a rua Pinto Madeira e a Catedral, numa área bem próxima ao Forte de Nossa Senhora da Assunção, marco do início da ocupação da capital.

Já a área comercial ocupava grande parte do bairro. E novamente o engenheiro estipulou delimitações: Comércio 1 (C1), Comércio 2 (C2) e Centro de comércio local (CL). Imagina-se que as lojas localizadas na área C1 fossem maiores e mais importantes, afinal ficavam mais próximas da Praça do Ferreira, num corredor que seguia até o Passeio Público pelas ruas Barão do Rio Branco, Major Facundo e Floriano Peixoto. Os estabelecimentos da região C2 seriam intermediários, e os do Centro de comércio local, situados nas imediações das residências, seriam pequenas vendas que abasteciam essa vizinhança.

Mas, além de promover o zoneamento, Saboya Ribeiro também tinha a intenção de efetuar o alargamento de algumas ruas e avenidas no Centro. O que o engenheiro pretendia fazer era uma “reconstrução gradual do centro urbano, onde os atuais prédios, de 1 e 2 pavimentos, irão sendo substituídos por outros de altura moderada, o que permitirá ir alargando progressivamente as ruas centrais, de modo a poder concentrar maior população; [...]”.³²² Fica claro que o intuito do engenheiro era alargar vias, mas isso mudaria uma estrutura de construção que remontava ao início do século.

As casas eram construídas em lotes de terrenos estreitos e profundos, tinham fachadas que seguiam o alinhamento das ruas e um recuo na face frontal, o que “sugeriria a valorização normativa da distância entre as vivências privadas e o mundo público, essa

³²² RIBEIRO, 1955, p. 238.

proximidade física das moradas com os logradouros tendia a ser vista como sinal de atraso”.³²³ Em 1932, porém, o Código de posturas do município previu algumas alterações para as residências: “proibiram-se as construções de casas unidinhas umas às outras, compridas, com *lá dentro* interminável [...]. Obrigaram-se as construções isoladas e recuadas; e as áreas laterais livres [...]”.³²⁴ Apesar das mudanças, os recuos não só permaneceram na parte frontal nas casas como também atingiram as laterais. O intuito era promover a circulação dos ares, seguindo prescrição do higienismo.³²⁵ Já a preocupação de Saboya Ribeiro era facilitar a circulação de transportes nas vias, de preferência, largas.

Mesmo prevendo alargamentos de “modo progressivo”, o que significava dizer que aconteciam “à medida que os proprietários dos imóveis desejavam modificá-los substancialmente ou demoli-los, afim de fazer obra nova”,³²⁶ a proposta de Saboya Ribeiro não obteve a simpatia de diversos grupos da cidade. Uma comissão do Clube de Engenharia, por exemplo, opunha-se ao plano por entender que provocaria “uma derrubada quase geral do centro da cidade”.³²⁷ Autoridades municipais, setores da imprensa e da intelectualidade, empresários e comerciantes também se posicionaram contra o projeto.

Conforme visto na planta anterior, os recuos não atingiriam somente casas do Centro, mas também zonas de comércio. Um caso que chama atenção é a proposta de alargamento da rua Liberato Barroso, que percorria áreas residenciais e de comércio, no entorno da região da Praça do Ferreira. Perto da Praça, no trecho da Liberato Barroso que ficava entre as vias Barão do Rio Branco e Major Facundo, estacionavam os ônibus dos bairros São Gerardo e José Bonifácio. Por ser mais estreita nessa parte, algumas pessoas não consideravam o local adequado para o estacionamento dos veículos, conforme explicitou o leitor d’*O Povo*: “Na viela Liberato Barroso não existe lugar para passagem dos peões quanto mais para “filas” [de espera de ônibus]. Aquilo não é nem viela, aquilo é, como diria o grande Demócrito Rocha, aquilo é um tubo”.³²⁸ Os comerciantes daquela área também reclamavam do estacionamento:

Assinado por “um comerciante prejudicado”, recebemos uma longa carta na qual o missivista solicita as vistas dos poderes competentes afim de que seja retirada a parada dos ônibus São Gerardo, José Bonifácio e Prado da Rua

³²³ SILVA FILHO. **O progresso de outrora**. In:_____; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. História e historiografia: perspectivas e abordagens. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2014, p. 128.

³²⁴ GIRÃO, 1984, p.168.

³²⁵ SILVA FILHO. op. cit., p. 129.

³²⁶ CASTRO, 2011, p. 114.

³²⁷ LEAL apud CASTRO, 2011, p. 114.

³²⁸ **O Povo**, 9 jan. 1945, p. 2.

Liberato Barroso. Afirma o reclamante, que fala em nome de todos os comerciantes daquele trecho, que o estacionamento dos citados ônibus naquele local vem causando sérios prejuízos aos seus negócios comerciais, alegando uma série de motivos que julgamos justíssimos.³²⁹

Além disso, trafegavam por esse caminho os transportes que ligavam os bairros Brasil Oiticica, Vila Operária, Pirambu e Barra do Ceará ao Centro. “A antiga travessa dos Trincheiras [Liberato Barroso] é estreita demais para comportar duas mãos em quase toda a sua extensão. O tráfego ali é intensíssimo, não apenas de ônibus e caminhonetes como também de automóveis e caminhões”.³³⁰ A via que era considerada estreita para o tráfego estava entre aquelas que seria alargada, devendo chegar aos 27m. A reforma, sem dúvida, favoreceria o tráfego e os pontos de estacionamento ali, no entanto, afetaria comércios e casas que estivessem no “lado par” até o encontro com a Praça Fernandes Vieira (hoje Praça Gustavo Barroso / Liceu), pois seriam retirados, segundo previa o plano diretor. Desse modo, é de se supor que os comerciantes não tenham concordado com o projeto do engenheiro cearense.

Segundo Liberal de Castro, a intenção de alargar a Liberato Barroso também muito incomodou a Associação Cearense de Imprensa (ACI), que buscou meios de impedir o prosseguimento do projeto. A ACI havia recebido como doação da prefeitura duas antigas casas, situadas na esquina da rua Floriano Peixoto com Liberato Barroso, onde seria construído o “Palácio da Imprensa”. No entanto, por uma “confusão”, acreditou-se que a reforma de Saboya Ribeiro atingiria a propriedade da ACI.³³¹ Como visto anteriormente, o alargamento da via obrigava a retirada dos imóveis do lado par, e as casas pertencentes à instituição ficavam no lado ímpar da rua Liberato Barroso. É lícito imaginar que a oposição da ACI estivesse ligada a outras questões, como fazer coro à insatisfação de comerciantes daquela região.

O alargamento de ruas e avenidas do Centro e de outras regiões da cidade seria necessário para colocar em funcionamento o chamado “Sistema de Avenidas”. O projeto propôs melhorar as condições das vias de circulação, tanto em relação à largura das ruas quanto em relação à qualidade do calçamento. Essas medidas, segundo Saboya Ribeiro, também ajudariam no crescimento dos transportes coletivos que ainda dispunham de número

³²⁹ **O Estado**, 22 jan. 1946, p. 6.

³³⁰ **Correio do Ceará**, 15 out. 1948, p. 4.

³³¹ CASTRO, 2011, p. 115-116.

insuficiente para atender toda a população.³³² No entanto, o Plano Diretor que obteve aprovação dos órgãos responsáveis para sua execução não foi colocado em prática, apesar de algumas tentativas. Mesmo que sua maior preocupação tenha sido em relação às vias de circulação, temática muito discutida na imprensa e na Câmara dos vereadores naquele momento, a proposta não seguiu adiante, talvez por atingir vários tipos de estabelecimentos para o alargamento de ruas. No tópico a seguir, pretende-se discutir as demandas / expectativas criadas para o espaço urbano – tais como a pavimentação de ruas – a partir da inserção e disseminação do transporte coletivo de ônibus.

2.3 “Calçamento, sr. Prefeito!”³³³

Como visto anteriormente, no decorrer das décadas de 1930, 1940 e 1950, há considerável aumento do tráfego motorizado em Fortaleza.³³⁴ E as formas mais simples de locomoção, como andar a pé, de bicicleta ou de carroça passaram a ter que conviver cada vez mais com os novos veículos associados à modernização dos espaços urbanos: bondes, caminhões, ônibus e automóveis.

No entanto, a inserção desses transportes na cidade exigia algumas transformações físicas no espaço urbano. A instalação / manutenção dos trilhos e do seu entorno, no caso dos bondes elétricos, é um exemplo disso. No caso de automóveis e ônibus, o tráfego por todas as áreas da cidade era comprometido devido à falta de pavimentação das ruas ou a sua má conservação. O primeiro automóvel trazido para Fortaleza, inclusive, teve de ser adaptado para continuar a circular nas vias da cidade. Como os pneus desgastaram e não havia lojas de peças automotivas, instalaram-se no veículo rodas de madeiras, bem mais resistentes às condições das ruas.³³⁵

Com o passar dos anos, cada vez mais essa lógica foi sendo invertida, a cidade é que deveria se adaptar à presença dos veículos automotores. No caso dos automóveis, pode-se dizer que se configurou um projeto de inserção desse transporte na sociedade brasileira, onde indivíduos e grupos disseminavam, por meio da imprensa ou eventos, a necessidade de se promover políticas públicas específicas para garantir a manutenção e expansão dos

³³² Segundo Ribeiro, haveria um total de 90 veículos, entre ônibus e bondes, que faziam o transporte coletivos de Fortaleza em meados da década de 1940 (1947, p. 239). Em matéria n’*O Povo*, Paulo Sarasate afirmava ter havido no dia anterior “apenas 21 carros em movimento, assim distribuídos: Benfica 4, Praia de Iracema 4, São Gerardo 3, Joaquim Tavora 3, Aldeota 3, Jacarecanga 2, José Bonifácio 1, Seminário 1”. *O Povo*, 1º jun. 1944, p. 1. Já em 1946, *O Estado* fala em 56 ônibus em circulação. *O Estado*, 14 mar. 1946, p. 5.

³³³ Título retirado da matéria do jornal *Gazeta de Notícias* de 13 de agosto de 1935.

³³⁴ SILVA FILHO, 2002b, p. 62.

³³⁵ BEVILÁQUA, 2014, p. 51-52.

automóveis.³³⁶ Até pelos menos a década de 1920, o ato de calçar as vias da capital parecia não ser uma política pública praticada pela administração municipal de Fortaleza.

Durante o período em estudo, no entanto, percebe-se, principalmente por meio dos jornais, uma crescente preocupação com o estado das vias de circulação da cidade, com o argumento de promover o transporte de ônibus.³³⁷ Além da “necessidade” de calçamento, outras demandas relacionadas aos veículos também foram aparecendo nas décadas de 1930 e 1940, tais como os abrigos nas paradas de ônibus e a sinalização das ruas. Desse modo, os ônibus foram articuladores de determinadas políticas estatais para a cidade.

As poucas ruas calçadas no início do século XX foram escolhidas para instalação dos trilhos dos bondes da empresa *Light*. Além do mais, caso a empresa inglesa desejasse expandir suas linhas, ela mesma poderia (ou deveria) construir os calçamentos para colocação dos seus *rails*. Ou seja, a *Light* era a responsável pela instalação, pela manutenção dos trilhos e do seu entorno, fazendo com que as ruas que dispunham de bondes se mantivessem melhor conservadas.³³⁸

Com uma pavimentação escassa e os melhores lugares de trânsito sendo as vias onde se encontravam os trilhos dos *tramways*, fazer uso dos mesmos caminhos era inevitável para ônibus, bondes, automóveis e até pedestres.

Escrevem-nos: [...] Ora, ninguém ignora que as ruas de Fortaleza obedecem a uma feição típica: são em regra abahuladas e, ordinariamente, o eixo de equilíbrio dessas ruas coincide com o ponto em que se acham assentados os trilhos da poderosa companhia inglesa. Nessas condições, todos os veículos, sejam eles auto-ônibus, automóveis, caminhões, carroças ou simples carrinhos de mão, fugindo às rampas que ladeiam as nossas ruas, instintivamente procuram seguir a direção da única parte nivelada das mesmas ruas, ou seja, a parte da via pública onde estão os trilhos. Esse facto se verifica até mesmo com os próprios pedestres, muito embora o perigo em que incorrem, expondo-se às surpresas desagradáveis que não raro trazem os bondes da *Light*.³³⁹

O escrito é revelador, pois apresenta indícios das condições das ruas de Fortaleza até aquele momento. Nota-se que as vias eram pouco planas e de ruim acesso, inclusive, para os veículos motorizados. Além disso, evidencia que a intervenção no espaço urbano facilitaria

³³⁶ BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. O automóvel e o ideário moderno. In: **Revista de História**, v. 4, nº 1, 2012. Acesso em: 20 jan. 2015, p. 141-142.

³³⁷ Em São Paulo, “Os problemas com calçamento começaram a se tornar uma questão premente para os poderes municipais conforme o número de automóveis aumentava na cidade, complicando as condições de trânsito e requerendo um aumento na superfície calçada para absorver o tráfego crescente desse veículo”. SÁVIO, 2010, p. 204. Em Fortaleza essa preocupação também adveio com a expansão dos veículos automotores pela cidade.

³³⁸ SECUNDINO NETO, 2012, p. 95-97.

³³⁹ **O Ceará**, 30 ago. 1928

o deslocamento de variados tipos de transportes na cidade, até mesmo os pedestres seriam beneficiados, mesmo que a via pública cada vez mais se tornasse prioritariamente dos veículos. A rua deveria ser apenas um local de passagem rápida para os transeuntes, ficando-lhes reservadas as calçadas. Vivia-se, portanto, um processo de “intensificação do espaço da rua como espaço de circulação por excelência”.³⁴⁰

Se até mesmo os pedestres usufruíam do calçamento mantido pela *Light* em certos momentos, foi a presença dos ônibus, no entanto, que realmente incomodou a empresa inglesa. A relação entre a *Light* e as novas empresas de ônibus, como se viu no capítulo anterior do trabalho, não era nada amistosa. As disputas por passageiros, por espaço nas ruas, geraram contendas judiciais entre as firmas de transporte coletivo. Além disso, após alguns anos de circulação, os bondes tornaram-se, para algumas pessoas, cada vez mais “vagarosos” e “antiquados”, requerendo substitutos. E uma das possibilidades apontadas eram os ônibus, colocados como veículos do futuro e tidos como importantes para o progresso da capital. Para que isso se concretizasse, porém, era necessário, entre outras coisas, promover algumas transformações no espaço urbano.

A pavimentação das ruas é uma das mais palpitantes necessidades de Fortaleza. O calçamento actual, por defeito de construção, e, mais que isto, por falta de conservação oportuna, não se presta para o tráfego de automóveis. Não ha carro que resista a dois meses de tráfego por estas ruas esburacadas e cheias de altos e baixos. [...] Agora mesmo estamos com tres companhias de auto-omnibus a explorar o serviço de transporte de passageiros. Por falta de bom calçamento, porem, todas ellas se limitam a trafegar em ruas já servidas por bondes. É que fóra dos trilhos o transito é quasi impossivel e muito dispendioso. [...] O sr. Álvaro Weyne devia iniciar este serviço quanto antes, permittindo que as emprezas de auto-omnibus ampliassem o seu serviço de transporte.³⁴¹

Interessante observar que o calçamento vai sendo colocado como algo necessário para a cidade tanto por uma questão de estética – acabar com as ruas esburacadas e irregulares que enfeavam a capital – quanto por uma questão de apresentar outra possibilidade para o transporte coletivo. A pavimentação das ruas ajudaria na ampliação dos serviços de ônibus e proporcionaria certa independência em relação ao transporte por bondes.³⁴² Os veículos a motor poderiam trafegar, literalmente, para além dos percursos dos trilhos da *Light*, oferecendo outros caminhos para os passageiros e desconcentrando o trânsito de certas áreas.

³⁴⁰ ROLNIK, 1997, p. 31

³⁴¹ **O Ceará**, 14 maio. 1929, p. 2.

³⁴² Nos anos 1940, os transportes coletivos eram um dos assuntos mais discutidos na cidade de São Paulo. E lá, assim como aqui, havia a ligação entre expansão do transporte de ônibus e pavimentação de ruas. Ver: DUARTE, 2005.

Seguindo a linha de que, para se ter um transporte de ônibus eficiente, seria preciso ruas bem pavimentadas, o vereador Edival Távora apresentou na Câmara Municipal, em 1948, um requerimento pedindo o calçamento da Rua Caio Carlos, visando posteriormente à implantação de *omnibus* nesse trecho da cidade.

O sr. Secretário [Lauro Brígido Garcia] leu ainda um requerimento do sr. Edival Távora pedindo calçamento para a rua Caio Carlos, justificando o seu requerimento o sr. Edival Távora disse que satisfeito êste pedido, oportunamente requererá dos proprietários de empresas de transportes 2 ou 3 ônibus com placa para Linha Nova, beneficiando assim os moradores daquele bairro.³⁴³

A construção do calçamento da referida rua tornava-se condição para a criação de uma nova linha de ônibus para esse bairro. Percebe-se que o vereador estabeleceu uma ordem: primeiro, a pavimentação e depois o pedido de uma linha de transporte. Na compreensão de Edival Távora, a obtenção do calçamento da rua, em um primeiro momento, poderia facilitar a adesão dos empresários ao projeto de estabelecer uma nova opção de rota de ônibus. Vale observar também que, com a pavimentação e a implantação de uma linha de transporte, a região ficaria duplamente valorizada.³⁴⁴ Alguns meses após o requerimento de Távora, foi a vez de o vereador Manoel Feitosa, acompanhado de um abaixo-assinado de moradores, pedir o calçamento da rua Caio Carlos.³⁴⁵

Em outras duas oportunidades, Edival Távora novamente trouxe à tona essa questão na Câmara. Em julho de 1948, ele lembrou o seu primeiro requerimento, o que indicava a não obtenção de nenhum resultado. Já em novembro do mesmo ano, o vereador apelou à Inspetoria de Trânsito e à Empresa Santo Antonio para que se estendesse até a rua Caio Carlos a linha Justiniano de Serpa.³⁴⁶ Nesse último caso, é curioso porque ele fez referência apenas ao ônibus, talvez por tratar com instituições relacionadas apenas aos transportes e não à infraestrutura da cidade; outra hipótese é de que a rua Caio Carlos já tivesse sido calçada. Também chama atenção o fato de ele não fazer um pedido de uma linha como na primeira vez, mas apenas a extensão da rota dos ônibus da Justiniano de Serpa até aquela área.

³⁴³ Ata da 17ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 22 de janeiro de 1948.

³⁴⁴ SÁVIO, 2010, p. 209.

³⁴⁵ Ata da 89ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 28 de abril de 1948.

³⁴⁶ Ata da 498ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 16 de novembro de 1948.

Além desse caso, Edval Távora também fez alguns requerimentos pedindo calçamento e ônibus para os moradores do São João do Tauape.³⁴⁷ Ele ainda foi contrário ao requerimento que pedia a proibição de estacionamento de algumas linhas de ônibus na Praça do Ferreira. É importante lembrar que esse vereador era um dos legisladores com mais pedidos relacionados ao calçamento e aos transportes de ônibus na Câmara. Conforme as solicitações, Távora pretendia beneficiar a população daqueles bairros. No entanto, é possível que a mobilização de tal vereador não estivesse relacionada apenas ao objetivo exposto. Diante disso, levantaram-se algumas hipóteses: será que Edval Távora tinha alguma relação com empresários de ônibus e procurava ajudar na disseminação de tal transporte ou colaborar com os interesses dos empresários?³⁴⁸ Ou será que ele concentraria nessas regiões o seu eleitorado e visava a objetivos políticos? Ou ainda poderia ser morador de uma das localidades ou, quem sabe, possuía terrenos, lotes ali e buscava valorizá-los?

Tomando Edval Távora como construtor de um discurso em prol da pavimentação e implantação de transporte em algumas áreas, é válido buscar identificar minimamente as relações internas e externas à Câmara, o *lugar social* desse vereador.³⁴⁹ Edval Távora formou-se em 1945 em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidade Federal do Ceará, atuou como professor na mesma universidade e foi diretor da Imprensa Oficial do Estado em 1947. Começou sua carreira política em fins da década de 1940 quando se tornou vereador de Fortaleza. Logo em seguida, em 1950, foi eleito deputado estadual, sendo reeleito nas eleições de 1955 e 1959.³⁵⁰

À primeira vista, o foco de Távora em temáticas como calçamento e transporte de ônibus, que muito repercutiam na sociedade fortalezense da época, estava ligado a interesses políticos, não à toa conseguiu se eleger deputado. Tais questões, ao que parece, tornaram-se objetos de barganha para Távora. Mas não só para ele.

³⁴⁷ Ata da 14ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 de janeiro de 1948; Ata da 21ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 27 de janeiro de 1948 27/01; Ata da 23ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 29 de janeiro de 1948; Ata da 481ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 de outubro 1948.

³⁴⁸ Essa hipótese não seria tão absurda. Em dada sessão da Casa, um outro vereador, José Diogo, revelou ser “amigo pessoal” de um empresário de ônibus, a quem intercederia pelos moradores do bairro Mucuripe que pedia a volta da circulação de transporte na Avenida Monsenhor Tabosa. Era o público e o privado se confundindo. Nesse caso, José Diogo prometia socorrer a população, mas é possível cogitar também que o vereador pudesse ajudar ao amigo ou retribuir o favor. Ata da 499ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, de 17 de novembro de 1949.

³⁴⁹ ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A dimensão retórica da historiografia. In: PINSKY, C.; LUCA, T. R. (Org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 235.

³⁵⁰ Memorial da Assembleia Legislativa do Estado do Ceará - Deputados Estaduais: 13ª Legislatura (1951-1954), 2009, p. 78-79.

Analisando as atas da Câmara Municipal de Fortaleza³⁵¹ dos anos de 1948 e 1949, percebe-se uma série de requerimentos e projetos de lei com pedidos relacionados ao calçamento de ruas e/ou transporte coletivo de ônibus. Dentre os 21 vereadores municipais,³⁵² Edval Távora, Manoel Feitosa, José Júlio, Mário de Assis, Lauro Brígido e José Cláudio foram os que mais apresentaram requerimentos ou até mesmo projetos de lei com esse tipo de temática. Alguns pediam reparos ou construção de calçamento em ruas secundárias – acompanhado normalmente também por uma solicitação de iluminação –,³⁵³ outras solicitações de pavimentação justificavam-se pela ligação entre bairros ou pelo descongestionamento do trânsito que proporcionariam.³⁵⁴ Havia ainda os requerimentos que versavam mais especificamente sobre outras questões relativas ao transporte de ônibus: mudança de estacionamento dos veículos; itinerários; horários; contratos das empresas; ampliação / criação de novas linhas.³⁵⁵

Apesar de não se ter acesso aos requerimentos escritos, pode-se apreender, por meio das descrições contidas nas atas, um pouco de sua estrutura. Primeiro, fazia-se o pedido e depois a sua justificativa, muitas vezes, até defendida oralmente em tribuna. Nesses casos, pretendia-se legitimar as demandas por meio de matérias ou denúncias de jornais, relatos de visitas a localidades com constatação de problemas e aquela justificativa que se tornou mais comum e mais forte: as reivindicações, algumas vezes com abaixo-assinado, da população.

