



Sentidos contrários: os debates em torno do transporte coletivo de ônibus em Fortaleza (1926 - 1948).

Ana Carla Pereira da Silva *

Foram 14 anos de espera para que o polêmico e já desacreditado metrô de Fortaleza pudesse percorrer os primeiros metros. E finalmente essa data parece ter chegado. O Governo do Estado anunciou nesta terça-feira (12) a primeira viagem com passageiros em um trecho do percurso. Longe de ser uma inauguração de toda a obra, o primeiro ato do metrô da linha sul levará o governador Cid Gomes e profissionais da imprensa da estação localizada no bairro Pajuçara, em Maracanaú, até a Parangaba na tarde desta sexta-feira (15) (Diário do Nordeste, 12 jun. 2012).

A reportagem do jornal *Diário do Nordeste* trata da inauguração de um trecho – linha sul – do tão esperado metrô de Fortaleza. Há cerca de 14 anos, a paisagem de alguns pontos da cidade está sendo transformada por obras que buscam viabilizar esse veículo, sinônimo, para muitos, de modernidade.

Cria-se tamanha expectativa em torno desse “novo” meio de locomoção, sendo pertinente pensar o reordenamento da cidade a partir de sua recém-instalação. Além disso, é uma questão que envolve pontos como a nova importância do ônibus, principal veículo urbano para deslocamento coletivo hoje, bem como modos de integração entre esses transportes.

Nesse sentido, a euforia com a instalação do metrô e seus impactos nos demais meios de transporte permite fazer questionamentos acerca da implantação de outros meios de transporte coletivo, como o próprio ônibus, que era uma grande novidade em meados da década de 1920, quando passou a transitar pela cidade, não sem conflitos com outros veículos.

Naquele período, quando esses veículos começaram a circular em Fortaleza, é possível encontrar diversas matérias jornalísticas elogiosas ao novo serviço de transportes em formação. No entanto com o passar dos anos, a falta de organização do serviço – horários irregulares, veículos em número reduzido, excesso de velocidade e lotação deles – e o estado ruim do calçamento das ruas da cidade – que, segundo a imprensa, impossibilitava um maior desenvolvimento desse tipo de transporte – geraram intensos debates e críticas aos

*Universidade Federal do Ceará. Orientador: Prof. Dr. Antonio Gilberto Ramos Nogueira.

empresários do ramo, à administração municipal e ao órgão estadual regulador dos transportes, tidos como responsáveis por esses problemas.

Nesse sentido, este artigo se propõe a investigar os debates em torno do serviço de transporte coletivo de ônibus em Fortaleza entre os anos de 1926 e 1948. Para isso, há um trabalho empírico com diversos periódicos e legislações do período analisado.

O ano de 1926, assim, foi escolhido como marco referencial pelo fato de ter se dado neste momento o surgimento da primeira empresa privada de ônibus, a *Matadouro Modelo*. A partir desse empreendimento, a utilização dos ônibus tornou-se mais ampla apesar da concorrência com outro importante transporte coletivo, os bondes. Em meados da década de 1940 – com a crise do transporte de bondes que levou a sua desativação em 1947 –, o número de empresas de ônibus cresceu consideravelmente incentivadas pelas poucas exigências da prefeitura para firmar contratos (MENEZES, 2009: 134). Já em 1948, a Câmara municipal de Fortaleza, por meio do Projeto de Lei Nº 19, decreta a revisão dos contratos dessas empresas da capital. A medida visava corrigir as irregularidades e “adaptar os referidos contratos às exigências do interesse coletivo”.

Análise historiográfica, portanto, coloca-se como importante para pensar a inserção de meios de transporte no espaço urbano, mediada por interações sociais constituídas historicamente. Daí a importância de analisar a historicidade do ônibus, veículo que tende a ser visto como inerente à vida urbana da capital cearense.