Em uma de suas solicitações, o vereador José Júlio pedia a construção de calçamento no bairro Antonio Bezerra em julho de 1949. Ele apontava que essa era uma

³⁵¹ As atas tratavam-se de uma espécie de resumo, agenda do que aconteceu na sessão do dia. Os documentos analisados até o presente momento têm a seguinte estruturação: Identificação da sessão (Ex.: Ata da 14ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 de janeiro de 1948); indicação dos vereadores presentes e ausentes; apontamento sobre a aprovação, discussão da ata do dia anterior; “expediente”: apresentação dos requerimentos, projetos de leis, recebimento de mensagens de instituições; “ordem do dia”: aponta as discussões dos projetos de lei, código urbano; por fim, a indicação do horário em que a sessão se encerrou, a data e as assinaturas do presidente e secretário da Casa.

³⁵² Vereadores de Fortaleza nos anos de 1948-1949: Alísio Borges Mamede, Américo Barreira, **Aldenor Nunes Freire**, **Edival de Melo Távora**, **Francisco Edmilson Pinheiro**, Gutenberg Braun, Isaac Maciel, Joaquim Alexandre Valentim, José Claudio Oliveira, Joaquim Teófilo Cordeiro de Almeida, José Diogo da Silveira, José Julio Cavalcante, José Batista Barbosa, João Alves de Albuquerque, José Denizard Macêdo de Alcântara, Leônico Botelho (presidente), Lauro Brígido Garcia (secretário), Mário de Assis Batista, Manoel Feitosa, Sebastião Gonçalves Ferreira, **Expedito Maia Costa**.

³⁵³ Ata da 21ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 27 de janeiro de 1948; Ata da 79ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 14 de abril de 1948; Ata da 181ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 27 de agosto de 1948.

³⁵⁴ Ata da 71ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 2 de abril de 1948; Ata da 235ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 8 de novembro de 1948; Ata da 221ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 de junho de 1948.

³⁵⁵ Ata da 286ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 24 de janeiro de 1949; Ata da 196ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 16 de setembro 1948; Ata da 224ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 de outubro 1948.

reivindicação dos moradores da localidade que reclamavam da poeira na estrada Fortaleza-Sobral. No mês de agosto, em duas oportunidades, a questão do calçamento nessa região estava em pauta. Na primeira ocasião:

O sr. José Júlio reporta-se à situação de angústia em que se encontram os moradores de Antonio Bezerra, em face das condições precárias do seu calçamento, e após algumas considerações propõe que se officie ao sr. Prefeito solicitando-lhe que envie um apelo da Casa ao Conselho Rodoviário Municipal, no sentido de estabelecer dentro de seus planos uma verba destinada àquele calçamento. Aprovado.³⁵⁶

Interessante é que, neste mesmo dia, o prefeito havia encaminhado uma mensagem à comissão de finanças da Câmara pedindo abertura de crédito especial para pagamento de pavimentação a paralelepípedo, calçamento com pedra tosca irregular, terraplanagem, reforma e assentamento de meios-fios. Não é possível identificar quais ruas, bairros seriam beneficiados com esse material. Enquanto isso, os pedidos em torno do calçamento das ruas do Antonio Bezerra continuaram por mais algumas sessões.

Assim como José Júlio, os vereadores José Diogo e Sebastião Gonçalves também passaram a apoiar os pedidos de pavimentação. O primeiro, inclusive, descreveu em tribuna a visita que fizera à localidade de Antonio Bezerra. José Diogo afirmou em seu relato ter constatado “a necessidade inadiável” de se fazer o calçamento das ruas, a fim de evitar que “as grandes ondas de poeira” prejudicassem a saúde da população.³⁵⁷ Após essas tentativas, a obra foi iniciada, mas de maneira conturbada. No mês de outubro, Sebastião Gonçalves, contando com o apoio da bancada de José Júlio e Gutemberg Braun, pediu, por meio de requerimento, que a Casa endereçasse ao Departamento de Estrada de Rodagem uma solicitação para o fim do embargo à obra de construção do calçamento.³⁵⁸ Nesse sentido, os moradores também se mobilizaram tecendo um memorial entregue a José Júlio, destinado ao Departamento citado.³⁵⁹

Os vereadores enfatizavam a importância das petições populares. Muitas vezes, faziam questão de lê-las durante as sessões e anexá-las aos requerimentos. As atas da Casa, no entanto, poucas vezes sinalizavam, por exemplo, a quantidade de pessoas participantes do abaixo-assinado. A população era apresentada como uma massa anônima.

³⁵⁶ Ata da 425ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 de agosto de 1949.

³⁵⁷ Ata da 429ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 de agosto de 1949.

³⁵⁸ Ata da 474ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 13 de outubro de 1949.

³⁵⁹ Ata da 481ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 de outubro de 1949.

Alguns jornais locais também abriam espaço em suas páginas para a reivindicação dos populares em relação à pavimentação e a outras questões da cidade. Nessa circunstância, havia a possibilidade de efetuar um pedido, uma reclamação coletiva ou individual. Na coluna “Queixas e reclamações” do jornal *O Povo*, na maioria das vezes, os reclames individuais não continham identificação, alguns traziam apenas as iniciais do nome do autor. E havia ainda as queixas coletivas. A seguir, tem-se um leitor do *Gazeta de Notícias* que expressou o seu pedido em relação aos problemas do bairro onde residia na coluna “Gazeta popular”.

[...] Ah. sr. Redator! diga pelo seu jornal que o povo do Arraial Moura Brasil que sempre foi tapiado por moços bonitos que aparecem em vespera de eleições prometendo Deus e mandando o Diabo depois ficaram satisfeitos e confiantes nas palavras do novo Prefeito. Diga-lhe sr. Redator que o posto do Arraial Moura Brasil precisa de calçamento na Rua São Pedro (três quarteirões apenas), um chafariz público, higiene e mais luz para o bairro. [...]. Do leitor que agradece J. Serrão Filho.³⁶⁰

O Arraial Moura Brasil, uma das localidades mais pobres juntamente com o Pirambu, enfrentava uma série de dificuldades em relação ao transporte público, à invasão das marés e ao lixo urbano.³⁶¹ Nesse sentido, os moradores também reivindicavam coletivamente, entre outras coisas, pavimentação à Prefeitura.³⁶² Nota-se que os reclames, as solicitações de calçamento feitas pelos moradores, vereadores, imprensa eram dirigidas ao prefeito da cidade. Com o aumento dos veículos a motor em Fortaleza, percebe-se que o Poder Executivo passou a ser cada vez mais cobrado e responsabilizado pelo melhoramento das vias de circulação da cidade. A partir disso, pergunta-se: como a administração municipal reagiu diante dessa demanda urbana?

Como se viu anteriormente, nos anos de 1940, muito se discutiu sobre o planejamento municipal acerca da pavimentação da cidade – escolha de ruas e do material utilizado – na Câmara dos Vereadores de Fortaleza. Por meio das atas, foi possível identificar um projeto de “pavimentação geral da Cidade”, de iniciativa do prefeito Acrísio Moreira da Rocha. O mesmo se dirigiu à comissão de finanças da Casa com o intuito de liberar a verba para execução do projeto, obtendo êxito.³⁶³ Anteriormente, o prefeito já havia enviado uma mensagem à comissão de finanças a respeito de um projeto de lei que autorizava ao executivo a abertura de crédito especial para despesas com calçamento, meio-fio e chafarizes.³⁶⁴

³⁶⁰ *Gazeta de Notícias*, 27 jul. 1946.

³⁶¹ JUCÁ, 2003, p. 49.

³⁶² Ata da 11ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 13 de março de 1951.

³⁶³ Ata da 169ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 de agosto de 1948.

³⁶⁴ Ata da 54ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 9 de março de 1948.

Em administrações anteriores, do prefeito Álvaro Weyne (1928-1930), Tibúrcio Cavalcante (1931-1933) e Raimundo Girão (1933-1934), por exemplo, essa temática também foi uma questão muito importante. As matérias de jornais noticiavam a iniciativa da prefeitura em construir / consertar calçamentos ou pediam atenção dos gestores para esses problemas. Interessante observar que, na maioria das vezes, a justificativa para tais empreendimentos era propiciar a circulação dos veículos a motor e interligar os bairros da cidade. Além disso, entendia-se que a pavimentação a paralelepípedo ajudaria também a embelezar as ruas de Fortaleza. Os materiais utilizados na construção do calçamento passaram a ser cada vez mais discutidos. A pavimentação a pedras toscas, irregulares estava sendo substituída pelos paralelepípedos e pela pavimentação a concreto.³⁶⁵

Depois do surto de renovação verificado nos últimos anos e que tem dado á capital cearense aspecto de cidade moderna, era triste ver como destoava do seu progresso a velha e antiquada pavimentação das ruas de pedra irregular [...]. A prefeitura, chegada a oportunidade, resolveu tão importante problema mandando abrir a necessária cuncurrencia publica para a construção de dois typos de calçamentos – a concreto e a paralelepípedo.³⁶⁶

Nesse momento, no entanto, o calçamento a concreto e a paralelepípedo ainda eram restritos a ruas principais e centrais, havendo o interesse em disseminá-lo pela cidade. Entre 1933 e os oito primeiros meses de 1934, por exemplo, construíram-se 21.887m² de pavimentação a concreto e 17.217m² a paralelepípedo. Nesse mesmo período, ainda se construíram 68.376m² de calçamento comum e reconstruíram-se 80.674m². O relatório apresentado pelo Interventor Carneiro de Mendonça ao Presidente da República em 1934 traz a evolução da construção e dos reparos na pavimentação de Fortaleza entre o fim da década de 1920 e início dos anos 1930.³⁶⁷

Calçamentos novos

1927	2.607m ²
1928	5.560m ²
1929	11.060m ²
1930	13.709m ²
1931	806m ²
1932	28.201m ²
1933	76.214m ²
1934 (8 meses)	41.266m ²

Calçamentos reconstruídos

1927	8.050m ²
1928	5.172m ²
1929	11.775m ²
1930	8.028m ²
1931	16.524m ²
1932	44.416m ²
1933	47.397m ²
1934 (8 meses)	33.277m ²

³⁶⁵ SILVA FILHO, 2002b, p. 62.

³⁶⁶ Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Interventor Carneiro de Mendonça/1931-1934, p. 292.

³⁶⁷ Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Interventor Carneiro de Mendonça/1931-1934, p. 293.

No relatório em questão, a administração pública procurava ressaltar os seus feitos, demonstrando preocupação pela expansão e conservação da pavimentação. Conforme os dados apresentados, com pequenas exceções, a cada ano, crescia a área de extensão de calçamentos novos e reformados.

Mesmo que a responsabilidade pela pavimentação da cidade tenha sido cada vez mais atribuída à administração municipal desde os anos 1920, percebe-se que, em algumas situações, a administração tentou repassar esse encargo aos particulares, prática que já havia ocorrido com a empresa inglesa concessionária dos bondes. É interessante observar, no entanto, que esse tipo de atribuição não atingia as empresas de ônibus. Os empresários desse setor, normalmente, cobravam ruas calçadas, mas não tiveram que mobilizar capital diretamente para construção de calçamento como fizera a *Light*.

Nos anos 1930, proprietários de imóveis e terrenos localizados nas ruas pavimentadas pela administração pública deveriam arcar com uma parte da reforma. Em 1931, por exemplo, quando ocorreu o calçamento das vias Tristão Gonçalves, Padre Mororó e Duque de Caxias, a Diretoria de Viação e Obras Públicas, órgão estatal promotor do empreendimento, lançava em jornais locais os editais com os nomes dos moradores “contribuintes”, os valores devidos e o prazo de pagamento. O montante deveria ser quitado integralmente em, no máximo, noventa dias. A quantia a ser paga variava conforme o tipo de propriedade.³⁶⁸

Poucos anos depois, a prefeitura aderiu a tal sistema de “colaboração”. Segundo o prefeito Raimundo Girão, a medida municipal apresentava algumas vantagens em relação ao sistema do órgão do Estado. O pagamento poderia ser feito em até dez prestações e contava com abatimento de 10% para quitação à vista. Além disso, a prefeitura isentava de pagamento instituições de caridade e residências muito pobres, atestadas pelo município. As multas, no entanto, também eram previstas em caso de inadimplência. Ao que tudo indica, os donos de imóveis não tinham escolha, eram obrigados a aderir às reformas previstas pela prefeitura.³⁶⁹

Raimundo Girão, que disse em entrevista ao jornal *O Povo* que não houve oposição dos fortalezenses a esse mecanismo, fez questão de ressaltar os benefícios da implantação do novo calçamento para a cidade.

A pavimentação a concreto é uma necessidade e virá beneficiar grandemente as ruas e travessas a que a Prefeitura vai extendê-la. Essas ruas vão ficar intensamente movimentadas [...] o tráfego da Praia e zona leste passará a ser

³⁶⁸ *O Povo*, 6 mar. 1931, p. 1; *O Povo*, 1^o ago. 1931, p. 5; *O Povo*, 5 ago. 1931, p. 6; *O Povo*, 13 ago. 1931, p. 6.

³⁶⁹ *O Povo*, 21 jun. 1933, p. 3.

feito por essas novas artérias. [...] Tenha-se, porém, em conta a extraordinária valorização do edifício [casa onde funcionava O Povo] e o melhoramento urbano que isso representa.³⁷⁰

Como se pode perceber, uma das motivações para pavimentar vias a concreto era facilitar o tráfego de veículos, promovendo ligações de diferentes pontos da capital. É bem interessante também quando Girão falou do calçamento como meio de valorizar propriedades. Tal fala parece uma tentativa de convencer a população das vantagens desse projeto da prefeitura que, ao que tudo indica, só poderia ser concretizado com a “doação” dos fortalezenses. Tanto é que, nesse período, a população residente em bairros afastados do Centro da cidade reclamava da falta ou do estado precário da pavimentação de suas ruas.

Calçado irregularmente, aqui, acolá, faltando pedras, estas só chegam a bem dizer, até a segunda secção da linha de bondes. Naquele ponto da cidade não podem trafegar, a não ser a galope, veículos como automoveis, auto-onibus e outros mais. [...] Que desagradavel não é, por exemplo, aos passageiros de auto onibus, o deparar-se, depois da igreja de S. Gerardo, com um bonde à frente do veículo em que viajam !... Têm que ceder a linha ao motoneiro e atolam-se na areia, que é um contratempo... Só está calçada, mesmo, a parte compreendida entre os trilhos.³⁷¹

A pavimentação irregular prejudicava seriamente a circulação dos veículos automotores no Alagadiço.³⁷² O único transporte que conseguia trafegar minimamente bem era o bonde elétrico devido aos trilhos colocados e mantidos pela empresa *Light*. Conforme dito anteriormente, a prefeitura isentava propriedades pobres do pagamento para construção de pavimentação, arcando com todo o investimento. Isto explicaria, por exemplo, a prioridade de reformar o Centro, local que contava com comércios e residências de pessoas abastadas, e deixar sem cobertura áreas menos favorecidas.

Enquanto havia ruas sem qualquer pavimentação ou em situação precária, outras já calçadas esperavam novos tipos de empreendimentos.

Pois bem: o calçamento daquela avenida, entre a Praça da Bandeira e a Rua Treze de Maio, está em péssimas condições. É um suplicio para os passageiros e causa de dano para os veículos rodarem fóra dos trilhos da *Light* naquela importante via urbana. Ora, a Avenida Visconde da Cauipe, como as suas congêneres principais da cidade, reclama não só o reparo do calçamento. Suas necessidades vão além, porque deviam ser pavimentadas a

³⁷⁰ **O Povo**, 21 jun. 1933, p. 3.

³⁷¹ **A Rua**, 23 fev. 1934, p. 3.

³⁷² Atualmente bairro São Gerardo.

asfalto ou concreto, pelo fato de se tratar de vias publicas excepcionais, linhas tronco ou ruas eixo de bairros populosos.³⁷³

Apesar da disseminação do calçamento pela cidade, a prática dos veículos trafegarem sobre os trilhos dos bondes, quando não havia pavimentação apropriada, permanecia. A publicação onde se encontra o trecho citado ainda sugere que a pavimentação a asfalto ou a concreto da avenida Visconde de Cauípe ajudaria a solucionar vários problemas: cessaria essa prática de andar sobre os trilhos, facilitaria a ligação dos bairros da Porangaba e do Benfica ao Centro, propiciaria uma viagem mais agradável aos passageiros dos transportes automotores e não causaria danos aos veículos.

Mas os caminhos irregulares eram definitivamente um problema para o transporte de ônibus e de automóveis. Além de comprometer a construção de uma imagem de cidade moderna, traziam incômodos corporais para passageiros dos veículos motorizados, devido à trepidação, e causavam despesas para os donos de ônibus por conta da quebra ou danificação de peças dos transportes, conforme denúncia de um empresário:

Apezar de extraordinariamente movimentada [estrada de Mecejana], está totalmente accidentada. Não são boeiros profundos o que damnifica a referida estrada; são pequenos altos e baixos em todo o percurso, que não só incommodam os passageiros, como acabam com as carrocerias dos omnibus e caminhões, alem de outros danos que soffrem outras peças delicadas dos carros que transitam por aquella via e que o fazem numa continua trepidação. Não é exagero: quem quizer avaliar a veracidade do que affirmamos, si não quizer ter prejuizo como proprietario, se faça passageiro dos omnibus para soffrer os continuos choques que, apesar de pequenos, são importunos, por isso mesmo que só terminam quando o carro para.³⁷⁴

A Estrada de Mecejana, assim como outras vias importantes que ligavam bairros da cidade, estava sempre em pauta de discussão quando o assunto era pavimentação. O intuito de manter o calçamento dessas ruas em bom estado era facilitar, descongestionar o tráfego de veículos e assim proporcionar também acesso mais rápido entre esses diversos pontos da capital.

Enfim, ao longo das décadas de 1920 a 1950, buscou-se construir um espaço ideal para tráfego de veículos a motor. Em meio a uma lógica de separação, esse espaço não deveria ser nem sobre os trilhos dos bondes, nem sobre um calçamento irregular. A pavimentação que não facilitava a circulação de ônibus e automóveis passou a ser considerada ruim e adequada somente para outras formas de locomoção, tais como as carroças, tidas como

³⁷³ **O Povo**, 3 maio 1938, p. 1.

³⁷⁴ **Correio do Ceará**, 3 nov. 1936, p. 8.

não condizentes com uma cidade que se queria moderna. Nota-se também que cada vez mais a construção e a manutenção do calçamento das ruas passou a ser considerada responsabilidade da administração municipal e elemento fundamental para o desenvolvimento do transporte coletivo de ônibus, para a ligação de bairros e para o descongestionamento do trânsito da cidade.

3 “É PRECISO EDUCAR OS SENTIDOS”³⁷⁵

3.1 “O meio mais seguro para evitar acidentes é submeter-se voluntariamente às regras do Trânsito”

Na tentativa de regular a circulação de veículos e pessoas nas ruas da cidade, importantes dispositivos sobre o tráfego foram lançados durante o período em estudo. Sendo assim, pretende-se discutir neste tópico acerca dos lugares destinados a pedestres e veículos nas vias, dos “direitos” e “deveres” estabelecidos para transeuntes e guias e da organização do tráfego urbano.

3.1.1 A organização do tráfego de veículos na cidade

Com o objetivo de fiscalizar os transportes nas ruas e praças de Fortaleza, em 1915, foi criada a *Inspectoria de Vehiculos* – subordinada à Secretaria da Justiça e Segurança Pública. A subordinação a essa secretaria fez que as primeiras regulações sobre o trânsito da cidade fossem incluídas no *Regulamento Policial* de 1916, mais especificamente na parte II que tratava da “polícia preventiva”.

A intenção, portanto, era manter sob controle os veículos e evitar maiores transtornos nas vias da cidade.³⁷⁶ Mas, para fiscalizar os transportes, era fundamental controlar também os seus guias. Sendo assim, o novo órgão também tinha a função de aplicar o exame e expedir a carta de habilitação e a matrícula, para aqueles que queriam exercer a profissão de cocheiros, carroceiros e motoristas de bondes e automóveis.

Pelas categorias de profissionais citadas acima, evidencia-se a presença marcante dos transportes a tração animal, sendo os veículos a motor minoria nesse momento. Um outro detalhe que vale ressaltar é que a convivência entre os veículos que dependiam da força animal e os transportes motorizados era relativamente recente. Os bondes elétricos tinham sido inaugurados três anos antes do regulamento policial, em 1913, e os automóveis circulavam desde 1909. A maior diversidade de veículos trafegando pela cidade provavelmente explica a feitura deste documento e de outros que surgiram nos anos seguintes.

³⁷⁵ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939. Fortaleza: CEARÁ. Governo do Estado / Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará, S/D, p. 48.

³⁷⁶ Essa era uma tendência vista em outras cidades brasileiras. Em São Paulo, por exemplo, em fins do século XIX, o aumento do tráfego de veículos e os primeiros indícios de congestionamento nas ruas da cidade provocaram discussões sobre a “necessidade de disciplinar o trânsito, ordenar as ruas, regularizá-las e introduzir alguma racionalidade em um desenho considerado caótico” (ROLNIK, 1997, p. 31).

Visando à organização do trânsito, o *Regulamento* estipulou algumas diretrizes para os guiadores, entre elas: “Não estacionar fora dos pontos marcados pela Inspectoria, nem chamar passageiros”; “Diminuir a marcha na proximidade das esquinas, para evitar encontros com outros vehiculos”; “Caminhar nas ruas a tróte curto, sem precipitar a carreira dos animaes, nem o movimento dos carros e automóveis, nunca excedendo a velocidade marcada na tabela da Policia”.³⁷⁷ O documento definia o lugar “correto” para os carros pararem, bem como a velocidade que deveriam seguir. E, com o passar dos anos, a preocupação com o controle da velocidade dos veículos só aumentou.

O *Regulamento da Inspectoria de Vehiculos* de 1925, o primeiro dedicado exclusivamente a assuntos do trânsito, determinava que “Nas ruas e praças da Capital, a velocidade maxima dos vehiculos será 30 kls a hora” e “No perímetro central e nos cruzamentos de ruas os vehiculos deverão reduzir á metade aquella velocidade”.³⁷⁸ A menor velocidade na área central certamente se justificava pela maior movimentação de pessoas e transportes na região.