A Fortaleza do início do século XX, assim como outras cidades brasileiras, passava por transformações na configuração de seu espaço urbano, que tomavam como parâmetro a remodelação de Paris nos *Oitocentos* (CASTRO, 1987: 213-214). Além do crescimento demográfico – a população passou de 100 mil, no início dos anos de 1930, para 180 mil, em meados de 1940 (SILVA FILHO, 2002: 65), ao longo dessas décadas muitas outras modificações importantes aconteceram na cidade, como: o uso do concreto na pavimentação das ruas, surgimento de novos espaços de lazer, tais como o Estádio Presidente Vargas, o início da utilização da eletricidade na iluminação pública, a verticalização arquitetônica e o crescimento do tráfego de veículos a motor, como o ônibus (SILVA FILHO, 2002: 62).

Uma das primeiras experiências com esses veículos circulando pela capital aconteceu no ano de 1919, fazendo o percurso entre o Benfica e a Porangaba e sob iniciativa da Diretoria de Obras Públicas do Ceará (MENEZES, 2009: 130). No entanto, o transporte coletivo de ônibus começou a se consolidar realmente a partir do empreendimento de empresas privadas como, por exemplo, a *Matadouro Modelo*, em 1926. A firma se constituiu a partir da inauguração do novo matadouro da cidade, lugar destinado ao abate de bovinos, caprinos, suínos (*Diário do Ceará*, 30 jul. 1926). Os investidores do matadouro da cidade, Coronel Arthur Themotheo, Antonio Diogo e Abel Ribeiro, pretendiam construir nos arredores do seu estabelecimento uma vila operária e um hotel, além de criarem uma empresa de ônibus homônima com o intuito de promover o deslocamento de moradores daquela região e de outras pessoas que quisessem deslocar-se entre o Matadouro e o Centro (*Diário do Ceará*, 31 jul. 1926).

Essa empresa de ônibus, contudo, teve curta duração, operando somente de 1926 a 1927. Mesmo assim, seus ônibus causaram grande repercussão na imprensa fortalezense.

O omnibus adquirido pela Empresa Matadouro é perfeitamente adaptável em Fortaleza, podendo proporcionar a população a oportunidade de se transportar da Praça do Ferreira ao Matadouro, passando pelo Benfica, por uma módica quantia, com todo conforto imaginado (Correio do Ceará, 04 ago. 1926).

A princípio, os ônibus foram considerados veículos rápidos, cômodos e muito confortáveis. Essas associações eram perceptíveis, principalmente, nos periódicos. Segundo Sant'Anna, “especialmente nas décadas mais próximas a meados desse século [XX], prometer conforto tornou-se um gesto habitual na mídia, e em particular, na publicidade” (2000: 167).

Nesse momento, os veículos automotores causavam um enorme fascínio na população, principalmente o automóvel (BEVILÁQUA, 2012: 140). No entanto, eles ainda existiam em número reduzido e também não circulavam por todo o espaço urbano. Além desses transportes, a cidade ainda contava com as bicicletas, as carroças – apesar do “incômodo” que causavam aos moradores mais preocupados com a imagem de cidade moderna de Fortaleza (SILVA FILHO, 2006: 50) – e os bondes.

O bonde elétrico¹ desde 1913, ano de inauguração de sua primeira linha, era o principal transporte coletivo de Fortaleza (SILVA FILHO, 2006: 37-38). Contudo, a partir da circulação dos primeiros ônibus, surge uma singular disputa entre esses veículos pelo domínio do transporte coletivo.

No ano de 1928, por exemplo, a empresa concessionária do transporte por bondes –*Ceará Tramway Light and Power Company Ltda*–, acionou justiça para tentar proibir a circulação dos ônibus pelos seus trilhos. A pavimentação da urbe era muito precária e, os melhores lugares de trânsito nas vias fortalezenses encontravam-se justamente onde estavam os trilhos onde trafegavam os bondes, de modo que, fazer usos dos mesmos caminhos era inevitável (SECUNDINO NETO, 2012: 15). A empresa inglesa considerava que os lugares onde estavam os trilhos de sua propriedade também lhe pertenciam. De fato, eles lhe foram conferidos, via concessão, pelo poder público municipal. A *Light* foi a responsável pela instalação e também pela manutenção dos *rails*. Conforme Rolnik, desde o final do século XIX, a administração municipal passou a transferir “boa parte de suas responsabilidades públicas [...] para a iniciativa privada” por meio de concessões. Segundo ela, isso teria acontecido principalmente com os serviços de redes de água e esgoto, eletricidade, transportes urbanos e telefonia, sendo as companhias inglesas, canadenses e norte-americanas as mais favorecidas (ROLNIK, 1997: 147).