Tal determinação valia para todos os tipos de transportes, porém é possível perceber que cada vez mais a circulação dos automóveis preocupava os administradores da cidade. Muitos artigos do *Regulamento de 1925*, por exemplo, tratavam do tráfego desses veículos. A atenção aos automóveis dava-se pela potência do seu motor, capaz de ser bem mais veloz do que os transportes de tração animal.

Mas, voltando à questão dos limites aceitáveis de rapidez dos carros, percebe-se que, com as legislações posteriores, houve maior segmentação dos espaços e das velocidades permitidas. Se, em 1925, a divisão era apenas entre perímetro central e não-central, em 1930, o edital nº 9 da *Inspectoria de Vehiculos* estabeleceu que “na zona central, não será permittida marcha superior a 10 kilometros á hora, devendo ser limitada a 20, 30 e 40 kilometros, respectivamente, a velocidade nas zonas urbana, suburbana e rural”.³⁷⁹

Além da divisão dos espaços, outra questão chama atenção: a redução da velocidade na área central, que passou de no máximo 15 km/h para 10 km/h. Mas por que isso aconteceu? Provavelmente, devido aos abalroamentos e aos atropelamentos envolvendo os veículos. Nos casos de atropelamentos, por exemplo, os incidentes aconteciam devido às disputas por espaço entre veículos e pedestres. O hábito de caminhar a pé pelas ruas era

³⁷⁷ Regulamento de polícia, 1916, p. 37-38.

³⁷⁸ Decreto nº 866 de 10 de março (Regulamento de 1925), arts. 28 e 29.

³⁷⁹ **Jornal do Comércio**, 17 out. 1930, p. 01.

corriqueiro entre a população fortalezense daquele período. Mas essa é uma discussão que será feita um pouco mais adiante.

Enquanto isso, em 1938, mais uma mudança nos limites de velocidade. Assim, o *Regulamento Geral de Transito* definiu:

I. Dez quilômetros por hora: Quando passar diante de uma escola, [...]; em frente às estações [...]; e nos lugares onde houver reuniões ou divertimentos publicos; [...]; Nos cruzamentos de ruas; II. Vinte quilômetros por hora, na zona central; III. Trinta quilômetros por hora: Na zona urbana; Em qualquer distrito onde haja movimento; [...]; IV. Cincoenta quilômetros por hora: Na zona suburbana ou rural; Em qualquer distrito residencial, exceto os auto-ônibus e veículos de carga, que não poderão ter velocidade maior de quarenta quilômetros; [...]; V. Oitenta quilômetros por hora, fora dos distritos onde não haja grande movimento ou residencias, salvo disposição em contrario.³⁸⁰

Apesar de permitir velocidades maiores, chegando a 50 e 80 km/h em algumas regiões, com exceção dos ônibus e veículos de carga, que só poderiam chegar ao limite de 40 km/h, com o *Regulamento* de 1938, mais do que estar atento às divisões do espaço em zonas, o motorista deveria preocupar-se com outras características do lugar em que estava transitando. A partir de então, era fundamental para o guiador identificar se estava trafegando diante de escolas ou estações de trem, de locais com aglomeração de pessoas, área residencial com movimento ou não.

Posteriormente, cerca de dez anos depois, surgiram as placas “multicores” de sinalização “pendentes de postes, a ostentar um garoto em plena carreira. Isto significa que nas imediações daquele local se situa um colégio ou uma escola, devendo, por conseguinte, os automóveis e ônibus desenvolverem velocidade moderada”. E também nas proximidades dos hospitais e “dos postos de socorro da Assistência Pública, existem placas com cruces escarlates, a advertir os “chauffeurs” de que não devem fazer ali uso das businas, a fim de não perturbar a tranqüilidade dos enfermos”.³⁸¹

Como medir a velocidade de um veículo? Como saber se ele estava a 20 ou a 40km/h? Havia realmente uma fiscalização por parte do órgão responsável? Assim como acontecia com outros serviços, aqueles prestados pela Inspetoria de Veículos muitas vezes eram contestados na imprensa local. A falta de guardas para fiscalização do trânsito era um dos problemas. A matéria do jornal *Gazeta de Notícias*, publicada em 1935, chegou a afirmar: “A Inspetoria de Veiculos atual faz o mesmo policiamento de há dez anos atrás. A falta de

³⁸⁰ Decreto nº 386 de 3 de novembro (Regulamento de 1938), art. 144.

³⁸¹ *O Povo*, 27 jun. 1947, p. 3.

técnicos para dirigi-la, transformou-a numa repartição burocrática”, apesar do aumento no número de veículos.³⁸²

Em relação à medição da velocidade, ao que tudo indica, a fiscalização dava-se a olho nu, baseada na opinião dos guardas da *Inspectoria*. Em certo momento, o órgão estatal chegou a permitir que leigos autuassem motoristas infratores. Ao identificar a velocidade excessiva do veículo, “facil de ser verificada por qualquer pessoa”, bastava que se anotasse o número do carro infrator, a hora e o local da infração, ter uma testemunha e fazer a denúncia no departamento de polícia.³⁸³ Apesar de o documento oficial afirmar ser fácil identificar o excesso de velocidade de um veículo, não era isso o que acontecia na realidade cotidiana dos fortalezenses.³⁸⁴

Em linhas gerais, o que se percebe, nesses três regulamentos, é que não havia uma constância nos limites de velocidade, os números ora aumentavam ora diminuía a cada documento. Essa inconstância só reforça a tese de que a população fortalezense passava por um processo de adaptação à velocidade dos novos veículos introduzidos na cidade.

Além do controle da velocidade, o uso da buzina e dos sinais também eram elementos importantes na tentativa de organização do trânsito de Fortaleza. Aos motoristas, por exemplo, cabia o uso correto da buzina. E o *Regulamento* de 1916 já trazia uma breve observação sobre isso: “Fazer o motorista de automóvel uso da respectiva buzina toda vez que tiver de dobrar alguma esquina ou atravessar alguma rua ou tiver na sua frente algum outro vehiculo, transeunte ou qualquer coisa móvel, ou semovente, que lhe impeça ou dificulte o transito”.³⁸⁵ Esse era o único artigo do documento que tratava do uso do equipamento sonoro e estava direcionado aos guias dos automóveis. Sendo assim, deduz-se que apenas esse veículo automotor dispusesse de buzina nesse momento. Isso, porém, mudaria com o decorrer dos anos.

Em 1925, por exemplo, determinou-se que “todos os veículos deverão ser munidos de buzinas para avisos, sendo rigorosamente prohibido sahirem com estes aparelhos damnificados, sob pena 5\$000 de multa”.³⁸⁶ Em 1938, esse universo do todo acaba sendo melhor delimitado: automóveis, ônibus, motocicletas e bicicletas deveriam possuir o

³⁸² **Gazeta de Notícias**, 20 ago. 1935, p. 03.

³⁸³ **Gazeta de Notícias**, 9 de maio de 1929, p. 10.

³⁸⁴ Ver tópico seguinte.

³⁸⁵ Regulamento de 1916, art. 99, parágrafo X.

³⁸⁶ Decreto nº 866 de 10 de março (Regulamento de 1925), art. 35.

equipamento sonoro. Já os veículos de tração animal e os bondes elétricos ficaram de fora da lista.³⁸⁷

No caso dos transportes da *Light*, os mesmos dispunham da preferência em relação aos outros veículos em todas as situações. Diante de um cruzamento ou quando estivessem parados para embarque ou desembarque de passageiros, nenhum outro veículo poderia ultrapassá-los. Os trilhos dos bondes elétricos também demarcavam as chamadas “ruas principais” para o serviço de transporte da cidade. Ou seja, os bondes não precisavam de um sinal sonoro para indicar a sua presença, os veículos em si já eram um sinal para os guiadores de outros transportes.³⁸⁸

Ainda sobre o uso da buzina, o *Regulamento de 1938* recomendava “dar o sinal de advertência, com a buzina, em todo cruzamento”. E ainda utilizar o sinal sonoro para indicar a direção que iria tomar nesse trecho: “Um sinal, quando fôr seguir á frente; Dois sinais quando fôr dobrar á direita; Três sinais quando fôr dobrar á esquerda”.³⁸⁹ O uso da buzina era algo fundamental dentro dos regulamentos de trânsito, provocando até multas para os motoristas caso não fossem utilizadas.

Mas esse artigo também chama atenção para outro detalhe, a falta de lanternas traseiras que indicassem a conversão à esquerda ou à direita.³⁹⁰ Vale mencionar que o *Regulamento de 1938* e o *Código Nacional de Trânsito de 1941* tratavam como obrigatoriedade apenas a presença de dois faróis dianteiros, um à direita e o outro à esquerda, e uma lanterna na parte traseira dos veículos para iluminar a placa.³⁹¹ Então, de que forma os motoristas sinalizavam a intenção de dobrar à esquerda ou à direita para outros condutores e pedestres? Em 1925, o *Regulamento da Inspeção de Veículos* previa que o condutor estendesse o braço para fora do veículo para indicar o caminho que seguiria. A partir de 1928, a Inspeção de Veículos estabeleceu o uso da buzina, o que foi reforçado pela legislação de 1938, como visto anteriormente.³⁹² Mas tal sistema não perdurou por muito tempo, em 1941, a emissão de mensagem voltou a ser transmitida via gestual: sinais de trânsito executados, obrigatoriamente, por condutores “2. ‘Vou dobrar à direita’ – O condutor coloca [para fora do veículo] o braço horizontalmente, e o ante-braço e a mão verticalmente. 3. ‘Vou dobrar à

³⁸⁷ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 67, 71.

³⁸⁸ Decreto nº 866 de 10 de março (Regulamento de 1925), art. 26; Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 98, 104, 146.

³⁸⁹ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 189 e 252.

³⁹⁰ BEVILÁQUA, 2014, p. 141.

³⁹¹ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 13; Código Nacional de Trânsito, art. 52.

³⁹² **O Ceará**, 27 set. 1928, p. 8; Decreto nº 386 de 3 de novembro (Regulamento de 1938), art. 252.

esquerda’ – O condutor estende para fora o braço esquerdo, em posição horizontal. [...]”.³⁹³
 Por todos esses anos, os veículos permaneceram sem sinaleiras na retaguarda.

A permanência mínima, cerca de três anos, do sistema sonoro para indicar a conversão à esquerda ou à direita do veículo demonstra um possível incômodo com a proliferação de sons decorrentes das buzinas ao mesmo tempo em que o número de transportes automotores crescia em Fortaleza. E o excesso de barulho advindo das buzinas incomodava tanto em âmbito público quanto privado. Além de não ser condizente com a imagem de cidade civilizada que tanto se buscava construir, o som estridente estava adentrando as residências, provocando queixas como a da popular Bemvinda da Luz Barros.³⁹⁴ Vale ressaltar ainda que as três legislações citadas acima já previam penas e multas aos guiadores que usassem excessivamente o instrumento sonoro nas ruas.

Esse, porém, não foi o único caso em que os sons provenientes dos veículos modernos foram coibidos. A instalação de rádios e alto-falantes também não era permitida.³⁹⁵ Alguns anos depois, o jornal *O Povo* denunciou a presença desses equipamentos nos ônibus.

Há tempos, era comum vêr-se, em Fortaleza, carros de praça, [...], terem, em seu interior, um pequeno aparelho de rádio. Muito embora isto sirva de distração, tem contudo, o grave inconveniente de desviar a atenção do motorista, fazendo com que o mesmo se descuide dos sinais do trânsito e, muitas vezes, atropela pedestres incautos. Foi levando em consideração os motivos expostos que a Inspetoria do Trânsito, muito acertadamente, proibiu que os automóveis de aluguel continuassem a usar os aparelhos em questão. Agora, porém, acontece que esta proibição ou foi revogada ou não está mais sendo observada. Alguns ônibus, dos recém-lançados à circulação, possuem rádios gritantes, os quais, com os seus sambas, desviam a atenção do homem do guidom. Deve-se levar em consideração que, desta vez, os inconvenientes de tal prática são bem maiores, uma vez que se trata de veículos de transporte coletivo. Verificado um desastre, muitas serão as vítimas.³⁹⁶

Pelo menos dois pontos desse trecho chamam atenção: o desconhecimento em relação à validade da proibição dos equipamentos sonoros nos veículos, prevista no *Regulamento de 1938*, e a certeza de que os rádios seriam uma distração perigosa para os motoristas, a ponto de fazê-los provocar acidentes. No primeiro caso, é possível questionar a importância dada às determinações de tal documento pelos fortalezenses. Como a própria matéria aponta, a proibição de rádios em veículos teria sido respeitada por alguns anos, tanto

³⁹³ Decreto-Lei nº 3.651, de 11 de set. 1941, art. 28 (Código Nacional de Trânsito).

³⁹⁴ BEVILÁQUA, 2014, p. 143.

³⁹⁵ Decreto nº 866 de 10 de março (Regulamento de 1925), art. 37; Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 37, 121, 123, 283.

³⁹⁶ *O Povo*, 16 set. 1947, p. 3.

que o reaparecimento dos equipamentos sonoros, ao longo da década de 1940, causou certa estranheza e dúvida. Afinal, essa regra ainda era válida? O desconhecimento sobre a validade do *Regulamento de 1938* pode ser um sinal de que as normas não faziam parte do cotidiano dos fortalezenses.

Outro detalhe interessante nessa situação é que, em ambos os momentos em que os rádios supostamente aparecem nos veículos, a sua presença não era vista com bons olhos pelos editores do jornal. Não sem motivo foram barrados pela Inspetoria de Veículos. Acreditava-se que os equipamentos sonoros eram capazes de desviar a atenção dos motoristas, fazendo com que os mesmos descuidassem dos sinais de trânsito e provocassem acidentes. Era preciso ouvidos atentos apenas para as buzinas dos outros veículos e para os sons dos apitos dos guardas da *Inspectoria de Vehiculos*.

Assim como as buzinas, os sinais de apitos eram sons muito presentes no cotidiano dos guiadores de veículos de Fortaleza. Eles começaram a funcionar a partir do ano de 1928, tendo as seguintes significações.³⁹⁷

SIGNAES	CONVENÇÃO	EMPREGO DOS SIGNAES
Um trinado curto	Atenção. Siga!	No acto do inspector ou signaleiro mudar a direcção do transito, nos cruzamentos.
Dois trinados curtos	Pare!	Para fiscalização de documento ou outro qualquer fim.
Três trinados curtos	Aceenda a lanterna	Signal de advertencia. O conductor deve parar immediatamente, obedecer á intimação e proseguir após.
Um trinado longo	Diminua a marcha	Sempre que as circunstancias determinem a redução sensivel da marcha do vehiculo.
Um trinado longo e um breve	Transito impedido em todas as direcções	A' aproximação do Corpo de Bombeiro, da Assistencia Publica ou automovel Presidencial.
Três trinados longos	Motoristas a postos	Nos pontos de estacionamento. A esse signal todos os conductores tomarão logar nos seus vehiculos para movimentá-los, sem demora.

A tabela apresenta uma variedade de sons que seriam executados pelos apitos dos guardas da *Inspectoria*. Entre trinados longos e curtos, os motoristas teriam que atribuir

³⁹⁷ O Nordeste, 29 jul. 1928, p. 6.

significados aos sons expelidos pelos silvos. A execução da ação correta pelo guiador dependia dessa operação feita em poucos segundos e em meio à acústica da cidade, o que tornava tudo mais complicado. Mas não eram apenas os motoristas que teriam que se adaptar a esses sinais sonoros. Os próprios guardas da *Inspectoria* deveriam estar atentos ao momento de execução dos sons para não confundir os guiadores.

Entre buzinas e apitos, pedestres, guardas e, principalmente, os motoristas deveriam ter ouvidos atentos e treinados. Mas, além da audição, outros sentidos também deveriam ser apurados na hora de dirigir na cidade: a visão e o tato, por exemplo. Servindo como complemento às buzinas ou em alguns momentos as substituindo, os sinais por meios de gestos e cassetetes também eram usados no trânsito de Fortaleza.

Art. 48 – Os conductores de vehiculos, para diminuírem a marcha ou pararem completamente, deverão fazer signal aos que o seguem estendendo o braço horizontalmente para fora do carro.

Art. 49 – Toda vez que um guiador de automóvel tiver de dobrar uma esquina e vier outro em seguimento, estenderá o braço e indicará o caminho que terá de seguir o carro.³⁹⁸

Dessa forma, os motoristas também teriam de executar ou observar os possíveis gestos feitos por outros guiadores. E ainda havia os guardas com os seus cassetetes. Tal equipamento serviria como uma extensão da mão do agente público, o que ajudaria numa melhor visualização do comando. Assim como em relação ao apito, os principais envolvidos nas questões do trânsito teriam de entender os significados de cada ordem. E, apesar das possíveis dificuldades de adaptação, eles tiveram bastante tempo para se acostumarem com as regras, já que esse tipo de determinação esteve presente desde o *Regulamento de 1925* e até pelo menos 1948, em meio à expectativa da colocação dos sinais luminosos e outras inovações tecnológicas.³⁹⁹

Mas, se os regulamentos exigiam que os motoristas seguissem uma série de regras que requeriam, a todo instante, o uso da visão e da audição, qual a importância desses sentidos no processo de aquisição da carta de habilitação? O *Regulamento de 1938* é o que traz maiores informações sobre o exame de direção. Os motoristas que desejavam tornar-se “profissionais” teriam de passar por três provas: “oral de máquina”, “prática de direção” e “regulamentar”. Para os motoristas amadores, bastaria fazer as duas últimas provas.

³⁹⁸ Decreto nº 866 de 10 de março (Regulamento de 1925), art. 48 e 49.

³⁹⁹ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 251, 256; **Gazeta de Notícias**, 9 mar. 1948, p. 3.

No primeiro exame, o candidato demonstraria “prática e teoricamente [...] conhecimento das peças principais do motor e sua função; das avarias comuns e meios de evitá-las ou remediá-las e tendo mais que se relacione com o mecanismo do veículo”. Na segunda parte, executaria “o manejo de todas as peças essenciais de condução do veículo e manobras comuns á sua direção, pela qual devem ser cuidadosamente apreciados não só o grau de desembaraço, como também as qualidades de calma e prudencia demonstradas durante a prova”. E, por fim, o candidato mostraria na terceira prova o seu “conhecimento topográfico da cidade, os preceitos gerais da circulação e sinalização, bem como do presente regulamento e instruções em vigor relativas ao serviço de transito, localização dos principais edifícios, estabelecimentos industriais e casas de diversões”. Feito isso, o candidato deveria obter, no mínimo, nota seis em cada etapa para conseguir a habilitação.

Ser profissional exigia conhecimentos teóricos e práticos sobre mecânica, direção e também sobre a cidade. O mesmo não acontecia com os motoristas amadores. A recomendação era que estes dirigissem apenas para si mesmos, não sendo permitido prestar serviços automobilísticos a outras pessoas. Apenas os profissionais poderiam guiar um carro de aluguel ou um ônibus. Talvez se imaginasse que, por ter de lidar com clientes, os motoristas profissionais tivessem de saber consertar o veículo de imediato diante de uma falha.

Mas, antes de passar por essas provas, os motoristas deveriam também fazer alguns exames clínicos. Dois médicos designados pela Secretaria de Polícia e Segurança Pública faziam as consultas, sendo que um deles cuidaria dos exames de sanidade física e mental, enquanto outro trataria de examinar os órgãos auditivos e visuais. A intenção era identificar se o futuro motorista sofria de alguma doença que fosse contagiosa ou que comprometesse o sistema nervoso, se era alcóolatra e se conseguia enxergar e ouvir perfeitamente. Esses mesmos exames eram repetidos também no momento de renovação da carta de habilitação.⁴⁰⁰

Caso um motorista tivesse problemas visuais, ele até poderia guiar, mas sob algumas condições. Poderiam dirigir sem o uso de óculos aqueles que possuíssem miopia ou astigmatismo desde que o problema não comprometesse 2/3 da visão. Passando desse número, o uso de “vidros corretores” era obrigatório. Por fim, a direção era proibida para os estrábicos, os daltônicos, para aqueles que enxergavam apenas com um olho e que tinham diplopia, além dos surdos.

⁴⁰⁰ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 239, 240.

Já no quesito organização do trânsito, cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Recife eram exemplos a serem seguidos: “Um aparelho de sinais automaticos, como já se usa em Recife, postado nos principais pontos da Praça do Ferreira e ruas adjacentes, seria de grande vantagem para a orientação dos veículos e dos pedestres”.⁴⁰¹ Apesar do desejo, essas inovações só chegaram a Fortaleza no decorrer da década de 1940.

Em 1946, por exemplo, na ocasião de uma visita do técnico paulista Rui Toledo, a coluna “Comentários do dia” do jornal *O Povo* apontou alguns problemas a serem resolvidos no trânsito da cidade: o serviço de sinalização “aberra contra todas as regras do Código Nacional de Transito. Falta-lhe o principal, que são os postes especiais e as placas de orientação”. Faltavam ainda “as indicações de paradas e os sinais de pontos de estacionamento de carros de aluguel, de carros particulares, de ônibus [...]”. E “os sinais luminosos, que tanto enfeitam como protegem uma cidade contra acidentes noturnos, não pisca-piscam em nossas principais artérias, apesar dos arremedos que se tentaram introduzir de outras feitas nos cruzamentos da Praça do Ferreira”.⁴⁰²

Como o trecho aponta, a partir de então, havia uma lei que regia o tráfego de veículos automotores em nível nacional, sendo necessária uma readequação na organização estipulada pela Inspetoria.⁴⁰³ Para isso, além das sugestões dadas pelo técnico paulista em sua visita de um mês, o secretário de segurança mandou capacitar o pessoal da Inspetoria estadual. Enviou “ao Rio dois elementos e, a São Paulo, outros dois, que naquelas cidades fizeram um curso de aperfeiçoamento”. E “no regresso deles foram criados cursos especiais para os demais inspetores, como também para os sub-inspetores e guardas, cursos esses que trouxeram grandes vantagens praticas”.⁴⁰⁴

Novamente a coluna “Comentários do dia”, d’*O Povo*, trouxe algumas observações sobre o trânsito da cidade.

O Serviço de Transito tem, como já foi dito, nestas mesmas colunas, melhorado sensivelmente e, para demonstrar a veracidade do que afirmávamos, exemplificamos com o decréscimo dos desastres e dos atropelamentos. Mas, como também frisamos, ainda se ressentem o referido Serviço de muitas lacunas, todas elas passíveis de uma pronta correção. Hoje, vamos apontar mais uma. Queremos nos referir á sinalização. Efetivamente, o novo sistema de sinais luminosos tem contribuído, grandemente, para facilitar o movimento de veículos. Mas, quando se trata do transito de pedestres, já isto não acontece. A explicação

⁴⁰¹ **Correio do Ceará**, 20 dez. 1937, p. 2.