Os percursos traçados pelos bondes tiveram fundamental importância no delineamento dos contornos da urbe (SAMPAIO, 2010: 40). Além do mais, até a implantação dos ônibus, sem dúvida, eles eram soberanos no transporte coletivo em Fortaleza (SAMPAIO, 2010: 78), sendo considerado por muito tempo um meio de transporte moderno.

Contudo, com o passar dos anos, os serviços da empresa inglesa eram cada vez mais alvos de queixas e reclamações na imprensa (*A Nação*, 26 nov. 1931). E as comparações entre o serviço de bondes e ônibus se faziam presente. Surgiram também algumas vezes que defendiam, inclusive, que a administração pública deveria preocupar-se mais com o serviço de ônibus, pois esse seria o transporte coletivo do futuro: “[...] Em consequência do progresso

¹Os bondes funcionaram do período de 1913 a 1947, sendo administrados pela empresa inglesa *Ceará Tramway Light and Power Company Ltda*. Essa firma deteve o monopólio do transporte coletivo geral de 1918 a 1926, quando se permitiu que outros empresários, inclusive os donos de ônibus, pleiteassem conseguir concessão municipal para explorar o serviço (SECUNDINO NETO, 2012: 80).

urbano, dentro de futuro bem próximo, o núcleo central da cidade não terá mais atropelo dos bondes. Que nossas vistas, desde logo, se voltem para os ônibus pois com eles é que teremos de haver” (*O Povo*, 22 jan. 1938).

O serviço de ônibus, no entanto, ainda não estava completamente organizado. Horários irregulares, veículos em número reduzido e em precárias condições de uso, excesso de velocidade e lotação eram situações recorrentes nesses transportes. Segundo Menezes, “É certo que até a metade do século XX não havia uma política pública ligada ao transporte coletivo de passageiros em Fortaleza. [...] Por isso, ônibus e caminhonetes que circulavam nas ruas eram submetidos a poucas regras” (2009: 132-133).

Isso talvez tenha se dado pelo fato de certa instabilidade do próprio órgão regulador dos transportes nas primeiras décadas do século XX. Criada em 1915 pelo presidente de estado Liberato Barroso, a chamada *Inspetoria de Veículos* ficaria responsável pelo serviço de transporte por veículos “quer de pessoas, quer de cargas; bem como o de carregadores ou ganhadores” (Lei Nº 1.254 de 27 de julho). Ainda na referida lei, determinou-se que o presidente despacharia um Regulamento que organizava os serviços de trânsito em geral.

Sabe-se que em 10 de março de 1925 é expedido pelo presidente de Estado, por meio do Decreto Nº 866, um novo regulamento da *Inspeção de Veículos*. Esse documento teve fundamental importância na tentativa de organização do trânsito da cidade, inclusive muitos de seus artigos foram reiterados em outros instrumentos legais da *Inspeção* ao longo da década de 1930.

É também em meados dessa década que o órgão regulador do trânsito do estado passa por rápidas transformações. Em 1936, o governo estadual instituiu o *Serviço de Trânsito* abrangendo uma delegacia e uma inspetoria, a *Inspetoria de Trânsito*. A grande novidade é que além de “regular e fiscalizar o trânsito de veículos e pedestres”, a esse serviço caberia também apurar os inquéritos abertos por conta de “accidentes, danos e infracções.” (Lei Estadual Nº 246 de 24 de dezembro de 1936). No entanto, já no ano seguinte o *Serviço de Trânsito* foi extinto, restando apenas a Inspetoria (Decreto nº 30 de 16 de dezembro de 1937) e que, após 1945, ganhou o nome de *Inspeção Estadual do Trânsito*.