⁴⁰² **O Povo**, 19 fev. 1946, p. 3.

⁴⁰³ Código Nacional de Trânsito de 1941.

⁴⁰⁴ **Gazeta de Notícias**, 9 mar. 1948, p. 3.

do fato se encontra na maneira como agem os sinaleiros. Estes numa pressa injustificável, no afã de dar passagem, de qualquer modo, aos automóveis. Ônibus e caminhões, prejudicam inegavelmente os transeuntes. Assim é que os funcionários em apreço, a maior parte das vezes quando já tem aberto o sinal para o povo, imediatamente, no momento em que ainda há pessoas nas faixas, determinam a passagem das viaturas.

Nessa ocasião, a coluna apontou o que havia melhorado com as mudanças feitas. Mas, novamente, assinalou o que precisava ser alterado. As determinações que tratavam dos limites de velocidade, do uso da buzina e de outros sinais já não eram suficientes para manter o tráfego em ordem. Era preciso buscar um equilíbrio para a movimentação de veículos e transeuntes nas ruas. Eis que surge este novo personagem na legislação do trânsito: o pedestre.

3.1.2 “*Pense no futuro... mas não durante a travessia das ruas*”

A rua é o local destinado ao trânsito de veículos; aos pedestres é reservada, exclusivamente, a calçada.⁴⁰⁵

Como discutido anteriormente, a primeira regulação da Inspetoria de Veículos do Estado, de 1916, tratava basicamente das atribuições do novo órgão, do exame de habilitação, das infrações / multas e também das obrigações dos condutores de veículos em geral. No documento seguinte de 1925, não mudou muita coisa, a não ser o destaque dado ao automóvel. Porém, de maneira geral, não houve mudança em um detalhe: o motorista continuava a ser o personagem central do trânsito nesse momento.

Enquanto isso, outros personagens, tais como passageiros e transeuntes, eram pouco lembrados. Aliás, essas figuras ganharam, em fins da década de 1920 e início dos anos 1930, certo destaque nas páginas da imprensa local, mesmo que sob aspectos diferentes. É perceptível uma grande preocupação em relação ao bem-estar dos viajantes de ônibus e bondes, por exemplo. Denúncias e cobranças no que diz respeito ao estado do material rodante eram comuns. Em compensação, os pedestres eram lembrados em uma única situação: quando tinham sido atropelados. Nesse caso, tinham os nomes estampados nas páginas dos jornais e apareciam como vítimas, na maioria das vezes, do excesso de velocidade dos veículos.

⁴⁰⁵ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939, p. 17.

Mas, ao longo dos anos, essa percepção do transeunte apenas como uma vítima em potencial da direção equivocada dos motoristas vai mudando. Cada vez mais, crescia a ideia de que era preciso oferecer elementos de proteção aos pedestres.

Faz-se mister, para melhor orientação dos pedestres e dos volantes, que a Inspetoria lhes ministre esclarecimentos, conselhos, ou cousa semelhante, de como se deve andar nas ruas e atravessa-las e de como guiar os diversos veículos. Diga-se á população as arterias onde os carros podem trafegar nas duas direções: quais os pontos que, por serem de maior movimento, requerem mais cuidados dos transeuntes; os lugares onde os automoveis devem andar em marcha vagarosa; ponha-se sinaleiros competentes e ageis; enfim, aja-se com tecnica, melhorando-se o serviço nas partes falhas, embora que para tal se tenha de alterar o regulamento que presentemente vigore.⁴⁰⁶

A publicação exigia que a Inspetoria de Veículos instrísse tanto motoristas quanto transeuntes para o tráfego nas ruas. As informações referentes ao comportamento e à organização do trânsito não interessavam mais apenas aos guiadores, mas à população de uma maneira geral. Diante disso, era necessário que a Inspetoria revisse sua maneira de conduzir a movimentação nas vias e conseqüentemente elaborasse um novo regulamento.

Nesse momento, meados da década de 1930, ainda vigorava o *Regulamento de 1925*, que, em alguns aspectos, parecia não mais contemplar a situação do trânsito da cidade. Nesse meio tempo, por exemplo, ônibus e caminhões começaram a circular pelas ruas, não existindo na época de elaboração do documento. Resultado: a lei não fazia qualquer menção aos referidos veículos.

Mas, para resolver essa e outras questões, a publicação do jornal sugeriu que a Inspetoria agisse com “técnica”, seguindo o exemplo das grandes cidades que estavam “modernizando” o seu tráfego de veículos e pessoas por meio do uso de equipamentos modernos recém-criados, como os sinais luminosos, e do trabalho de especialistas em organização do trânsito.

Ainda em relação à instrução de motoristas e pedestres, outra sugestão interessante apareceu na imprensa local, as chamadas “campanhas de educação no trânsito”.

Referimo-nos a uma campanha intensiva de educação geral sobre transito, abrangendo não só os chauffeurs e amadores do volante, senão também, e principalmente, os peões, tão faltos de orientação no assumpto. Cartazes, avulsos, publicações officiaes na imprensa, avisos e preleções pelo radio deveriam concorrer para o êxito dessa campanha, que representará um dos aspectos mais frisantes da vida cidadina. Devemos refletir em que, si o

⁴⁰⁶ *Gazeta de Notícias*, 20 ago. 1935, p. 3.

guiador de um automóvel incorre numa falta, nem sempre lhe cabe, exclusivamente, a culpa. O pedestre é que também concorre, pela sua inexperiência, para os desastres.⁴⁰⁷

A proposta acima era uma espécie de sistematização do como ensinar motoristas e pedestres a agirem nas ruas. A ideia era divulgar informações por diversos meios para alcançar o maior número de pessoas. Chama atenção também no trecho acima a percepção de que o universo do trânsito da cidade não era constituído apenas pelos veículos e seus respectivos motoristas, mas também por pedestres. Sendo assim, a responsabilidade pelos incidentes não poderia ser atribuída exclusivamente aos guiadores.

Após alguns anos, a Inspetoria aderiu à ideia, criando o “plano de prevenção de acidentes de veículos”. Tal “campanha de reeducação cívica e social” deu resultados, segundo uma publicação oficial. Comparando o primeiro semestre de 1939, momento de instalação do plano, com o segundo, o número de acidentes teria caído de 200 para 89, e o de abalroamento de 127 para 24. E a campanha teria dado certo porque ajudou a “despertar sentimentos humanitários no guiador, em relação às pessoas sacrificadas pelos seus veículos” e também no pedestre, que passou “a compreender que só dos esforços conjugados da polícia, dos guiadores e dêle próprio depende a sua segurança relativa, numa cidade de grande movimento”.⁴⁰⁸ Mesmo assim, os acidentes continuavam a acontecer.⁴⁰⁹

E as campanhas também prosseguiram, adentrando a década de 1940. Nessa ocasião, em 1947, buscou-se aliar teoria e prática, tendo como público-alvo os pedestres: Guardas “devidamente instruídos começaram a ensinar, nas principais ruas da cidade, o povo a andar nas faixas [...], na mão e obedecendo aos sinais”. Além disso, um *jeep* com alto-falantes orientava pedestres e pedia “descongestionamento das rodinhas nos bicos de calçadas e no próprio concreto”.⁴¹⁰

Nessa mesma semana, *O Povo* também promoveu a campanha “Tudo pelo desastre zero!”. Durante quatro dias, o jornal publicou em suas páginas “flagrantes” de acidentes ou situações vividas no trânsito de Fortaleza. Dessas imagens, pelo menos duas alertavam sobre perigo de crianças nas ruas. Tais imagens não serão apresentadas aqui, mas no tópico seguinte, onde serão analisadas. Não por acaso, jovens e crianças tiveram um tratamento diferencial, com campanhas específicas: “O sr. Diretor do Departamento de Educação oportunamente fará uma convocação do professorado para ministração de aulas

⁴⁰⁷ *O Nordeste*, 24 abr. 1936, p. 3.

⁴⁰⁸ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939, p. 56-57.

⁴⁰⁹ Ver tópico seguinte.

⁴¹⁰ *O Povo*, 11 set. 1947, p. 1.

com respeito às normas do trânsito. Os professores então, nos grupos e nos colégios, darão aulas práticas e teóricas sobre o assunto aos alunos”.⁴¹¹ Conforme se vê, o intuito era promover a educação no trânsito que abarcasse toda a população, inclusive quem ainda estava na escola. Os docentes passariam por um treinamento para ministrar as aulas sobre a temática, sinal de que também não eram tão conhecedores do assunto. Mas, nesse caso, a grande preocupação era mesmo com os estudantes.

As crianças, juntamente com os idosos, por exemplo, estavam entre aqueles que mais sofriam atropelamentos. Isso provavelmente explica a iniciativa da campanha nas escolas. Além disso, outra coisa entrava em questão: a ideia de formar bons pedestres (e, por que não dizer, bons guiadores) desde criança. Sendo assim, pode-se dizer que a campanha de trânsito nas escolas locais tentava combater um problema do presente, o alto índice de atropelamentos da população infantil, e ainda pensava no futuro formando adultos com “bons” comportamentos nas ruas.

Mas, para além das campanhas, com o aumento da frota de veículos e o crescimento da cidade, constata-se uma necessidade cada vez maior de dividir, controlar, delimitar lugares para os diversos tipos de transportes, assim como para os pedestres, tornando a rua um espaço por excelência de circulação.⁴¹² Com isso, a figura do transeunte passou a aparecer de modo mais abrangente nas legislações do trânsito. Nesse sentido, dois importantes documentos foram lançados nos anos de 1938 e 1939. O artigo 162, do *Regulamento de 1938*, é todo destinado à orientação dos pedestres, visando à prevenção de acidentes. A proteção aos transeuntes, porém, rendeu-lhes uma série de deveres.

Procurando ter “as mesmas precauções dos guiadores de veículos”, os pedestres teriam de observar os quinze pontos previstos no artigo. O primeiro item dizia: “Caminharão sempre pelos passeios e, quando quiserem passar de um para outro lado, cruzarão o leito da rua em direção perpendicular ao seu eixo e com a necessária atenção, principalmente quando os veículos transitam em dois sentidos”. Como é possível notar, determina-se um lugar para os pedestres: os passeios. Seguir essa e outras convenções advindas do propósito modernizador dos administradores da cidade e da imprensa significava estar em dia com as boas maneiras, a civilidade.⁴¹³

Apesar disso, o caminhar pelas calçadas não era tarefa fácil. Devido ao adensamento de pedestres nos passeios, “lançar mão de contorções ágeis e comportamentos

⁴¹¹ *O Nordeste*, 19 ago. 1941, p. 8.

⁴¹² ROLNIK, 1997, p. 31.

⁴¹³ SILVA FILHO, 2002b, p. 64.

agressivos, como trombadas, empurrões e o uso abusivo e pouco amistoso de pés e cotovelos” tornava-se uma necessidade.⁴¹⁴ Talvez não sem motivo, o artigo 162 também recomendava o modo de andar pelas calçadas: “Deverão andar sobre o passeio, conservando o mais possível a sua direita e andando em linha reta”. Seguindo em sentidos contrários, os caminhantes deveriam sempre conservar a direita. Transportava-se, assim, uma lógica das ruas, dos veículos para as calçadas. Além disso, procurava-se padronizar a maneira de caminhar e a postura corporal, sem gestos espontâneos ou expansivos para não prejudicar o caminhar de outrem. Com essas transformações, tentava-se limitar o espaço e disciplinar a circulação dos pedestres.

Mas, para além da adaptação dos pedestres, havia outras questões que impediam a livre circulação pelas calçadas e, conseqüentemente, o cumprimento da determinação do artigo 162. A primeira delas diz respeito às condições materiais dos passeios. A dimensão das calçadas, por exemplo, mantinha-se basicamente em 2.20m, conforme estabelecido no Código de Posturas de 1865. Vale ressaltar ainda que muitas delas tinham buracos, desníveis e batentes. Nesse aspecto, portanto, a materialidade da cidade não acompanhou o seu crescimento.⁴¹⁵

Além disso, usos costumeiros dos passeios, como no caso das rodas de calçadas, também eram vistos como obstáculos ao tráfego de pedestres, passando a incomodar aqueles que desejavam modernizar a cidade. Nesse sentido, o *Regulamento de 1938* determinou: “Art. 163º – Sobre os passeios é proibida a colocação de cadeiras, mesas e outros quaisquer objetos que possam impedir a livre circulação dos pedestres”. O lazer de uns muito incomodava outros. No entendimento de entes da imprensa e da administração, a calçada passava a ser o lugar de movimento de transeuntes e não mais de fixidez. Mesmo assim, tal hábito adentrou a década de 1940, conforme as memórias de Marciano Lopes.⁴¹⁶

Enquanto isso, a rua tornava-se o território dos veículos. Era um espaço reservado para circulação, ficando os demais usos excluídos.⁴¹⁷ Tanto é que os pedestres não poderiam mais “praticar esportes nas vias publicas ou delas utilizar-se para exercicios ou jogos”.

O único momento em que se admitia a presença dos caminhantes nas vias era durante a travessia de um lado para o outro, havendo um lugar “correto” para fazer o deslocamento. “A Inspecção do Transito estabelecerá ZONAS DE SEGURANÇA, em lugares que julgar convenientes á proteção dos pedestres, também marcará faixas de transito sobre a

⁴¹⁴ *Ibid.*, p. 65.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 67.

⁴¹⁶ SILVA FILHO, 2002, p. 72; LOPES, 2012, p. 147.

⁴¹⁷ ROLNIK, 1997, p. 31-33.

pavimentação das ruas, nos lugares aconselháveis”.⁴¹⁸ Alguns anos depois, pretendia-se implantar as faixas para circulação de caminhantes em todos os cruzamentos da cidade.⁴¹⁹ A ideia era tornar o trânsito previsível tanto para transeuntes como para os guiadores de veículos, porém, a iniciativa acabava por tirar do caminhante a possibilidade de escolher por onde transitar, encurralando-os em determinados pontos do espaço público.

Não bastando isso, havia também um jeito “correto” de transpor as vias, sempre de modo atento. Por isso, era importante ter cuidado com as possíveis distrações do caminho, sendo necessário evitar “todos os motivos de demora, como encontros pessoais, observação de qualquer fenomeno ou ocorrência que ali prenda a atenção”.⁴²⁰ Esse tipo de recomendação não era à toa, partia da realidade cotidiana dos fortalezenses. Assim como as rodas de calçadas eram uma “tradição” na cidade, os jogos de futebol também estavam presentes nas vias. Apesar da proibição e do risco de incorrer em multa e prisão por 24 horas, as partidas eram improvisadas “em campos e terrenos baldios, ou praças e ruas [...]. Na linguagem, essas práticas se materializaram em expressões como ‘racha’, ‘pelada’ e ‘futebol de campo’”, sendo crianças, estudantes e trabalhadores importantes no processo de difusão do esporte na capital.⁴²¹

Mais inusitado ainda, isso sob a perspectiva do presente, era a leitura durante a caminhada ou travessia de uma rua.

⁴¹⁸ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 39.

⁴¹⁹ **O Nordeste**, 19 ago. 1941, p. 8.

⁴²⁰ Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938), art. 162.

⁴²¹ MAIA NETO, Vicente Moreira. **Futebol, Imprensa e Cidade: o processo de especialização da crônica esportiva em Fortaleza (1921-1930)**. 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014, p. 37; código de posturas 1932, p. 97.



Fig. 11 – Cruzamento das ruas Major Facundo e Senador Alencar, Centro de Fortaleza. Década de 1930. Fonte: Comportamento, 2002, p. 60.

Na Figura 11, uma imagem da década de 1930, nota-se uma grande quantidade de pedestres circulando no cruzamento das ruas Major Facundo e Senador Alencar, no Centro. A maioria das pessoas encontrava-se sobre as calçadas, mas dois caminhantes trafegavam pela via, e outros dois também seguiam em direção à rua, possivelmente para cruzá-la. No momento do clique, o primeiro par parecia estar lendo algo, um jornal talvez. A segunda dupla conversava e parecia não olhar para os lados durante a travessia. Essas pessoas teriam observado a presença de veículos antes de se aventurarem pelas ruas? Talvez sim, talvez não. É impossível afirmar o que realmente teria acontecido.

Alguns detalhes da imagem chamam atenção. A concentração dos transeuntes na leitura, por exemplo. Durante esse instante, a visão, sentido considerado extremamente importante para circulação nas vias, voltou-se para o papel, e o pedestre deixou de lado qualquer recomendação dos códigos da Inspetoria de Veículos. De forma semelhante, os caminhantes que atravessavam a via olhavam um para o outro, assim como os ouvidos estavam atentos à fala do companheiro e não aos possíveis sons de buzinas e apitos dos guardas da Inspetoria.

Além da foto, o livro *Veículos e acidentes* também registrou essa atitude, demonstrando que não era algo tão aleatório assim. “Sabemos que o tráfego de veículos, na

cidade, é muito intenso. Que é perigoso transitar pelas ruas sem prestar atenção ao movimento dos carros. [...] Outras costumam passar de uma rua para outra, sem olhar, entretidas em ler”.⁴²² Além de perigoso, tal costume colocava o pedestre em “situação ridícula”, segundo a publicação.

O documento de 1939, além de listar uma estatística dos acidentes, apontava os supostos equívocos cometidos por pedestres e guiadores do trânsito de Fortaleza. Compunham também a lista de cenas “risíveis” proporcionadas pelos transeuntes: descer do bonde sem olhar para os lados e ser “estupidamente” atingido por um cavalo de carga; ficar cercado na rua por dois veículos, escapando por um “milagre”; cair de um bonde ao tentar tomá-lo com pacotes nas mãos; “ouvir muito próximo a buzina alarmante e inesperada de um carro, dá um salto automático, instintivo, de animal espantado, que o torna ridículo à vista de todos”.⁴²³ Ao que parece, a desaprovação a essas atitudes não se justificava apenas pelo risco de acidentes. Tal comportamento, por exemplo, não se enquadrava nos termos da civilidade e da modernidade que se pretendia disseminar na cidade.

Nesse sentido, a publicação procurava aconselhar a população a comportar-se nas ruas. Seguir as regras do tráfego era a primeira coisa a fazer: “O meio mais seguro para evitar acidentes é submeter-se voluntariamente às regras do Trânsito”.⁴²⁴ Isso significava que os pedestres, assim como os guiadores, deveriam conhecer a legislação e a sinalização de trânsito. Mas, apenas isso não bastava.

Cada dia, em Fortaleza, torna-se maior o movimento. É preciso, portanto, redobrar de atenção. É preciso acompanhar a evolução do tráfego. É preciso aprender a conduzir-se nas ruas, a atravessá-las. É necessário, mesmo, adquirir êsse sexto sentido que adverte o habitante duma cidade da aproximação de um veículo, ainda que êsse não se anuncie. É preciso educar os sentidos, apurá-los, exercitá-los nêsse objetivo de estarem sempre alerta contra os perigos fortuitos, os perigos iminentes que se cruzam na rua com os autos e os pedestres.⁴²⁵

Os transeuntes precisavam seguir as leis, mas também domar os instintos, o lado animal deveria ceder espaço às boas maneiras apregoadas pela civilidade. As próprias autoridades reconheciam que os fortalezenses passavam por um processo de adaptação. Mas era necessário aprender o quanto antes a conviver com a maior diversidade de transportes, de velocidades e sons, sendo os sentidos da visão e da audição cada vez mais exigidos. Em meio

⁴²² *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939, p. 35.

⁴²³ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939, p. 60.

⁴²⁴ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939, p. 36.

⁴²⁵ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939, p. 48.

à crescente circulação dos veículos modernos (ônibus e automóveis, por exemplo), que não dispunham de percursos fixos como os bondes, exigiam-se transeuntes disciplinados e com caminhos definidos.

Apesar dos esforços das autoridades em regular e delimitar lugares para o tráfego de veículos e pedestres, seguindo os preceitos da modernidade, nem sempre as determinações eram seguidas. Algumas vezes, por desconhecimento, inadaptação dos fortalezenses, outras porque ainda predominava, em certas pessoas, a ideia de que a rua não era exclusiva dos transportes, mas também pertencia aos transeuntes.

3.2 “Poderíamos dividir a humanidade em três categorias de pessoas: as que estão mortas, as que estão vivas e as que estão viajando nos ônibus”⁴²⁶

De acordo com o livro *Veículos e acidentes*, foram registrados 289 acidentes de trânsito em Fortaleza no ano de 1939.⁴²⁷ Desse total, os ônibus estiveram envolvidos em 72 ocorrências, sendo os causadores diretos de 43 incidentes. Em meio à inserção dos veículos automotores na cidade, o corpo tornava-se cada vez mais exposto a riscos repentinos, inclusive fatais. Sendo assim, neste segundo tópico, pretende-se discutir a transformação na experiência sensorial / perceptiva das noções de tempo, espaço e velocidade de transeuntes, guiadores e passageiros de ônibus com a introdução desse veículo na cidade.

Segundo o historiador Silva Filho, “No curso das décadas de 1930 e 40 boa parte dos habitantes de Fortaleza sofreria alterações relevantes em sua vida cotidiana, adstritas ao avanço tecnológico e à percepção sensorial”.⁴²⁸ Vale lembrar, no entanto, que esse não foi um processo vivido apenas na capital cearense. Pouco antes da virada do século XX, o crescimento populacional, o aumento do número de veículos e complexidade do trânsito nas ruas, por exemplo, tornaram as cidades um “ambiente muito mais abarrotado, caótico e estimulante do que jamais havia sido no passado”.⁴²⁹

A expansão do capitalismo e o surgimento de novas tecnologias do transporte e da comunicação ajudavam a configurar o mundo moderno, que cada vez mais transformava a

⁴²⁶ **O Povo**, 14 dez. 1939, p. 1.

⁴²⁷ Foram 151 abalroamentos, 111 atropelamentos e acidentes em pessoas, 17 viradas, 9 atropelamentos e acidentes em animais e 1 descarrilamento de bonde. *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939. Fortaleza: CEARÁ. Governo do Estado / Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará, S/D, p. 12.

⁴²⁸ SILVA FILHO, 2006, p. 31.

⁴²⁹ SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify, 2001, p. 117.

vida cotidiana das pessoas. Sendo a circulação um ponto chave, “um novo domínio sobre os pequenos incrementos de tempo; um desmoronamento das distâncias e uma nova experiência do corpo e da percepção do ser humano, moldada pela viagem a novas velocidades e por novos e atraentes potenciais de perigo” definiam a experiência da modernidade.⁴³⁰

A experiência dos fortalezenses com as novas tecnologias de transporte, em especial o ônibus, dera-se de variadas formas, nem sempre de maneira tranquila, como explicitou o livro *Veículos e acidentes*. Eis alguns dados de acidentes ocorridos em 1939 apresentados na publicação.