À Inspetoria, muitas vezes, cobrava-se a regulamentação do serviço de ônibus. Fazendo uso de mecanismos legais como portarias e decretos esse órgão, assim como a administração municipal, tentava estabelecer algumas normas que, no entanto, eram bastante descumpridas. Segundo Raquel Rolnik, a lei “aparentemente funciona, como uma espécie de molde da cidade ideal ou desejável” (1997: 13). Nesse sentido, pode-se apontar dois problemas que pela recorrência geravam repercussão nos jornais da cidade e que eram alvos das legislações: o excesso de velocidade e a lotação dos veículos.

Para combater o excesso de velocidade, no Edital N° 9 de 17 de outubro de 1930, a Inspetoria proibiu a referida prática, ficando os infratores sujeitos a punições. Para os *chauffeurs* de ônibus, por exemplo, aplicava-se suspensão do exercício profissional por alguns dias. Além disso, estabeleceu-se que o limite de velocidade na cidade seria de 10 Km/h para a zona central, 20 Km/h para a zona urbana, 30 Km/h para a zona suburbana e 40 Km/h para a rural. Outra medida tomada foi pedir a colaboração popular para denunciar os veículos infratores (*Diário do Ceará*, 08 mai. 1929).

Já na década de 1920, por exemplo, pode-se perceber um aumento considerável de notícias de acidentes, atropelamentos (SILVA FILHO, 2002: 90), muito deles associados ao uso excessivo de velocidade. Em várias matérias jornalísticas, a utilização exagerada da velocidade é associada ao perigo e, por vezes, à morte.

Os chauffeurs da empresa têm ordens severas para desenvolver a máxima velocidade, [...], até mesmo com excesso de lotação. [...] E, não são unicamente os incautos passageiros dos perigosos omnibus verdes que estão sujeitos a receber um passaporte para o cemitério. [...] Cada vez me convenço mais de que todo melhoramento introduzido nesta terra é funesto para a população. Corra sr. Inspector Araujo, o povo está apalermado e os autos acabarão matando tanta gente que é preciso um outro campo santo (O Povo, 20 jan. 1928).

A velocidade e os ônibus, nesse caso, são vistos como um grande perigo, não trazendo melhorias, mas transtornos à população fortalezense. O corpo tornava-se cada vez mais exposto a riscos, inclusive fatais. Segundo Singer,

A morte não natural, desnecessário dizer, também havia sido uma fonte de medo nos tempos pré-modernos (em particular com relação a desastres epidêmicos e naturais e a falta de alimentos), mas a violência, o caráter repentino e aleatório (e, em certo sentido, a publicidade humilhante) da morte acidental na metrópole parecem ter intensificado e focalizado esse medo (2001: 127).

No entanto, a vida moderna exigia veículos cada vez mais rápidos, capazes de percorrer grandes distâncias em um breve intervalo de tempo (BEVILÁQUA 2012: 139). Sendo assim, “ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (BERMAN, 1986: 15). Segundo Giddens, “A modernidade [...] é um fenômeno de dois gumes” (1991: 17).

Além das transformações na estrutura física da cidade, a experiência da modernidade trouxe também uma série de mudanças nas sensações/percepções de seus moradores (SINGER, 2001: 139). Supõe-se, a partir disso, que a introdução dos ônibus em Fortaleza acarretou, assim como outros transportes como os bondes e os automóveis, uma alteração nas percepções e nas sensações corpóreas dos indivíduos.

O contato corporal entre diferentes pessoas por causa dos ônibus lotados causava cada vez mais incômodo. Percebe-se, na maioria dos casos, que o indivíduo desejava sentar-se nas cadeiras, encontrar um espaço para si, mas o excesso de passageiros obrigava o contato com outros corpos. Eis o relato e a indignação de um suposto leitor do jornal *O Nordeste*: “É que, disse-nos, 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” (*O Nordeste*, 02 out. 1936).

Do mesmo modo que o excesso de velocidade, a lotação dos *omnibus* era cada vez mais apontada como um dos grandes problemas desse transporte coletivo. Além do número reduzido de veículos, a ambição dos donos de ônibus e a falta de fiscalização da Inspetoria eram apontadas, pela imprensa, como responsáveis pelo excesso de passageiros.