Causas gerais dos acidentes:	
Tentativa de ultrapassagem entre veículos	68
Imprudência da vítima	34
Imprudência do guiador	32
Excesso de velocidade	17
Atordoamento da vítima	10

Vítimas: Passageiros	
Que viajavam em ônibus (nos assentos)	10
Que viajavam em ônibus (nos estribos)	4
Que subiam em veículos em movimento	6
Que desciam de veículos em movimento	10
Que viajavam de ônibus com o braço do lado de fora do veículo	3

Vítimas: Transeuntes	
Que atravessavam naturalmente a via pública	49
Que atravessavam precipitadamente a via pública	10
Que estavam parados na via pública	8
Que surgiam detrás do veículo	4
Que jogavam “foot-ball” na via pública	1
Que atravessavam a rua lendo	1

Fonte: *Veículos e acidentes: estatística do ano de 1939*. Fortaleza: CEARÁ. Governo do Estado / Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará, S/D.

Apesar de os números restringirem-se a um único ano, as referências às causas e às situações em que as vítimas se encontravam no momento da ocorrência podem ser encontradas por praticamente todo o período em estudo. Nas matérias de jornais e nos processos-criminais, por exemplo, atribuíam-se os acidentes constantemente à “imprudência”

⁴³⁰ GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa R. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001, p. 40.

de alguém. A culpa, em suma, recaía sobre guiadores, passageiros, transeuntes (vítima ou não vítima). Mas o que configurava uma “imprudência” naquele período? Como essa ideia foi se construindo?

Pode-se apreender alguns indícios da tabela apresentada. Em relação aos pedestres, ações como surgir inesperadamente de trás de algum veículo, atravessar a rua precipitadamente ou manter-se parado na via eram consideradas imprudentes. A prática de esportes, tais como futebol, e de leituras durante o cruzamento de uma rua também. No caso dos passageiros, subir e descer de veículos em movimento e viajar com o braço apoiado na janela do ônibus poderiam causar transtornos. Outra ação arriscada eram as conversas entre viajantes e guiadores durante as viagens. No tocante aos motoristas, os produtores do livro *Veículos e acidentes* não consideravam as tentativas de ultrapassagem entre veículos e o excesso de velocidade como imprudências dos guiadores. No entanto, nos regulamentos de trânsito, essas mesmas práticas eram consideradas atitudes imprudentes.⁴³¹

Todas as situações enumeradas estavam incluídas nos chamados “perigos do trânsito”. Apesar de parecerem tão óbvios para as autoridades e para a imprensa local, ao que tudo indica, não eram tão evidentes para grande parte da população fortalezense. Isso indica que tanto pedestres quanto motoristas e passageiros viviam um processo de adaptação ao ritmo cada vez mais acelerado das ruas da cidade. Além do aumento do número de veículos motorizados, outro fator importante era a crescente perda de espaço dos transeuntes para dar lugar aos transportes de motor a combustão nas vias.

Essas transformações demandavam, por exemplo, uma nova orientação espaço-temporal e uma nova postura corporal por parte da população. Ações básicas como andar pelas ruas e sentar-se dentro de um transporte coletivo tiveram que ser reaprendidas pelos fortalezenses. Ao tratar das chamadas “técnicas corporais”,⁴³² Marcel Mauss alerta que “esses hábitos variam não simplesmente com os indivíduos e suas imitações, mas, sobretudo, com as sociedades, as educações, as conveniências e as modas, com os prestígios”. Sendo assim, “é preciso ver técnicas e a obra da razão prática coletiva e individual, ali onde de ordinário vêm-se apenas a alma e suas faculdades de repetição”.⁴³³

A fim de tentar captar as alterações sensoriais e perceptivas desses vários sujeitos, a discussão tratará especificamente de três tipos de acidentes: os atropelamentos causados por

⁴³¹ Edital da Inspeção de Veículos (**Jornal do Comércio**, 17 out. 1930, p. 1); Edital nº 04 da Inspeção de Veículos, 11 Jan. 1933; Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 (Regulamento de 1938).

⁴³² Mauss chama de técnicas corporais os atos tradicionais e eficazes executados pelo corpo, “o primeiro e o mais natural instrumento do homem”. MAUSS, Marcel. *As Técnicas Corporais*. In: _____. **Sociologia e Antropologia**. v. 2. Tradução de Mauro W. B. de Almeida. São Paulo: EPU/EDUSP, 1974, p. 217.

⁴³³ *Ibid.*, p. 214.

ônibus, as quedas desse veículo e, por fim, os incidentes que acarretavam lesões nos braços dos passageiros.

3.2.1 *Pedestres x guiadores de ônibus: de quem foi a imprudência?*

Em geral, quando ocorre um atropelamento, a opinião pública se inclina, instintivamente, a atribuir ao guiador do veículo a culpa do desastre. À primeira vista, sem melhores indagações, outra conclusão não se pode esperar sinão essa. Entretanto, em muitos casos, a culpa sinão exclusiva, mas em parte, cabe à própria vítima.⁴³⁴

Como aponta o trecho da publicação *Veículos e acidentes*, havia maior probabilidade de a culpa dos atropelamentos recair sobre os guiadores dos transportes. Estar com as mãos no volante no momento de um acidente conferia ao motorista, quase que instantaneamente, o *status* de acusado em um inquérito policial e, quiçá, num processo criminal. Talvez não por acaso, muitas notícias de atropelamentos de ônibus encontravam-se nas páginas policiais dos jornais. O fato de as notícias sobre atropelamentos estarem nas folhas policiais não era algo fortuito. Os periódicos, ao longo do tempo, passaram por um processo de especialização, criando colunas específicas para públicos específicos. Além disso, uma outra questão passou a ser fundamental no mundo jornalístico: “as matérias jornalísticas precisam caber em concepções culturais prévias relacionadas com a notícia”.⁴³⁵

O *status* de acusado do motorista, porém, poderia ser alterado no decorrer da apuração do crime, com a investigação e o recolhimento dos testemunhos. Mas isso, pelo menos no início da década de 1930, quase sempre não acontecia, conforme mostra o caso a seguir. Em junho de 1934, o guiador do ônibus nº 509, chamado Amâncio Piquiá Maia, foi denunciado e condenado pelo atropelamento do agricultor João Cardoso dos Santos na localidade de Cocó.⁴³⁶ O *chauffeur* dirigia o veículo que seguia de Mecejana para o centro da cidade, enquanto a vítima seguia em sentido oposto cavalgando um jumento e conduzindo um outro animal com carga, “[...] nisto, o declarante [Amâncio Maia] procurou tirar o ônibus pela esquerda, desviando dos animais e que nesta ocasião o referido senhor Cardoso procurou justamente passar onde o declarante tirou o ônibus”. Em mais uma manobra, o guiador tentou tirar o veículo para o lado direito, mas o incidente foi inevitável. Essa era a versão do acusado.

⁴³⁴ *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939. Fortaleza: CEARÁ. Governo do Estado / Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará, S/D, p. 34-35

⁴³⁵ DARNTON, Robert. Jornalismo: toda notícia que couber, a gente publica. In: _____. **O beijo de Lamourette**: mídia, cultura e revolução. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 96.

⁴³⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, nº do Processo: 1930/03.

Já João Cardoso dos Santos, a vítima, tinha uma visão diferente dos fatos. Ele afirmou, em seu depoimento, que, em dado momento de sua viagem, o animal de carga, o qual ele guiava, tomou outra direção. E “ao fazê-lo voltar ao caminho, apareceu um auto-ônibus que [...] vinha em excessiva marcha” e o atropelou.

As testemunhas acrescentaram ainda algumas informações, ora positivas, ora negativas para a situação do motorista. Os passageiros do ônibus afirmaram em depoimento que o guiador do veículo, ao avistar a vítima, fez uso da buzina para alertá-la sobre a aproximação do carro.⁴³⁷ Como isso não foi suficiente, ele ainda procurou desviar de João Cardoso, mas, como este estava “atarantado”, o atropelamento aconteceu. Outro depoente foi Luiz Rodrigues de Serpa, agricultor, que acompanhava a vítima no momento do acidente. Na sua versão, ele contou que o ônibus vinha em sentido contrário e que “ao passar pelo seu companheiro pegou o animal que o mesmo montava”. O veículo “trazia grande velocidade” na ocasião, o que teria levado ao desastre.

Mesmo que esses depoentes soubessem que seus relatos podiam acusar, defender, eximir a culpa de alguém,⁴³⁸ evidenciam-se ainda as diferenças de perspectivas e de percepções entre aqueles pertencentes ao grupo mais identificado com o urbano e o homem da zona rural. Nesse sentido, não se pode perder de vista que o “impacto das modificações tecnológicas se distribui de modo desigual, dependendo de variáveis como classe social e grupos profissionais”, ou seja, “nem todos têm as mesmas oportunidades de experimentar as mudanças tecnológicas”.⁴³⁹

Alguns aspectos chamam atenção nas versões apresentadas acima: o uso da buzina, a velocidade do veículo e a manobra de desvio feita pelo guiador. Os únicos que falaram sobre a velocidade do veículo – do seu excesso, ainda que sem especificar números – foram a vítima e o seu acompanhante, ambos agricultores, que utilizavam animais no seu deslocamento. O que significava isso? Seria o indício de uma possível não adaptação desses moradores da cidade aos veículos motorizados? Ou uma estratégia discursiva para incriminar o guiador, já que, nesse momento, os regulamentos de trânsito proibiam o uso excessivo de velocidade?

Conforme os autos do processo criminal, todos os envolvidos no caso habitavam em Mecejana, zona afastada do centro da cidade. João Cardoso e Luiz Rodrigues, na verdade,

⁴³⁷ Passageiros do ônibus e testemunhas no inquérito policial: Diogo Pedro de Alcantara, 26 anos, comerciante, residente em Mecejana. Antonio Lira, 33 anos, auxiliar de comércio, residente em Mecejana.

⁴³⁸ BEVILÁQUA, 2014, p. 25.

⁴³⁹ GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 46.

eram de “Ancori; Mecejana”, um trecho da localidade ainda mais interiorano e rural. Na ocasião, eles ainda utilizavam jumentos como meio de transporte, o que indica o pouco uso ou até mesmo a não utilização dos transportes motorizados. Apesar disso, os “veículos modernos” não eram totalmente desconhecidos dessas pessoas. Os agricultores regressavam de uma visita ao centro – local de maior intensidade do tráfego automotor – para venda de lenha e compra de suprimentos para uma bodega de Rodrigues. Dessa forma, supõe-se que a ida à área central acontecia com alguma frequência, mesmo não sendo tarefa muito fácil, já que as alimárias, os animais de carga, “sofriam tanto a ameaça física constante de automóveis, bondes e ônibus, quanto a reprovação dos cidadãos mais empedernidos, que ali enxergavam resquícios arcaicos, imagens vergonhosas e não condizentes com o sopro do progresso local”.⁴⁴⁰ A presença desses dois veículos – ônibus (moderno) e jumento (antigo) – em simultâneo denota a existência das diversas temporalidades na cidade que conviviam mesmo em meio a conflitos.

Mesmo tendo algum conhecimento do ônibus, uma das testemunhas do caso detectou em João Cardoso certo “atarantamento” diante do veículo. O fato de a vítima estar “atarantada” – ou seja, atrapalhada, confusa –, talvez, deva-se à circunstância em que a mesma se encontrava: de frente com um grande veículo em marcha acelerada, segundo a sua versão. Era preciso pensar e agir rápido para livrar-se da colisão. Mesmo estando sobre um jumento, o que significava movimentos mais lentos em relação ao ônibus, João Cardoso procurou desviar do veículo automotor. No entanto, segundo o *chauffeur* e os seus passageiros, a vítima seguiu para o mesmo lado que o *omnibus*. O que se apreende disso? Se o veículo realmente vinha com excesso de velocidade, é possível que João Cardoso não tenha conseguido enxergar qual a direção tomada pelo carro de Amâncio Maia. Ele agiu, possivelmente, de maneira instintiva para fazer a sua escolha.

A visão passava a ser um sentido de extrema importância na vida moderna, apesar da prevalência ainda da audição, não à toa as buzinas eram fundamentais na tentativa de organizar o trânsito da cidade. Para deslocarem-se pelas ruas movimentadas, era preciso estar atento e ser capaz de identificar as imagens em movimento.

[...] a atenção moderna foi concebida não somente como visual e móvel, mas também fugaz e efêmera. A atenção moderna era visão em movimento. As formas modernas de experiências dependiam não apenas do movimento, mas dessa junção de movimento e visão: imagens em movimento. Um percurso

⁴⁴⁰ SILVA FILHO, 2006, p. 48. Como visto no capítulo 1, os memorialistas Marciano Lopes e Eduardo Campos mencionaram a utilização de carroças puxadas por burros por vendedores de lenha, verduras e carne que circulavam por ruas centrais da capital.

óbvio dessas imagens foi a estrada de ferro, que eliminou as barreiras de tradicionais de espaço e distância à medida que forjou uma intimidade física com o tempo, o espaço e o movimento.⁴⁴¹

Mas se o excesso de rapidez do ônibus poderia ter deixado “atarantada” a vítima do acidente, a velocidade também poderia estar sendo evocada de maneira estratégica por João Cardoso e Luiz Rodrigues. Percebe-se pelos depoimentos que a vítima, na tentativa de fazer um dos animais voltar ao percurso correto da viagem, como disse, ficou no meio da estrada e sob a mira do ônibus. Essa atitude, por ventura, poderia até configurar uma imprudência por parte de Cardoso. Por isso, era importante atribuir ao *chauffeur* a culpa pelo acidente, e nada melhor do que falar em descomedimento da velocidade.

Enquanto isso, os outros envolvidos no caso – o *chauffeur* e os passageiros/testemunhas –, que faziam uso do ônibus no momento do acidente, procuravam ressaltar as tentativas de evitar o desastre por parte do guiador e a desatenção da vítima, que ignorou a sonoridade da buzina e a sua desorientação na via. Ao que parece, eles não entendiam que a velocidade do ônibus tenha provocado o atropelamento, pois sequer fazem menção à marcha do carro. Sendo assim, deve-se levar em consideração também “[...] que a noção de velocidade é, em síntese, uma construção discursiva e, como tal, depende da ótica ou da intenção de quem a ela se refere [...]”.⁴⁴²

Em relação ao desdobramento do processo de Amâncio Maia no tribunal, em um primeiro momento, o guiador do ônibus chegou a ser absolvido.⁴⁴³ Argumentou-se, por exemplo, que duas das testemunhas afirmaram em juízo nada saber do caso, e a terceira teria sido favorável ao denunciado. Ao julgamento, compareceram Diogo Pedro de Alcantara – que praticamente repetiu o que tinha dito no inquérito, sendo favorável ao réu –, Waldemar Coêlho e Luiz Gonzaga Mendes Brasil, ambos inspetores de segurança da polícia, que alegaram nada saber. Luiz Rodrigues de Serpa e Antonio Lira, que prestaram depoimento no inquérito policial também foram intimados, mas não compareceram.

No entanto, recorreu-se *ex-officio*⁴⁴⁴ dessa decisão, e o *chauffeur* foi condenado a 3 meses e 23 dias e 18 horas de prisão, autuado no artigo 306 do Código Penal.⁴⁴⁵ Nessa

⁴⁴¹ CHARNEY; SCHWARTZ, 2001, p. 26.

⁴⁴² COSTA, 2010, p. 42.

⁴⁴³ A confissão do acusado, na verdade, referia-se ao fato de Amâncio Maia ter dito que atropelara João Cardoso, mas, em nenhum momento, ele disse que foi responsável pelo acidente.

⁴⁴⁴ Expressão latina que significa “por dever do cargo; por obrigação e regimento; diz-se do ato oficial que se realiza sem provocação das partes”.

⁴⁴⁵ Código Penal de 1890: Artigo 306: “Aquelle que por imprudencia, negligencia ou por inobservancia de alguma disposição regulamentar, commetter ou for causa involuntaria, directa ou indirectamente, de alguma lesão corporal, sera punido com a pena de prisão cellullar por quinze dias a seis mezes”.

ocasião, outros elementos foram colocados, como a “confissão” do atropelamento, as declarações da vítima e das testemunhas no inquérito policial – inclusive, Luiz de Serpa – e o exame de corpo de delito que identifica ferimentos em João Cardoso.

A utilização ou não do equipamento sonoro e a velocidade do transporte no momento do acidente podiam ser determinantes para condenação ou absolvição do réu no tribunal. Testemunhas e acusados tinham conhecimento disso e procuravam ressaltar esses dados em seus depoimentos, como se pôde observar.⁴⁴⁶ Nesse caso, o que acabou realmente sendo determinante para a condenação de Amâncio Maia foi o fato de o acusado, mesmo tendo avistado a vítima “a certa distância”, optar por desviar o ônibus para os lados, em vez de “parar, ou, pelo menos, MODERAR a marcha do veículo que conduzia”.⁴⁴⁷ Aqui, percebe-se que, no entendimento do judiciário, o controle da velocidade do carro seria fundamental para a impedir o desastre automobilístico. E o mais curioso ainda é que, apesar dessa compreensão, em nenhum momento falou-se na utilização de um possível freio. De certa forma, com a decisão de condenação do guiador, cogitou-se a possibilidade de o ônibus andar numa marcha acima da recomendada, como sinalizou a vítima e uma das testemunhas, que era o seu companheiro de estrada.

Desde o fim dos anos de 1910, a Inspetoria de Vehiculos começou a estabelecer limites de velocidade permitidos na cidade.⁴⁴⁸ Com a proliferação dos transportes motorizados pelas ruas de Fortaleza, a preocupação com os possíveis acidentes causados devido à rapidez empreendida pelos veículos só aumentava.

Tendo em vista o sempre crescente movimento do trafego nesta cidade e com o intuito de prevenir accidentes e punir os infractores, solicita-se aos particulares, especialmente ás pessoas que viajam em automoveis, auto-omnibus e nos “tramways” da “Light”, nos trechos onde ainda não foi possivel estabelecer policiamento de vehiculos, a gentileza de: a) – tomarem nota do numero do vehiculo, que trafegar em velocidade excessiva; b) – registrarem a hora e o local dessa infracção; c) – chamarem para o caso, sempre que possivel, a attenção de qualquer pessoa que esteja proximo ou que seja passageira do vehiculo, afim de que testemunhe a infracção; d) – levarem a facto immediatamente, por escripto, verbalmente ou por meio de telephone ao conhecimento deste departamento policial. A velocidade excessiva é facil de ser verificada por qualquer pessoa, uma vez que nenhum vehiculo pode deslocar velocidade superior a 30 kilometros á hora, ainda que nos suburbios da capital.⁴⁴⁹

⁴⁴⁶ BEVILÁQUA, 2014, p. 145.

⁴⁴⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, nº do Processo: 1930/03.

⁴⁴⁸ Ver tópico anterior.

⁴⁴⁹ **Diário do Ceará**, 8 maio 1929, p. 8.

O pedido exibido no jornal *Diário do Ceará* constatava a incapacidade da cidade de suprir todas as demandas de um tráfego de veículos mais intenso. Tirava-se a atenção do problema de baixo efetivo de policiais para a fiscalização do movimento dos transportes, sob responsabilidade da Inspetoria de Vehiculos, e voltava-se, quase que exclusivamente, para as ações dos guiadores de ônibus, bondes e automóveis.⁴⁵⁰ No Recife dos anos de 1920, por exemplo, “A impressão que se tem é que o chauffeur quase nunca era um anônimo, porque representava uma ameaça e precisava, por isso, ser identificado”. Se, na capital pernambucana, os *chauffeurs* infratores “tinham o seu nome, número de registro profissional (chapa) e número do veículo que conduzia publicados nos jornais ao lado do delito cometido”, que poderia ser deslocar-se com excesso de velocidade, trafegar na contramão, desobedecer ao sinal, usar fumo, dormir nos veículos, etc., em Fortaleza, as coisas não eram muito diferentes, como atesta a matéria do periódico acima.⁴⁵¹

Além dos policiais de trânsito, “qualquer pessoa” teria o poder de “autuar” um *chauffeur*, bastava identificar o excesso de velocidade do veículo – o que era bem fácil, segundo a publicação. No entanto, vale salientar que, nos processos criminais, analisados raramente se especificava numericamente a rapidez dos veículos no momento de um acidente – normalmente, falava-se em “velocidade excessiva”, “marcha lenta”, “marcha regular”. Mesmo havendo dificuldade em mensurar a velocidade dos transportes, como dito antes, acusados e testemunhas faziam questão de tecer algum comentário sobre ela em seus depoimentos. Além da intenção de acusar ou defender alguém, presume-se que esses sujeitos tivessem outros intuitos: demonstrar que estavam inteirados com o universo, com o vocabulário moderno que se inseria em Fortaleza. O próprio poder público, via Inspetoria de Vehiculos, desejava isso, conforme visto na matéria acima. Dominar esse vocábulo moderno poderia ajudar a prevenir acidentes e punir infratores, algo colocado quase como uma “obrigação” cívica dos cidadãos fortalezenses. E, como se pôde ver anteriormente, os responsáveis pela condenação de Amâncio Piquiá Maia levaram em consideração, principalmente, a identificação do excesso de velocidade por parte de “qualquer pessoa” (no caso aqui, a vítima e a testemunha, Luiz Rodrigues).

⁴⁵⁰ Conforme Silva Filho, “A intensificação do tráfego motorizado em Fortaleza – percebida por muitos como um símbolo de prosperidade e desenvolvimento – constitui um dos pontos de contradição a obscurecer a própria compreensão do poder público: ao passo que atesta um alto índice de modernização (aspiração recorrente dos administradores municipais), também desafia a capacidade reguladora da ordenação urbana, desvelando os seus limites e fragilidades”. SILVA FILHO, 2002b, p. 21.

⁴⁵¹ SILVA, Jailson Pereira da. Velo(z)cidade: O Recife dos anos 20 e os delírios das invenções modernas. In: REZENDE, Antonio Paulo de Moraes; BARROS, Natália; SILVA, Jailson Pereira da. (Org.). **Os anos 1920: Histórias de um tempo**. 1. ed. Recife: EDUFPE, 2012, p. 127.

Mas, assim como os pedestres e usuários de bondes, automóveis e ônibus tinham o dever de denunciar os motoristas infratores, os próprios guiadores de veículos tinham o seu “dever social”, como assinalava o magistrado.

O DEVER SOCIAL DE PRUDENCIA NOS CASOS DE CONDUCAO DE VEICULO NA VIA PUBLICA é sempre do MOTORISTA e nunca dos transeuntes que não são obrigados a se defender de carros em transito como de feras soltas nas ruas e nas estradas.

Assim, ainda naqueles casos em que ha culpa concorrentes das vítimas, - a IMPRUDENCIA desta não justifica de nenhum modo o procedimento do condutor de veículo [grifos do autor].⁴⁵²

Ainda que se cogitasse a imprudência da vítima na ocasião, qualquer responsabilidade pela culpa do acidente não lhe foi atribuída. Nesse caso, foi a suposta imprudência, o não cumprimento do “dever social de prudência”, do guiador que o condenou. Consequentemente, somente a ação dele é levada em consideração. No entanto, como visto no tópico anterior, nota-se que, em fins da década de 1930, a legislação e as publicações oficiais passaram a estabelecer uma espécie de responsabilidade igualitária entre transeuntes e guiadores em relação à prevenção e à culpa dos acidentes.

Cada vez mais, cobrava-se das vítimas uma postura educada e prudente no trânsito, que, descumprida, acarretava-lhes a responsabilidade pelos incidentes. As vítimas não chegavam a ser penalizadas judicialmente, mas isso acabava por ajudar na defesa do guiador do veículo nos tribunais e nas páginas dos periódicos. Sendo confirmada a imprudência da vítima, o guiador acabava inocentado.

Cerca das 17,30 de sabbado, vinha da linha do Seminário e dirigia-se à Praça do Ferreira em marcha lenta, o auto omnibus de nº 635, guiado pelo chauffeur Antonio Vicente Lima, vulgo “Jacaré”, [...], da empresa “Pedro Viudez”. Ao chegar á Praça Capistrano de Abreu, transpondo imprudentemente a frente do carro, Joaquim Duarte foi atingido pelo paralama, recebendo, no mesmo instante, forte pancada na portinhola do referido carro, sendo então, jogado ao solo, por cima do fio de pedra. [...]. Foram ouvidas como testemunhas: senhorinha Zilma de Castro, sr. Manuel Abílio Nunes e Raimundo Nascimento que attentaram a imprudência da victima e o esforço do chauffeur, que tudo fez para salvar das garras da morte Joaquim Duarte. Foi essa a primeira vez, aliás que se vio em taes apuros.⁴⁵³

⁴⁵² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, nº do Processo: 1930/03.

⁴⁵³ **O Nordeste**, 22 jun. 1936, p. 8.

Desse trecho da publicação, três coisas chamam atenção: o destaque para a tentativa do guiador em evitar o acidente, a marcha lenta do veículo e a imprudência da vítima ao atravessar a rua. Nessa situação, o *chauffeur* do ônibus aparecia como um guiador exemplar: até então não tivera nenhum envolvimento com outros acidentes de trânsito, guiava em velocidade adequada, não se evadiu do local do crime e socorreu a vítima.⁴⁵⁴ O *chauffeur*, assim, é inocentado da culpa do atropelamento, inclusive pelas testemunhas. Quem foi considerado culpado, ou melhor, imprudente, nesse caso, foi a vítima Joaquim Duarte, de 57 anos, funcionário do depósito da prefeitura, que veio a falecer minutos depois do ocorrido no hospital.

Pela versão apresentada no jornal, a vítima atravessou “imprudently na frente do carro”,⁴⁵⁵ ou seja, além de não tomar as devidas precauções previstas para um pedestre educado, ela ainda assumiu um grande risco ao fazer essa travessia. Mas afinal, será que Joaquim Duarte acreditava que estava em perigo? Será que ele ao menos percebeu a aproximação do veículo? Ou ainda, será que ele notou a chegada do ônibus e mesmo assim resolveu transpor a via naquele instante?

É impossível saber os pensamentos daquele homem e o que aconteceu nessa ocasião. No entanto, a informação acerca da “marcha lenta” do ônibus abre uma possibilidade de imaginação. Se o veículo realmente trafegava com a velocidade reduzida, é provável que Duarte também tenha tido essa percepção e isso o tenha feito atravessar a rua acreditando que não seria alcançado pelo ônibus. O cálculo mental e/ou o comando do corpo, porém, teriam falhado no momento da execução. Outro detalhe que não se pode perder de vista diz respeito à idade de Joaquim Duarte: 57 anos. Com essa faixa etária, ele já era chamado de ancião.⁴⁵⁶

3.2.2 *Idosos e crianças nas ruas*

Durante o período em estudo, os idosos, juntamente com as crianças, eram as principais vítimas de atropelamentos. No caso dos anciãos, o corpo já não era capaz de dar respostas rápidas, o que algumas vezes dificultava o deslocamento pelas ruas da cidade cada vez mais cheias de veículos, resultando em incidentes de trânsito. Mas, além da questão física, as pessoas dessa faixa etária possuíam uma maior dificuldade de adaptação ou até mesmo

⁴⁵⁴ Vale ressaltar que alguns motoristas tinham uma vasta ficha de reincidência, também não era algo incomum haver fuga do guiador do veículo sem prestação de socorro à vítima.

⁴⁵⁵ Os advérbios “despreocupadamente”, “imprudently” e “descuidosamente” eram constantemente associados aos pedestres nos relatos de alguns casos de atropelamentos publicados nos jornais locais, sendo encontrados também nos autos judiciais.

⁴⁵⁶ No processo nº 1939/38, do ano de 1939, por exemplo, a vítima de 54 anos já era considerada ancião.

resistiam aos novos elementos inseridos na cidade. Desse modo, procurou-se entender de que forma anciãos e jovens ocupavam as vias fortalezenses. Qual era a sua compreensão em relação à ocupação das ruas por veículos e pedestres? De modo geral, como eram as percepções / sensibilidades desses grupos em relação às noções de velocidade, de tempo e de espaço?

Às 9h20, do dia 6 de agosto de 1939, na rua Floriano Peixoto, o “ancião” Felisberto Cursino Vieira foi atropelado pelo auto-omnibus nº 20-57, guiado por Quintino Manoel da Silva. O senhor, que exercia a profissão de barbeiro em um estabelecimento localizado nessa mesma via, seguia para o trabalho na ocasião do acidente. Acompanhado pelo seu chefe, Felisberto Cursino chegou à barbearia. Como os dois não conseguiram abrir a porta do local, resolveram pedir ajuda a um rapaz que morava no andar de cima do salão. Foi aí que o barbeiro saiu da calçada e deu alguns passos em direção ao meio da rua para chamar o tal mancebo. Nesse momento, Felisberto foi atingido pelo ônibus.

Em seu depoimento no inquérito policial e também no tribunal, a vítima afirmou não ter avistado o veículo atropelador, mas apenas um bonde elétrico. Por isso, acreditava que o ônibus viesse atrás do transporte da *Light*, tenha feito a ultrapassagem e, com uma velocidade excessiva, alcançou Felisberto, culminando com o atropelamento do senhor. A apuração confirmou a ultrapassagem entre os veículos – o que, de fato, configurava uma imprudência naquele momento –, mas o excesso de velocidade não. O relatório do inquérito policial concluiu: “Que a culpa cabe mais a própria vítima, que imprudentemente se conservava parado em um local de grande transito de veículo. [...] o acidentado foi colhido pela parte trazeira do veículo, sem que disso se apercebesse o profissional que o guiava”.⁴⁵⁷ Mesmo diante desse quadro, o guiador do ônibus foi condenado no artigo 306 do Código Penal, com pena 3 meses, 23 dias e 18 horas de prisão ao fim do processo judiciário.

O que chama atenção nesse caso é a presença de Felisberto Cursino no meio da rua. Antes de tomar tal atitude, ele até verificou como estava o tráfego naquele instante, avistando a aproximação de um bonde elétrico. Isso, porém, não lhe parecia um problema, pelo contrário, dava-lhe alguma tranquilidade. A fixidez dos trilhos dos *tramways* permitiu que o senhor precisasse exatamente onde o veículo passaria. Essa informação ajudaria o pedestre a situar-se em um local mais “seguro” na via, provavelmente, fora dos *rails*. Eis aí que surge o elemento surpresa: o ônibus. Diante do inesperado, o ancião não sabia como ou não tinha agilidade suficiente para escapar do atropelamento.

⁴⁵⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 17, nº do Processo: 1930/30.

Felisberto Cursino Vieira tomou algumas precauções antes de aventurar-se na via pública, mas isso nem sempre era regra geral entre os anciãos. Às 10h, do dia 26 de agosto de 1934, Antonio Rosario de Almeida, de 72 anos, foi atropelado pelo *auto-omnibus* guiado por Augusto Oliveira da Silva. No seu depoimento no inquérito policial, o acusado disse: “um senhor já de idade despreocupado e de cabeça baixa desce a calçada para atravessar a rua que nestas condições o declarante, sem outro recurso desviou o omnibus para a direita [...] entretanto não pode evitar o desastre, a carroceria pegou o velho”.⁴⁵⁸ Além de Augusto Oliveira, pelo menos outras três testemunhas ressaltavam que o velho atravessou a rua “completamente despreocupado, olhando justamente para o lado contrário do veículo”,⁴⁵⁹ que vinha em uma velocidade regular. Caso semelhante aconteceu com o atropelamento do septuagenário Antonio Simões da Costa: “Segundo afirmações da própria vítima, o acidente foi motivado unicamente por imprudência sua, porquanto elle se atravessou na linha, sem dar a devida atenção ao vehiculo que passava”.⁴⁶⁰

Esses idosos atravessaram a rua sem observar a passagem de algum veículo (caso de Antonio Rosario) ou, notando a sua presença, mas não dando atenção (atropelamento de Antonio Simões). Apesar de os veículos motorizados se espalharem pelas vias da cidade, os fortalezenses – ou no caso aqui, os anciãos – ainda mantinham o hábito de caminhar ou estar de maneira tranquila pelas ruas. Como visto no tópico anterior, a própria legislação da cidade tentava estabelecer os espaços que pedestres e veículos deveriam ocupar: as calçadas para os primeiros e as vias públicas para os últimos. Mesmo assim, parecia haver certa resistência por parte das pessoas. Em relação ao uso das calçadas, por exemplo, além de ser um espaço mais comprimido, os transeuntes poderiam se deparar com buracos, desníveis, batentes, rodas de conversas e vendedores ambulantes, o que dificultava o deslocamento.⁴⁶¹

Além do incentivo ao uso das calçadas, outros comportamentos “apropriados” durante uma caminhada na rua passaram a ser propagados. Interessante perceber é que, em alguns casos, os idosos sabiam a “maneira correta” – ou o que a imprensa e as autoridades da cidade esperavam – para transpor uma via, mas nem sempre seguiam as recomendações. No dia 22 de julho de 1939, às 6 e meia da manhã, o *auto-omnibus* nº 20-17, cujo guiador era Antonio Gomes de Moura, atropelou o “ancião” Francisco Amancio de Souza. Nas palavras da vítima presente no inquérito policial, o acidente aconteceu da seguinte forma:

⁴⁵⁸ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 07, nº do Processo: 1934/13.

⁴⁵⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 07, nº do Processo: 1934/13.

⁴⁶⁰ **O Ceará**, 31 out. 1928, p. 5.

⁴⁶¹ SILVA FILHO, 2002b.

[...] que procurou descer a calçada do Edifício Abel Ribeiro, sem que visse, antes, esse auto-omnibus que para ali trafegava, fui acidentado pelo mesmo; que o declarante ao descer notou a então a apressação do veículo, e procurou atravessar aquela rua com pessoas, tendo o guiador seguido a mesma direção que tomava o declarante, procurou retroceder que quando o declarante recuou afim de desviar-se do auto-omnibus, o guiador deste tomou ainda, a mesma direção do declarante, resultando o veículo alcançá-lo [...], apesar de ter o guiador do carro atropelante assistido ao desastre, não ligou nenhuma importância[...] sem lhe prestar nenhum socorro [...] ⁴⁶²

Como se pôde observar, a versão de Antonio Gomes parecia um tanto contraditória. Primeiro, ele afirmou não ver o ônibus ao descer da calçada, mas, logo em seguida, disse que notou a velocidade do veículo. Fica a dúvida em relação à vítima ter olhado ou não para os lados antes de atravessar a rua, se ela realmente percebeu o excesso de velocidade sem ter visto o *omnibus* ou se essa declaração foi uma tentativa de atribuir exclusivamente ao *chauffeur* a responsabilidade pelo atropelamento.

Além do acusado, das sete testemunhas que prestaram depoimento – no inquérito policial e/ou no tribunal –, seis afirmaram que o veículo vinha em “marcha lenta” ou em “marcha regular”, ⁴⁶³ diferentemente do que declarara a vítima. É evidente que a percepção de Antonio Gomes podia ser diferente das outras pessoas, afinal, foi ele quem ficou frente à frente com o ônibus e não os outros. Porém, a versão do excesso de velocidade é questionável devido às palavras da própria vítima no tribunal.

Primeiramente, ele tratou de reafirmar o que tinha dito no inquérito policial: o ônibus vinha em “marcha alta, sem dar nenhum aviso com buzina”. E prosseguiu, respondendo às perguntas do promotor: ⁴⁶⁴ “Que mesmo devido a sua idade, o depoente sempre tem muito cuidado, quando anda pela rua, com os veículos; Que apesar de suas cautelas foi vítima do atropelamento de que tratam os autos devido a manifesta imprudência do denunciado”. Posteriormente, Antonio Gomes respondeu aos questionamentos do advogado do acusado. Nessa ocasião, ele assumiu que “não teve o cuidado de olhar para os lados da Praça do Ferreira [...] que quando viu o ônibus referido êste se achava muito em cima e, por mais esforços que fizesse o depoente, não conseguiu evitar de ser atropelado; Que por esta razão atribue que o mesmo ônibus trouxesse marcha alta [...]”. No entanto, quando perguntado pelo advogado, não conseguiu precisar a velocidade que o veículo trazia. Por

⁴⁶² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 17, nº do Processo: 1939/38.

⁴⁶³ O único que também afirmou que o ônibus vinha com excesso de velocidade foi João Felipe dos Santos, no entanto, não soube precisar a velocidade do veículo, pois não tinha “meios para calculá-la”.

⁴⁶⁴ Nos processos, não constam as perguntas do promotor e do advogado.

fim, a vítima disse “ter se aperriado bastante naquele momento” e “reconhece o depoente ter sido descuidado naquele momento”.⁴⁶⁵

Ao que tudo indica, Antonio Gomes não viu e nem ouviu qualquer sinal de aproximação do *omnibus*. Apesar de colocar-se como alguém “cuidadoso” e “cauteloso” ao transitar pelas ruas, ele não olhou para os lados, observando se algum veículo passava naquele instante. Nesse último depoimento, o próprio homem sinalizou que sabia como agir ou o que se esperava dele como um pedestre educado: ter sempre o cuidado de olhar para os lados antes de atravessar uma via.⁴⁶⁶ O fato de já ser um “ancião” também lhe exigia uma cautela ainda maior devido aos movimentos mais lentos. No entanto, Antonio Gomes parecia que não tinha incorporado essas “regras” de comportamento no seu cotidiano. Não é à toa que ele optou por acompanhar um grupo de pessoas que faziam o seu mesmo percurso, atravessando a rua Floriano Peixoto, quando ouviu o grito de um deles: “olhem o auto”. Apesar de ter procurado “apressar a marcha” ao escutar o sinal de um dos caminhantes, ele foi o único a ser alcançado pelo ônibus. Provavelmente por ter um caminhar mais lento ou ter ficado para trás.

Se, em alguns casos, havia a compreensão de que as ruas não eram exclusivas para o trânsito de veículos, principalmente entre os idosos, os atropelamentos de ônibus envolvendo as crianças relacionavam-se a ações muito características dos garotos: as correrias e brincadeiras.

Mais um lamentável atropelamento temos a assinalar hoje, e de consequências bem trágicas. Do acidente foi vítima um menor de sete anos, razão por que mais e mais impressionou quantos dele tiveram notícia. Cerca das vinte e meia hora de ontem, o omnibus 1002 AO trafegava pela rua General Sampaio em direção sul norte. Ao atingir o trecho entre as ruas Clarindo de Queiroz e Duque de Caxias, em frente à residência do dr. Amadeu Furtado, registou-se o desastre. O menor Luiz Alberto Barbosa, que brincava com alguns companheiros, ao atravessar a rua, foi colhido pelo omnibus aludido[...]. O estado de saúde de Luiz Alberto é bastante grave, tendo recebido escoriações generalizadas e na região renal.⁴⁶⁷

Segundo informações do processo-criminal, Luiz Alberto estava em companhia de outros dois garotos, brincando em uma das calçadas da rua. Ao avistarem o veículo, os meninos começaram a atravessar a via correndo, de um lado para o outro. Conforme as palavras do passageiro do ônibus e testemunha do acidente, Manoel Gomes Pimenta: os “três

⁴⁶⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 17, nº do Processo: 1939/38.

⁴⁶⁶ O ato de VER ou a visão tornou-se um sentido fundamental para se viver nas cidades em processo de urbanização, tais como a Fortaleza dos anos de 1930 e 1940. SILVA FILHO, 2006, p. 25-26.

⁴⁶⁷ **O Povo**, 27 jan. 1938, p. 8.

garotos que estavam brincando na calçada do lado ímpar correm para o lado par; que o guiador do veículo ao notar os meninos correrem em direção ao omnibus, desviou o veículo para a esquerda, que dois (2) dos meninos ficaram no calçamento e o outro continuando na carreira, é alcançado [...]” pelo veículo.⁴⁶⁸

Ao que parece, as crianças fizeram da passagem do veículo um momento de diversão, ignorando qualquer risco de acidente. Na compreensão dos meninos, era uma espécie de “pega-pega” entre eles e o ônibus, já para alguns adultos, aquela ação configurava uma grande imprudência, tanto é que nenhuma culpa foi atribuída ao guiador do ônibus e o mesmo foi considerado inocente no processo judicial.

Outro detalhe que chama também a atenção nesse caso é o fato de todas as testemunhas do acidente serem passageiros do ônibus. Isso significava que os garotos ou estavam sozinhos na rua naquela ocasião ou ninguém se dispôs a testemunhar. Sendo assim, questiona-se: será que a presença de outros adultos ou familiares alteraria o comportamento desses meninos? Provavelmente, não.

Na tarde do dia 1º de maio de 1932, a pequena Maria Lúcia dos Santos, de 8 anos, retornava de um passeio ao Campo de Concentração dos flagelados com um grupo de adultos, quando foi atropelada por um *auto-omnibus*. Como aconteceu em outras vezes, esse fato gerou um inquérito e posteriormente um processo contra o *chauffeur* João de Oliveira Menezes. Conforme os autos, a menina, que naquele dia estava sob a guarda de sua madrinha, Maria José de Oliveira, caminhava à frente dos adultos na companhia de outras duas crianças – Neuza (9 anos) e Maria Alice (10 anos) – no momento do atropelamento.

Nas versões apresentadas, as meninas apareciam brincando enquanto seguiam pela avenida Rockert.⁴⁶⁹ João Paulo Amaral (passageiro do ônibus) disse, por exemplo, que, quando o ônibus se aproximava das garotas, ele viu que “uma das crianças aludidas, joga e puxa na cabeça de outra criança, um certo chapéu de palha, velho tapando-lhe, assim, a vista” e “que em virtude disso, a menor que estava com o chapéu sobre a vista marchou para o meio do calçamento, imediatamente dando lugar a que o omnibus a atropelasse”. Ele afirmou ainda que o *chauffeur* tentou desviar o *omnibus* para a esquerda, buzinou e que foi a criança que correu para cima do carro, que vinha com uma velocidade de cerca de 40km/h. Mais uma vez, as testemunhas favoráveis ao acusado falavam do acionamento da buzina, da velocidade e da

⁴⁶⁸ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 12, nº do Processo: 1938/05.

⁴⁶⁹ Atual Avenida Francisco Sá.

tentativa do guiador de mudar a trajetória do veículo para evitar o acidente, mas sequer fazem menção à possibilidade de uso do freio.

Enquanto isso, Maria José de Oliveira disse que o motorista vinha com muita velocidade, não buzinou, não desviou da vítima e que “havia tempo do chauffeur do omnibus parar o carro e evitar o atropelamento”.⁴⁷⁰ As meninas “[...] iam brincando um pouco, a frente e distante da depoente [...] quando o auto-omnibus em questão ainda vinha longe, ela (Duce – apelido [da garota]) correu para atravessar o calçamento e seguir para o outro lado, sendo aí atropelada violentamente”. Ela disse que “viu as três meninas aludidas brincando com um chapéu de palha velho, porém quando houve o acidente a depoente lembra se bem que elas já haviam soltado o mesmo chapéu”.

O depoimento de Maria José anulava a versão de João Paulo Amaral e vice-versa. Um falava do uso da buzina, outro falava do não uso do equipamento no momento do atropelamento. Mas será que a menina Duce sabia o que significava o sinal sonoro? Pelo que disse a sua madrinha, a menina entenderia que, ao buzinar, o guiador pedia passagem. Porém, segundo o relato de João Paulo, o prenúncio foi feito, mas não surtiu o efeito desejado pelo *chauffeur*, e a garota acabou sendo atingida pelo ônibus. A não compreensão desses sinais sonoros durante a infância seria razoável pelo fato de a criança ainda estar vivendo “um processo de aprendizado e internalização do modo de se portar nas ruas”.⁴⁷¹

Apesar de os testemunhos apresentarem versões que se contrapunham em alguns pontos, ambos mostravam que as crianças utilizavam o espaço da rua para brincar – com ou sem o chapéu de palha – e com o consentimento de sua responsável, Maria José. A madrinha de Duce, em nenhum momento de seu depoimento, vê com maus olhos o fato de as meninas estarem caminhando e brincando “bem à frente dos adultos do grupo”.

Como visto no tópico anterior, o jornal *O Povo* promoveu em 1947 a campanha “Tudo pelo desastre zero!”. Publicando “flagrantes” de situações ocorridas nas ruas da cidade, o periódico visava a conscientizar os pedestres dos perigos do trânsito. Entre as imagens, uma delas mostrava crianças brincando na via pública, trazendo a seguinte descrição:

O garotinho brinca de roda. Sua roda é de pneu. E nem se apercebe de que um pneu pesado vem rodando contra si em desfilada. Onde está o pai do menino distraído? Quem pode livrá-lo de morrer esmagado? Quem gritará por ele, chamando-o? [...] O pior é que os colegas o acompanham [...]. Ainda ontem, por causa de uma bola, foi um anjo para o céu. Chamava-se José Euris.⁴⁷²

⁴⁷⁰APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 05, nº do Processo: 1932/10.

⁴⁷¹ BEVILÁQUA, 2014, p. 73.

⁴⁷² *O Povo*, 11 set. 1947, p. 1.



Fig. 12 – Foto da campanha de trânsito “Tudo pelo desastre zero!”. Fonte: *O Povo*, 11 set. 1947, p. 1.

Os chamados “flagrantes”, ao que parece, eram encenações produzidas pelo estúdio “ABA-FILM”, que recebeu os créditos pelas fotos. A ideia era representar situações de perigo no trânsito da cidade, provavelmente, aquelas que aconteciam de modo recorrente. São reconhecíveis algumas similitudes com o caso de Duce, citado anteriormente: as crianças brincavam distraídas na rua com um objeto que, em tese, não era um brinquedo – um chapéu e um pneu, e, no momento do acidente / flagrante, elas não estavam acompanhadas dos responsáveis.

Se, no caso de Duce, em nenhum momento, cogitou-se uma possível “culpa” ou responsabilidade da cuidadora da menina pelo acidente, no atropelamento da pequena Sebastiana Maria da Conceição, de 4 anos, a progenitora da garota apareceu nos autos do processo como uma mãe negligente. Nessa situação, o guiador do ônibus atropelador acabou ganhando a absolvição. “Dos autos vê-se que a imprudencia deve ser levada em conta [...] da creança e, em parte também, parece de sua progenitora que viajava DO LADO OPOSTO em que o fazia a menor da via, denotando negligencia em cuidar e defender sua filha [...]”.⁴⁷³

Talvez pelo fato de a menina ainda ser muito pequena, esperava-se que a mãe mantivesse Sebastiana Maria sob suas vistas. No entanto, não foi isso o que aconteceu. “[...] a menor Sebastiana procurava atravessar o calçamento em direção a um ponto onde se encontrava sua mãe (dela). Que diante disso o guiador procurou desviar o carro da creança, ao mesmo tempo que está também toma a mesma direção do onibus, indo de encontro a este [...]”.⁴⁷⁴ A progenitora até se encontrava por perto, mas, ao que parece, não supervisionava os passos da garota. Enquanto isso, a menina que seguia ziguezagueando pela rua sozinha, por brincadeira ou por desorientação, acabou provocando o seu próprio atropelamento.

A fim de reduzir os “perigos do trânsito”, as autoridades reforçavam a ideia de (re)educar os sentidos de crianças, adultos e idosos. Apesar das campanhas de educação no trânsito, as regulações e publicações educativas, certos hábitos “imprudentes” e “reprováveis” permaneciam com os pedestres, passageiros e guiadores de ônibus, tais como noticia o *Gazeta de Notícias* de 1945: “Os onibus com placa Vila Monteiro [...] transitam pela rua Pero Coelho, quasi sempre, com excesso de velocidade. Bairro populoso constitue um perigo para a vida das crianças dali que, ás vezes, brincam descuidadamente pelo calçamento”.⁴⁷⁵

Além do excesso de velocidade e das brincadeiras infantis nas vias urbanas – comportamentos “imprudentes” de guiadores e pedestres (crianças), respectivamente –, ainda havia outras condutas “reprováveis” por parte dos passageiros. É o que se verá a seguir.

3.2.3 “O apressado é, de fato, quem primeiro chega no outro mundo”⁴⁷⁶

O auto-omnibus numero mil quarenta e dois (1.042-A.O), dirigido pelo automobilista profissional MANOEL NOGUEIRA [...], trafegava pela Avenida Joaquim Távora, com destino á terceira (3ª) Seção daquela linha

⁴⁷³ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 06, nº do Processo: 1933/08.

⁴⁷⁴ Fala do acusado no Processo: 1933/08.

⁴⁷⁵ *Gazeta de Notícias*, 9 jan. 1945, p. 4.

⁴⁷⁶ *O Povo*, 12 set. 1947, p. 1.

conduzindo varios passageiros, dentre estes o de nome DOMINGOS SILVA, que ao chegar nas imediações do fim da linha de bondes, dá sinal de parada, e sem que o mesmo chegasse ao ponto determinado, DOMINGOS tenta saltar do veículo em movimento, resultando cair e fraturar uma perna⁴⁷⁷.

Apesar de não serem tão comuns quanto os atropelamentos ou abalroamentos, os acidentes durante a subida ou descida dos ônibus, com o veículo em movimento, aconteciam eventualmente. Conforme visto anteriormente nos dados do livro *Veículos e acidentes*, no ano de 1939, aconteceram 16 incidentes desse tipo, provavelmente envolvendo ônibus e bondes.

Segundo Jorge Sampaio, “Era comum alguém saltar do veículo [bonde] em movimento, ou pegá-lo em movimento para tentar ludibriar o condutor e seguir viagem sem pagar a passagem, exercendo a famosa ‘bochecha’”.⁴⁷⁸ Nesse sentido, o memorialista Marciano Lopes também disse: “os bondes possuíam estribos laterais, espécie de degraus de madeira, corrediços em toda extensão dos veículos, que serviam de acesso ao seu interior e, mais ainda para abrigar os ‘bochecheiros’” que “viajavam ali, em pé, agarrados aos suportes, inclusive, com risco de vida, pois uma queda seria fatal”.⁴⁷⁹

Os bondes elétricos, portanto, eram veículos que tinham uma estrutura lateral aberta que facilitava os saltos de descida e subida dos passageiros nesses transportes. E, ao que tudo indica, esse hábito de subir / descer do ônibus em movimento nasceu de uma prática vivenciada anteriormente, nos bondes da *Light*. Mas como esse fenômeno acontecia nos *omnibus* que dispunham de uma estrutura fechada?

Voltando ao caso da queda de Domingos Silva, as testemunhas foram unânimes em afirmar que o guiador do ônibus não teve nenhuma culpa no acidente e quem o provocou foi a própria vítima, ao saltar precipitadamente do veículo. Francisco Pompeu Cavalcante, por exemplo, contou que, próximo ao fim da linha de bondes do bairro Joaquim Távora,

[...] viu um passageiro, dar sinal de parada, em seguida aproximou-se da porta dianteira; que o ônibus ainda se achava, no meio do quarteirão, e, em movimento, numa marcha, mais ou menos de uns quinze (15) quilômetros à hora, quando o referido passageiro que já se achava em pé na porta dianteira salta do veículo, resultando desequilibrar-se e cair.⁴⁸⁰

⁴⁷⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 10, nº do Processo: 1937/19.

⁴⁷⁸ SAMPAIO, 2010, p. 58.

⁴⁷⁹ LOPES, 2012, p. 104.

⁴⁸⁰ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 10, nº do Processo: 1937/19.

O que chama atenção, no depoimento de Francisco Pompeu, é a precisão numérica da velocidade empreendida pelo ônibus no momento do acidente: “15 quilômetros à hora”. Coincidentemente, essa era a mesma velocidade empreendida por um veículo durante outro caso de queda. No dia 22 de maio de 1935, o *auto-omnibus* nº 499 trafegava pela rua São Paulo quando “o passageiro José Pereira Barros, o qual é doente de uma perna, procura descer do veículo, quando este desenvolvia 15 quilômetros de velocidade, caindo desastrosamente e ferindo-se na cabeça, além de receber várias contusões pelo corpo”.⁴⁸¹ Nas duas descrições, o valor da rapidez dos ônibus, ao que parece, surge como mais uma informação, não sendo possível identificar, por exemplo, se consideravam essa marcha excessiva ou lenta.

Pelas determinações do edital nº 9 em vigor desde 1930,⁴⁸² a velocidade de 15 km/h, no primeiro caso, acontecido no Joaquim Távora – bairro da zona urbana da capital –, estava de acordo com o estabelecido. Já no acidente ocorrido no centro, a velocidade do ônibus estava acima da permitida para aquela área. Não é possível saber até que ponto esses limites eram cumpridos de fato, ainda mais porque, tempos depois, em 1938, essas regras sofreram alterações. Além do mais, imagina-se que essa velocidade ou não era considerada excessiva para as pessoas que se arriscavam pulando do ônibus em movimento, inclusive alguém com problemas nos membros inferiores, ou elas estavam com muita pressa para deixar o veículo.

Como também disse Francisco Pompeu, “o ônibus ainda se achava, no meio do quarteirão” quando Domingos Silva pulou do veículo. Esse era um ponto em comum nos acidentes de descida / subida dos ônibus em movimento, os passageiros costumavam saltar do veículo antes de eles pararem no ponto de parada que se localizavam, a princípio, nas esquinas à direita junto ao meio-fio.⁴⁸³ “Ao chegar na Praça da Bandeira, [...], Moisés de Lima deu sinal para o ônibus parar. Este desenvolvia pouca velocidade e em vista disto o pintor resolveu saltar mesmo antes do veículo estacionar”. Ele “se desequilibrou e bateu com a cabeça num poste da iluminação, ferindo-se gravemente, após uma desastrosa queda”.⁴⁸⁴ Moisés de Lima e outros passageiros que saltavam do veículo em movimento, portanto, contrariavam uma determinação contida no Regulamento Geral do Trânsito de 1938:

⁴⁸¹ **O Nordeste**, 23 maio, 1935, p. 5.

⁴⁸² Como visto no tópico anterior, o edital determinava os seguintes limites de velocidade: 10 km/h na zona central, 20 km/h, 30km/h e 40km/h na zona urbana, suburbana e rural, respectivamente.

⁴⁸³ Determinação do edital municipal nº 30, de 19 de novembro de 1931. **Jornal O Nordeste**, 21 de nov. 1931, p. 3. Porém, o Regulamento Geral do Trânsito de 1938 determinou no art. 128º que “Os auto-omnibus deverão fazer suas paradas rigorosamente na mão, no fim dos quarteirões, aproximando-se trinta centímetros mais ou menos do meio fio de pedra, observando o disposto no art. 103”.

⁴⁸⁴ **O Povo**, 15 jan. 1948, p. 8.

“Só nos pontos de parada [os passageiros] devem descer dos bondes e dos auto-omnibus e sempre do lado do passeio”.⁴⁸⁵

Os saltos de veículos em movimento eram bem frequentes nos bondes elétricos, mas ver alguém pular dos ônibus, por vezes, causava certa surpresa. Conforme aponta Manoel Nogueira, guiador do ônibus em que estava Domingos Silva.

[...] ao se aproximar do fim da linha do bonde, o depoente, viu que um passageiro, dera sinal de parada, porém quando o depoente já se achava em cima da parada, de maneira que só com um freio violento poderia parar o carro, não o tendo dado, continuou em marcha afim de parar na parada seguinte; que ao chegar no meio do quarteirão, o declarante, viu o passageiro aproximar-se da porta dianteira, porém não pensou que o mesmo fosse pular, que sem que o depoente visse, ouviu o ruído e a queda do passageiro ao saltar do omnibus [...]; que não se julga culpado no acidente em apreço, pois no momento não esperava que a vítima saltasse do carro em movimento, o que fez imprudentemente, certamente sabendo que era proibido parar no meio do quarteirão, não tendo esperado que o mesmo chegasse á parada[...].⁴⁸⁶

Duas coisas chamam atenção nesse trecho: a presença da sinaleira de parada próximo ao assento dos passageiros e a falta de uma porta no veículo que pudesse ser trancada (ou, se houvesse, ela seguia aberta na ocasião). O primeiro item foi algo que se tornou obrigatório nos ônibus a partir de 1932 por conta da determinação do Código de Posturas de Fortaleza.⁴⁸⁷ Esse equipamento evitava um grande esforço dos viajantes no momento de dar sinal e acabava por evitar também a necessidade do contato verbal entre passageiros e condutores. E, ao que tudo indica, foi isso que aconteceu no caso em questão. Segundo acusado e vítima do acidente – Manoel e Domingos –, não ocorrera nenhum diálogo entre os dois, a comunicação foi feita apenas pela sinaleira, o que acabou gerando uma situação inesperada para o guiador, o pulo do passageiro para fora do veículo. Em relação à falta da porta, isso acabava por facilitar os saltos de descida ou subida dos ônibus.

Acostumado a pegar tatu – que é bicho difícil de ser pegado – o João Pereira de Moura, carteiro, de 30 anos de idade, julgou que lhe era fácil “pegar” um auto-ônibus em marcha acelerada. E tão fácil julgou que, em plena Praça do Ferreira, ontem a noite, ao passar um mastodonte motorizado ao alcance do seu braço, esticou este e segurou... no vácuo. E lá rolou o Moura na dura cama do paralelepípedo. Caiu de modo lamentável, tanto que recebeu um ferimento regular no pavilhão do ouvido direito.⁴⁸⁸

⁴⁸⁵ Artigo 162º, Regulamento Geral do Trânsito de 1938.

⁴⁸⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 10, nº do Processo: 1937/19.

⁴⁸⁷ Fortaleza: tipografia Minerva, 1933, p. 96 (art. 376).

⁴⁸⁸ **O Estado**, 1º jul. 1937, p. 13.

Além de ser noticiada nos periódicos da cidade, a ação de subir nos ônibus em movimento também foi destaque na já citada campanha de educação no trânsito promovida pelo jornal *O Povo* em 1947.



Fig. 13 – Foto da campanha de trânsito “Tudo pelo desastre zero!”. Fonte: *O Povo*, 12 set. 1947, p. 1.

Em meio a um ritmo cada vez mais acelerado em Fortaleza, a campanha do jornal criticava os passageiros “que anda[va]m correndo na cidade” e provocam acidentes. Diante disso, fez-se um alerta: “o apressado, de fato, é quem primeiro chega no outro mundo”. Mas o que chama atenção na imagem é que o ônibus apresentava uma entrada sem porta, o que facilitava as tentativas de pulos de entrada e saída dos veículos.

Tal atitude não era exclusividade dos adultos, também fazia parte do universo de brincadeiras de crianças. “A garotada de Fortaleza ainda não perdeu o péssimo costume de pegar “bochechas” nos veículos. Ontem, às 19 horas, o garoto João Joca de Oliveira, com 9 anos de idade, tentou apanhar um ônibus da linha do Seminário”, mas acabou “sendo lançado violentamente no calçamento, onde ficou sem sentidos”.⁴⁸⁹

Essa era uma prática persistente na cidade, cometida, a princípio, pelos passageiros dos bondes e adotada por alguns viajantes dos ônibus. Apesar de, algumas vezes, o ato de descer / subir nos veículos em movimento provocar acidentes, nota-se que essa prática não era tão criticada, mas muitas vezes noticiada na imprensa local, a exceção foi a “bochechas” do garoto João Joca, vista anteriormente. No entanto, havia outro tipo de ação dos passageiros nos ônibus que era extremamente condenada pelos jornalistas.

3.2.4 Debruçando-se para fora dos ônibus

Já sobem a dezenas as vezes que os jornais têm registado acidentes ocasionados por pessoas que costumam viajar em onibus com o braço fora das janelinhas dos mesmos. E por mais que a imprensa advirta essas pessoas, por mais visíveis que sejam os cartazes de observação nesse sentido, há passageiros que não atentam para o fato, em malefício próprio. O resultado é que, vez por outra, a Assistência está atendendo as vítimas de desastres dessa ordem. Ainda ante-ontem, cerca das 14,30 o pedreiro Francisco Jerônimo da Silva, de 32 anos de idade, de cor parda, casado e residente no Jardim Almeida, Bemfica, viajava para aquele bairro com o braço apoiado na janela do onibus. Numa passagem infeliz, o pobre e descuidado homem teve o braço esquerdo ferido [...].⁴⁹⁰

Andar com o braço na janela do ônibus era prática recorrente entre os passageiros desse veículo, pelo menos até o fim da década de 1930. No entanto, conforme matéria d’*O Povo*, esse “costume” não raras vezes ocasionava alguns incidentes e era bastante mal visto pela imprensa local e também pelas autoridades da cidade. Não por casualidade, durante os anos de 1930, pode-se encontrar inúmeras notícias de acidentes, sempre acompanhadas de críticas e alertas àqueles que tinham a prática de andar com o braço para fora dos ônibus. Além disso, nesse mesmo período, as autoridades tomaram algumas providências para tentar coibir essa prática, tais como a sua proibição expressa no Regulamento Geral do Trânsito de

⁴⁸⁹ *O Estado*, 17 fev. 1945, p. 8.

⁴⁹⁰ *O Povo*, 5 ago. 1938, p. 8.

1938: “Não deverão debruçar-se ou estender qualquer parte do corpo para fora dos veículos em movimento”.⁴⁹¹

Mesmo com as recomendações dos periódicos e os “cartazes de observação” – pelo visto exposto nos próprios veículos –, os viajantes de ônibus, incluindo crianças e pessoas mais velhas, continuavam a andar “despreocupadamente” com o braço para fora da janela, ao ponto de até dormirem durante as viagens. E isso lhes parecia muito normal.

Na tarde do dia 13 de dezembro de 1936, mais um acidente de trânsito ocorria em Fortaleza. O ônibus nº 635, guiado por Antonio Luís da Silva, seguia pela avenida Santos Dumont quando, ao desviar de um bonde da *Light* que vinha em sentido contrário, aproximou-se muito de um poste de eletricidade, resultando saírem feridos os passageiros Francisco Rodrigues da Silva e João Moreira, que estavam com o braço para fora do veículo. Gerou-se um processo criminal, tendo como acusado do acidente o *chauffeur* do ônibus.⁴⁹²

Pelos depoimentos do acusado, das vítimas e das testemunhas – quase todas viajantes do veículo automotor na ocasião –, tem-se uma noção do entendimento dos usuários dos ônibus acerca do “costume” de andar com o braço para fora da janela. O engraxate Francisco Rodrigues – única vítima a prestar depoimento –, por exemplo, disse que viajava no último banco do veículo, “não sabendo assim, se foi por imprudência do *chauffeur* ou por distraimento do próprio depoente” que o choque no poste aconteceu. As palavras escolhidas para constar nos autos chamam bastante atenção: poderia ter havido “distração da vítima” ou “imprudência do guiador”. Apesar de requerer certa atenção, Francisco Rodrigues não considerava o ato de apoiar um dos membros superiores na janela do ônibus como uma ação imprudente, mas algo normal. Ao contrário da imprensa local que, muitas vezes, classificava esse ato de “hábito reprovável”, “imprudência”.

Já as testemunhas, de maneira geral, culpavam Antonio Luís, guiador do ônibus, pelo incidente. Antonio Costa Carvalho falava, assim como a vítima, em “uma imprudência do guiador”. Outro depoente, o passageiro do ônibus José Lima da Silva, disse:

[...] o local onde se verificou é um pouco estreito, mas dava para fazer a manobra a qual teria sido feita em boas condições se o acusado não tivesse posto em prática já muito em cima do bonde; Que realmente o acusado poderia ter deixado muito antes o trilho do bonde, o que certamente teria

⁴⁹¹ Artigo 162º, Regulamento Geral do Trânsito de 1938.

⁴⁹² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 11, nº do Processo: 1937/31.

evitado o acidente; Que o acusado poderia ter parado ainda o omnibus e dar passagem ao bonde se assim tivesse entendido.⁴⁹³

Como visto, José Lima é enfático ao dizer que o *chauffeur* poderia ter evitado o acidente com os passageiros, dando, inclusive, algumas possibilidades de intervenções que poderiam ter sido feitas pelo guiador. Até esse ponto do depoimento, a única referência aos viajantes feridos era a de que um deles, o que seguia ao lado, dormindo na ocasião do choque. Porém, ao responder às perguntas do advogado do acusado, José Lima falou: “[...] se as vítimas estivessem verdadeiramente dentro do ônibus, sem os braços de fora a pancada do veículo no poste não teria ocasionado os ferimentos”. Na documentação, não constam as perguntas feitas pelo advogado ao depoente, mas imagina-se que, de certa forma, José Lima tenha sido induzido a chegar a essa conclusão. Situação semelhante também aconteceu com a testemunha Pedro Alexandrino da Pêna ao responder às perguntas do advogado. Em uma de suas respostas, ele disse: “ao seu ver, si ditos passageiros, viajassem com os braços pelo lado de dentro do ônibus, de certo não teriam sofrido nenhuma pancada”.⁴⁹⁴

O acusado e sua defesa, assim, tentavam convencer o júri da “imprudência” das vítimas em viajar no ônibus com o braço para fora do veículo. Antonio Luís disse que “não teve culpa no desastre porquanto não pode se responsabilizar pelas vontades dos passageiros em teimarem em viajarem com os braços fora das janelas, apesar das recomendações que recebemos; que desde que guia carro, nunca cometeu um desastre”.⁴⁹⁵ Na tentativa de ser inocentado – o que não aconteceu –, o acusado, como se pode notar, apropriou-se das ideias que eram reproduzidas na imprensa.

Por outro lado, em certa ocasião, uma matéria do jornal *O Estado* responsabilizava, além dos “passageiros imprevidentes e despreocupados”, os próprios guiadores de ônibus por tais acidentes: “Esse fato ainda decorre também da permissão, que certos chauffeurs dão aos seus freguezes de se sentarem três e até mais num só banco”.⁴⁹⁶ Nesse caso, entra em pauta outra questão também relacionada ao transporte coletivo de ônibus: a lotação dos veículos.

Se até o fim da década de 1930 foram recorrentes as notícias de acidentes e o combate – tanto pela imprensa quanto pelas autoridades – ao “hábito reprovável” dos

⁴⁹³ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 11, nº do Processo: 1937/31.

⁴⁹⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 11, nº do Processo: 1937/31.

⁴⁹⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 11, nº do Processo: 1937/31.

⁴⁹⁶ *O Estado*, 29 ago. 1937, p. 9.

passageiros de viajar nos ônibus com o braço para fora, nos anos de 1940, porém, praticamente não se encontram matérias acerca dessa temática. Será que os periódicos perderam o interesse em publicar notas sobre tal assunto? Acredita-se que não.

Singular acidente verificou-se à tarde de ontem, nesta capital, do qual foi vítima o indivíduo José Gino Nazário, quando, despreocupadamente, viajava em um dos ônibus que fazem a linha de Aldeota. [...]. Conforme, nos declarou algumas testemunhas do ocorrido, o acidente se verificou quando o sr. José Gino Nazário, viajando no ônibus 52-54 da empresa que faz a citada linha, teve o seu braço brutalmente colhido por um poste de iluminação pública, o que ocasionou fraturas no terço médio do braço direito. Imediatamente, com o alarme provocado pela inditosa vítima, providenciou-se a sua remoção para o posto da Assistência da Praça da Bandeira, onde foi medicado pelo dr. Costa Melo.⁴⁹⁷

A hipótese levantada aqui é de que esse tipo de incidente, na verdade, já não era mais tão comum no cotidiano fortalezense, mesmo com algum resquício. É interessante observar como se iniciou a matéria anterior: “singular acidente”. Era um fato inusitado, incomum, que causou até alguma surpresa. Coincidentemente o número de acidentes desse tipo presentes nos jornais caiu após o lançamento do Regulamento Geral do Trânsito, publicado em dezembro de 1938.

Os fortalezenses estavam passando por um processo de adaptação aos novos veículos motorizados e à intensificação do tráfego nas ruas da cidade. Ao longo do período em estudo, pôde-se identificar que algumas práticas foram perdendo força ao longo do tempo, tais como colocar o braço para fora dos ônibus, enquanto outras foram reelaboradas, como a subida / descida dos bondes elétricos em movimento que também passaram a ser praticadas pelos passageiros de ônibus. Além disso, havia a falta de atenção ou de agilidade de alguns transeuntes. Mas também havia, em alguns casos, a compreensão de que as ruas não eram exclusivas para o trânsito de veículos, mas o espaço da caminhada e da brincadeira.

⁴⁹⁷ O Estado, 10 ago. 1949, p. 8.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Passados 90 anos desde a implementação da primeira empresa privada de ônibus em Fortaleza, uma pesquisa realizada em abril de 2016 constatou que 73% dos fortalezenses utilizam os ônibus como principal meio de locomoção.⁴⁹⁸ É um número expressivo que afirma a importância de tal transporte na capital cearense. Como se explica tamanha longevidade e preponderância? Uma série de fatores, claro. Mas se pode destacar algumas coisas.

Tratando apenas dos últimos anos, o setor passou por um processo de reinvenção, contando com a ajuda da administração municipal. As mudanças vão desde a estrutura física dos veículos ao espaço destinado à sua circulação. Por exemplo, mudou-se a pintura dos transportes, antes todo azul e agora bicolor, azul e branco; começou-se a implantar ar-condicionado e wi-fi no interior de alguns veículos. Por falar em tecnologia, a prefeitura lançou, em 2015, o aplicativo “Meu ônibus”, onde é possível consultar a distância e os horários de chegada dos ônibus aos pontos de parada.⁴⁹⁹

Em 2014, com o discurso de tornar as viagens mais rápidas e incentivar o uso dos ônibus, a administração municipal começou a implementar as “faixas exclusivas” para o transporte público. Sob o mesmo argumento, criou-se o BRT⁵⁰⁰ da avenida Bezerra de Menezes, um corredor expresso para os “coletivos” composto de onze estações onde ocorrem embarques / desembarques dos passageiros. É também no corredor expresso que circulam os ônibus articulados com capacidade para 150 pessoas, mais uma novidade dos novos tempos.⁵⁰¹

Ainda citando as modificações, não se pode esquecer da recente licitação promovida pela prefeitura que atualizou a concessão para exploração do serviço de transporte público. Outra mudança promovida por esse processo foi o modo de distribuição das

⁴⁹⁸<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2016/04/25/noticiasjornalcotidiano,3607370/a-experiencia-de-andar-de-onibus-outra-vez.shtml>.

⁴⁹⁹ http://cnews.com.br/cnews/noticias/66425/conheca_a_nova_pintura_dos_onibus_de_fortaleza; <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/05/fortaleza-recebe-lote-de-onibus-com-wi-fi-e-ar-condicionado-nesta-terca.html>.

⁵⁰⁰ Do inglês *Bus Rapid Transit*.

⁵⁰¹ <http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/08/25/noticiafortaleza,3303650/faixas-para-transporte-publico-comecam-a-funcionar-nesta-segunda-feira.shtml>;

<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2015/07/18/noticiafortaleza,3472291/11-estacoes-do-brt-da-bezerra-de-menezes-sao-inauguradas.shtml>;

<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/10/14/noticiafortaleza,3331134/onibus-articulado-comeca-a-operar-em-carater-experimental-nesta-quarta.shtml>.

empresas não mais por linhas, mas áreas. A cidade foi dividida em cinco áreas, cada uma concedida a um grupo de firmas organizadas previamente em consórcio.⁵⁰²

Vale ressaltar que Fortaleza ainda não havia passado por processo semelhante. Até então, as empresas tinham apenas uma permissão para explorar o serviço. A título de esclarecimento, ressaltam-se algumas diferenças entre as modalidades de “concessão” e “permissão”: o concessionário do serviço público deve ser uma pessoa jurídica ou um consórcio de empresas. Além disso, o contrato firmado com a administração pública é de longa duração e prazo final determinado. Já o permissionário pode ser pessoa física ou jurídica, estabelecendo um contrato com duração incerta.⁵⁰³

No mesmo período, muitas linhas também foram criadas e outras suprimidas, tais como as famosas Paranjana I e II. As linhas que completavam uma volta de 360° pela cidade seguindo por bairros como Parangaba, Antonio Bezerra, Barra do Ceará, Centro, Aldeota, Papicu, Edson Queiroz e Castelão, num percurso de cerca de 45 Km, foram desmembradas em cinco novas rotas. Enquanto isso, ficou uma miscelânea de sentimentos entre os passageiros da antiga linha: a revolta por ter que pegar três, quatro conduções para chegar ao destino que antes se alcançava somente com o Paranjana; a esperança de que as novas linhas funcionassem melhor do que as anteriores e, por fim, até a saudade.⁵⁰⁴

Em termos gerais, essas foram as principais modificações ocorridas nos transportes coletivos de ônibus nos últimos cinco anos. De tudo isso, o que salta aos olhos é a capacidade desse sistema de transporte de afetar o (e ser afetado pelo) cotidiano, a sensibilidade dos fortalezenses e até a organização espacial da cidade. Guardadas as devidas proporções e respeitando os períodos históricos, a introdução dos ônibus em Fortaleza no início do século XX também provocou / sofreu com modificações dessa ordem.

Quando começaram a circular, em meados dos anos 1920, setores da imprensa e até do poder público vislumbraram nos ônibus uma nova possibilidade de transporte para a cidade. Chamados de modernos, confortáveis e seguros, tais veículos apresentavam-se como mais um elemento a contribuir nesse processo de modernização tecido na capital cearense.

Diante do iminente desgaste que viviam os bondes elétricos da *Light*, as empresas de veículos motorizados cresceram, ameaçando a hegemonia da companhia inglesa. O conflito entre as firmas de bondes e ônibus ultrapassou o campo da disputa por passageiros, espaço, danos materiais, para o embate entre dois tipos diferentes de técnica de transporte. O

⁵⁰² <http://www.opovo.com.br/app/opovo/fortaleza/2012/06/20/noticiasjornalfortaleza,2862329/nove-empresas-de-onibus-deixam-de-operar-a-partir-de-julho.shtml>.

⁵⁰³ http://www.jurisway.org.br/v2/cursoonline.asp?id_curso=816&id_titulo=10316&pagina=57

⁵⁰⁴ <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/fim-do-paranjana-traz-reacao-1.751683>.

uso dos veículos a eletricidade, controlados por empresas estrangeiras, era cada vez mais questionado em várias capitais do país. Enquanto isso, os transportes automotores ganhavam mercado, ponto em questionamento também o uso de veículos a tração animal nas áreas mais urbanizadas das cidades. Com a adesão dos ônibus, por exemplo, estava em curso um novo modelo de serviço de transporte.

Para isso, era preciso adequar esse serviço a uma série de normas: horários fixos, aumento do número de veículos, carros padronizados. Não se pode esquecer também de outras demandas que tinham como expectativa tornar o serviço mais confortável, ou seja, poltronas acolchoadas, janelas de vidro com proteção, sinaleiras próximas aos assentos, veículos limpos e sem excesso de lotação, pontos finais com abrigos de proteção contra o sol e a chuva.

Além disso, tinha a questão do alcance das linhas de ônibus que não chegavam, em um primeiro momento, a todos os bairros da cidade. Para algumas localidades, tais veículos significavam mais uma opção de transporte, já que também dispunham de bondes elétricos. Enquanto isso, para outros recantos da capital, a perspectiva de implantação de uma linha de ônibus representava o progresso e desenvolvimento para o lugar.

A não chegada desses veículos a certos bairros era justificada pela falta de pavimentação, outra nova demanda dos transportes automotores. À medida que o número de automóveis, caminhões e ônibus aumentava, também crescia o incômodo com a ausência de calçamento nas ruas. Com a grande repercussão de tal assunto na imprensa, bem como as discussões estabelecidas na Câmara dos Vereadores, o executivo municipal passou a dar mais atenção para as requisições de calçamento nos anos de 1930.

Assim como no tocante à pavimentação, a administração pública estabeleceu outros projetos para o espaço urbano de Fortaleza. Passando por modificações na Praça do Ferreira, situada no Centro, área mais valorizada à época, e em vários outros pontos da capital, conforme previsto nos planos de urbanização das décadas de 1930 e 1940. Tais projetos de reorganização da cidade também exigiam transformações nos transportes coletivos, especialmente nos ônibus. A distribuição das linhas pela capital, por exemplo, teria que ser revista.

Os ônibus eram afetados pelas mudanças empreendidas no espaço urbano, mas também demandavam mudanças, como visto no caso da pavimentação. Mas não só. Esses veículos também provocaram grandes alterações no cotidiano da população fortalezense. Os transportes automotores, de modo geral, impunham maior velocidade à vida das pessoas, proporcionando deslocamentos rápidos e em breve espaço de tempo. Os ônibus

proporcionaram essas novas sensações a um grande número de pessoas de uma só vez, diferentemente dos automóveis.

Ao mesmo tempo, o ritmo frenético dos veículos causou graves acidentes, inclusive fatais. Era preciso, portanto, estabelecer regras de convivência entre os diferentes veículos e os pedestres. Em meio a conflitos, os motoristas, os pedestres, os passageiros, a administração municipal e os empresários ajudavam a traçar o serviço de ônibus que ganhou força na cidade.

Apesar de esse tipo de transporte coletivo estar no centro das atenções, o intuito deste trabalho não foi produzir uma história dos ônibus em Fortaleza. Ou pelo menos, não nos moldes das produções desenvolvidas, em grande parte, por entidades ou pessoas ligadas ao setor de transporte e órgãos públicos que, normalmente, supervalorizam os acontecimentos sobre a temática e realçam o papel de figuras no desenvolvimento do serviço. Evidentemente, não há a intenção de desmerecer esse tipo de obra, pelo contrário, se reconhece a sua importância, tecendo, inclusive, diálogos com tais produções. A intenção desta análise, na verdade, foi discutir as interações entre um novo objeto técnico, a cidade e a população e como isso impactou na vida cotidiana de Fortaleza.

FONTES

Periódicos:

A Nação (1931-1932);
A Rua (1933-1936);
Correio do Ceará (1928-1953);
Diário do Ceará (1926-1930);
Gazeta de Notícias (1927-1953);
O Ceará (1927-1930);
O Estado (1936-1953);
O Nordeste (1927-1953);
O Povo, (1928-1953);
Unitário (1938-1953).

Documentos oficiais:

a) Atas das sessões da Câmara Municipal de Fortaleza:

Ata da 14ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 jan. 1948;
 Ata da 17ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 22 jan. 1948;
 Ata da 21ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 27 jan. 1948;
 Ata da 22ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 28 jan. 1948;
 Ata da 23ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 29 jan. 1948;
 Ata da 54ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 09 mar. 1948;
 Ata da 71ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 2 abr. 1948;
 Ata da 79ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 14 abr. 1948;
 Ata da 89ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 28 abr. 1948;
 Ata da 99ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 17 maio. 1948;
 Ata da 120ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 11 jun. 1948;
 Ata da 121ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 jun. 1948;
 Ata da 139ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 7 jul. 1948.
 Ata da 169ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 ago. 1948;
 Ata da 181ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 27 ago. 1948;
 Ata da 196ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 16 set. 1948;
 Ata da 205ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 28 set. 1948;
 Ata da 224ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 out. 1948;
 Ata da 235ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 8 nov. 1948;
 Ata da 281ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 18 jan. 1949;
 Ata da 286ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 24 jan. 1949;
 Ata da 296ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 8 fev. 1949;
 Ata da 425ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 ago. 1949;
 Ata da 429ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 ago. 1949;
 Ata da 474ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 13 out. 1949;
 Ata da 481ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 out. 1949;
 Ata da 498ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 16 nov. 1949;
 Ata da 499ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 17 nov. 1949;
 Ata da 11ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 13 mar. 1951.

b) Código de Posturas. Fortaleza: tipografia Minerva, 1933; **Código Urbano**, 1947.

c) Decretos, Editais, Leis e Projetos:

- Decreto nº 866 de 10 de março de 1925 (Regulamento de Trânsito);
- Lei Estadual nº 2.565 de 5 de novembro de 1927;
- Edital nº 9 de 17 de outubro de 1930 – Inspetoria de Veículos do Ceará;
- Edital nº 30 de 17 de novembro de 1931 – Prefeitura Municipal de Fortaleza;
- Decreto nº 386 de 3 de novembro de 1938 – Interventoria Federal do Estado do Ceará (Regulamento de Trânsito);
- Decreto-Lei nº 3.651 de 11 setembro de 1942 (Código Nacional de Trânsito);
- Projeto de Lei nº 19 de 27 de fevereiro de 1948 – Câmara Municipal de Fortaleza;
- Decreto nº 1.258 de 29 de maio de 1953;
- Decreto nº 1261, de 3 de junho de 1953;
- Lei nº 743 de 23 de novembro de 1953.

d) Livro: Veículos e acidentes: estatística do ano de 1939. Fortaleza: CEARÁ. Governo do Estado do / Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará, S/D.

e) Processos criminais:

- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, nº do Processo: 1930/03.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 17, nº do Processo: 1930/30.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 07, nº do Processo: 1934/13.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 17, nº do Processo: 1939/38.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 12, nº do Processo: 1938/05.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 05, nº do Processo: 1932/10.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 06, nº do Processo: 1933/08.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 10, nº do Processo: 1937/19.
- APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 11, nº do Processo: 1937/31.

f) Planos de Urbanização:

RIBEIRO, J. O. Saboya. Memorial justificativo do plano diretor para a cidade de Fortaleza. **Revista do Instituto Histórico**, Fortaleza, 1956.

GIRÃO, Raimundo. Plano de Urbanização de Fortaleza: subsídios para a sua história. **Revista do Instituto Histórico**, Fortaleza, 1943.

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. A dimensão retórica da historiografia. In: PINSKY, C.; LUCA, T. R. (Org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2011.

ALMEIDA NETO, José Maria. **As mudanças de usos da Praça Clóvis Beviláqua**: do ponto do chafariz às águas da intelectualidade. Fortaleza-CE, 1888-1943. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

ANDRADE, Margarida Julia Farias Salles. **Fortaleza em perspectiva histórica**: poder e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933). 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ARAÚJO, Erick Assis de. **Nos labirintos da cidade**: Estado Novo e as classes populares em Fortaleza. Fortaleza: INESP, 2007.

ARON, Raymond. **A era da tecnologia**. Rio de Janeiro: Cadernos brasileiros, 1965.

AZEVEDO, Miguel Ângelo de. **Fortaleza de ontem e de hoje**. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1991.

AZEVEDO, Otacílio de. **Fortaleza descalça**. 2. ed. Fortaleza: Casa José de Alencar / Programa Editorial, 1992. (Coleção Alagadiço Novo).

BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. **O que vai pela cidade**: automobilidade e crimes de trânsito em Fortaleza na década de 1920. 2014. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina. 2014.

_____. O automóvel e o ideário moderno em Fortaleza nas décadas de 1920 e 1930. In: **Revista de História**, Salvador, v. 4, n. 1, 2012, p. 136-158, 2012. Disponível em: <http://www.revistahistoria.ufba.br/2012_1/a07.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2015.

CAIAFA, Janice. Transporte coletivo nos Estados Unidos e a aventura própria de Nova York. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 27, p. 188-205, 2001.

CAMPOS, Eduardo. **Na flor da idade**: memórias de infância e adolescência. Fortaleza: Tukano, 1991.

_____. **O inquilino do passado**. Fortaleza: Casa José de Alencar/Programa Editorial, 1998.

CASTRO, José Liberal de. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade da Fortaleza. In: **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza: tomo CVIII, 1994, p. 43-90.

_____. Planos para Fortaleza esquecidos ou descaminho de desenhos da Cidade. In: **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza: tomo CXXV, 2011, p. 66-136.

CERTEAU, Michel. Introdução geral. In: _____. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

CHARNEY, Leo. SCHWARTZ, Vanessa R. Introdução. In: _____. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.

COSTA, Sandro Silveira. **Os transportes motorizados em Florianópolis**: percepções e sensibilidades cotidianas (1920-1941). 2010. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina. 2010.

DARNTON, Robert. Jornalismo: toda notícia que couber, a gente publica. In: _____. **O beijo de Lamourette**: Mídia, cultura e revolução. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

DEAN, Warren. A economia brasileira, 1870-1930. In: BETHELL, Leslie (Org.). **História da América Latina**: de 1870 a 1930. São Paulo: Edusp, 2002.

DEJEAN, Joan. **O século do conforto**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

DUARTE, Adriano Luiz. O “dia de São Bartolomeu” e o “carnaval sem fim”: o quebra-quebra de ônibus e bondes na Cidade de São Paulo em agosto de 1947. In: **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 25, n. 50, p. 25-60 – 2005. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882005000200003>. Acesso em: 11 nov. 2013.

ELIAS, Nobert. Tecnização e civilização. In: NEIBURG, F.; WAIZBORT, L. (Org.). **Escritos e ensaios**: 1. Estado, processo, opinião pública. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. **Transformações espaciais no centro de Fortaleza**: estudo crítico das perspectivas de renovação urbana. 2004. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

GIRÃO, Raimundo. Planos de Urbanização de Fortaleza: subsídios para sua história. In: **Revista do Instituto Histórico do Ceará**, Fortaleza, 1943, p. 205-222.

_____. **Palestina, uma agulha e as saudades**: (reminiscências). 2. ed. Fortaleza, 1984.

GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In: CHARNEY, Leo. SCHWARTZ, Vanessa R. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2003.

KOSELLECK, Reinhart. “Espaço de experiência” e “horizonte de expectativa”: duas categorias históricas. In: _____. **Futuro Passado**: Contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto-PUC-Rio, 2006.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**: ensaio de antropologia simétrica. Rio de Janeiro: 34, 1994.

LATOURE, Bruno. Introdução. In: _____. **Ciência em ação**: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora. São Paulo: UNESP, 2000.

LEITE, Ary Bezerra. **História da energia no Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil (1895-1965)**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LIMA, Zilda Maria de Menezes. A cidade de Fortaleza na literatura do século XIX, 2002.

LOPES, Marciano. **Royal Briar**. 2. ed. Fortaleza: Armazém da Cultura. 2012.

LUCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2. ed. 2. reimp. São Paulo: Contexto, 2010.

LUCAS, Meize Regina de Lucena. **Imagens do moderno**. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desportos, 1998.

MAIA NETO, Emy Falção. **Cartografia das águas**: territorialidades, políticas e usos da água doce em Fortaleza (1856 – 1926). 2015. 265f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

_____. O Abastecimento de água em Fortaleza-CE (1813 –1867). **Revista Espacialidades**, 2014, v. 7, n. 1, p. 96-113. Disponível em: <http://cchla.ufrn.br/espacialidades/v7n1/Espacialidades_v7n1_05.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2016.

MAIA NETO, Vicente Moreira. **Futebol, imprensa e cidade**: o processo de especialização da crônica esportiva em Fortaleza (1921-1930). 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.

MAUSS, Marcel. As Técnicas Corporais. In: _____. **Sociologia e antropologia**. v. 2. Tradução de Mauro W. B. de Almeida. São Paulo: EPU/EDUSP, 1974.

MENEZES, Patrícia. **Fortaleza de ônibus**: quebra-quebra, *lock out* e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

NOBRE, Geraldo da Silva. **Introdução à história do jornalismo cearense**. Fortaleza: NUDOC / Secretaria da Cultura do Estado do Ceará – Arquivo Público do Ceará, 2006. 232 p. Edição fac-similar.

PADILHA, Márcia. **A cidade como espetáculo**: publicidade e vida urbana na São Paulo dos anos 20. São Paulo: Annablume, 2001.

PARENTE, Eduardo Oliveira. **Operários em movimento**: a trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917-1932). 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008

POOLEY, Collin. G.; TURNBULL, Jean. Commuting, transport and urban form. **Urban History**, v. 27, p. 360-383, dez. 2000.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e território na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1997.

_____. História urbana: história na cidade? In: FERNANDES, Ana; GOMES, M. A. F. (Org.). **Cidade & História**: modernização das Cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador: UFBA / Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1992.

SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. **Para não perder o bonde**: Fortaleza e o transporte da Light nos anos 1913-1947. 2010. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

SANT'ANNA, Denise Bernuzzi de. História do conforto na cidade de São Paulo. **Anos 90**, Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, n. 14, p. 162-183, dez. 2000. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ppghist/anos90/14/14art11.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SÁVIO, Marco Antonio. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista, 1900-1930. São Paulo: Annablume; Fapemig, 2010.

SCHRAG, Zachary M. “The Bus Is Young and Honest”: Transportation Politics, Technical Choice, and the Motorization of Manhattan Surface Transit, 1919-1936. **Technology and Culture**, v. 41, p. 51-79, jan. 2001.

SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. **Light ‘versus’ Ribeiro & Pedreira**: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza (1926-1929). 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2012.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

SEVCENKO. **A capital irradiante**: técnica, ritmos e ritos do Rio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Jailson Pereira da. **O encanto da velocidade**: automóveis, aviões e outras maravilhas no Recife dos anos 20. 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

_____. Cartografias paralelas: ruas calçadas e bondes lotados no Recife dos anos 1920. In: ADILSON FILHO, José (Org.). **Poder local, educação e cultura em Pernambuco**. Jundiá: Paco Editorial, 2014.

_____. Velo(z)cidade: O Recife dos anos 20 e os delírios das invenções modernas. In: REZENDE, Antonio Paulo de Moraes; BARROS, Natália; SILVA, Jailson Pereira da (Org.). **Os anos 1920: histórias de um tempo**. 1. ed. Recife: EDUFPE, 2012.

SILVA, Eduardo. **As queixas do povo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. **Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)**. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

_____. **Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra**. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2002a.

_____. Um espaço em disputa: norma e desvio nas calçadas de Fortaleza. In: SOUZA, Simone de. NEVES, Frederico de Castro (Org.). **Comportamento**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002b. (Coleção Fortaleza: história e cotidiano).

_____. O progresso de outrora. In: _____.; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. **História e historiografia: perspectivas e abordagens**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2014.

SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo. SCHWARTZ, Vanessa R. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.

STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Comdesenho, 2001.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “Norte”. In: **Revista Urbana**, v. 5, n. 6, mar. 2013 – Dossiê Urbanistas e Urbanismo – CIEC / UNICAMP, p. 96-116. Acesso em: 1º maio 2014.

VELHO, Gilberto. Trajetória individual e campo de possibilidades. In: _____. **Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.