A Inspetoria, a fim de impedir a referida prática, prescreve em dois editais a proibição da lotação dos transportes (Edital Nº 7 de maio de 1930 e Edital Nº 9 de 17 de outubro de 1930). Além disso, a prefeitura de Fortaleza, no Código de posturas de 1932², e a

²“À época, o *Código de posturas* (aprovado pela municipalidade em 1932) constituía um importante dispositivo de regulação urbana, dispondo sobre as normas de convívio da cidade, além de estabelecer regras para: construção de prédio e casas, respeitando preceitos da engenharia civil, do saber médico e do urbanismo;

Interventoria do Estado, por meio de Decreto em 1938, também estabeleceram medidas que evitassem o excesso de lotação nos veículos, como a de “Terem uma taboleta móvel com a palavra – COMPLETO – que deverá ser exposta á visibilidade publica logo após completa a lotação do veículo e retirada, quando houver vago algum lugar” (Decreto N° 386, de 3 de novembro de 1938 – Regulamento Geral do Trânsito).

Além das lotações e do excesso de velocidade, os ônibus eram, muitas vezes, considerados redutos de comportamentos incivilizados, fossem dos *chauffeurs* ou dos passageiros. Aqueles eram, constantemente, apontados como pessoas de péssimos costumes. Acusados de tratarem mal os passageiros, de serem brigões, arruaceiros e ainda, infratores das regras de trânsito.

O espetáculo que oferecem nossos bondes e onibus é dos mais deprimentes para nossos créditos civilizados. Não é só porque estão sujos e maltrapilhos que esses populares se tornam indesejáveis; é também porque se comportam mal, tornando-se incomodos com suas conversas em voz alta, suas gargalhadas e dicholes, que às vezes encerram palavras indecentes. Mas esse máo comportamento não é só dos populares; [...]. Começa porque ninguém sabe sentar-se: os homens aqui sentam sobre o sacro escancarando as pernas num angulo obtuso, colocando um ou dois cotovelos sobre o encosto do banco e às vezes numa posição enviezada, muito desagradável para os vizinhos. O simples bom senso, a estetica e até a decencia, aconselham que o homem deve sentar-se com o corpo ereto, as pernas em posição paralela e inteiramente voltado para frente [...]. Ha uma certa categoria de mocinhas, ás vezes da plebe, mas também da grande e pequena burguezia, que escolhem os veiculos publicos para arena de exhibição. Está se vendo que elas procuram chamar atenção sobre as suas espevitadas pessoinhas, falando e rindo alto e sem parar. (O Povo, 12 fev. 1938).

Percebe-se, principalmente nos periódicos, tentativas de normatizar comportamentos da população fortalezense. Dessa forma, conversas, risos, modos de sentar e de vestir eram observados e criticados se não estivessem de acordo com os “padrões” da civilidade que supunha:

[...] aprendizagem das boas maneiras, reconhecimento das hierarquias, respeito à tradição, entusiasmo pelo ideário do progresso, apuro no vestuário, educação dos comportamentos, senso de conveniência, esmero da linguagem. Acima de tudo, diz respeito ao modo de viver e interagir no espaço público – ambiente favorável ao contanto com estranhos e que exige a observância de regras impessoais de decoro e polidez (SILVA FILHO, 2002: 63).

alinhamento de ruas e calçadas; uso do solo urbano; fiscalização do trânsito; procedimentos sanitários no comércio, nos logradouros públicos e residências” (SILVA FILHO, 2006: 48-49).

Outro assunto que gerava repercussão na imprensa local era a pavimentação das ruas. Durante o período em estudo, as matérias jornalísticas, na maioria das vezes, cobravam providências à administração pública para melhorar as vias de circulação e conseqüentemente facilitar o tráfego de veículos automotores. Em algumas delas, inclusive, é possível encontrar também a relação entre melhoramento dos calçamentos e expansão do serviço de ônibus.

Calçamentos, sr. Prefeito

A pavimentação das ruas é uma das mais palpitantes necessidades de Fortaleza. O calçamento actual, por defeito de construção, é, mais que isto, por falta de conservação oportuna, não se presta para o tráfego de automóveis. Não há carro que resista a dois meses de tráfego por estas ruas esburacadas e cheias de altos e baixos. [...] Agora mesmo estamos com três companhias de auto-ônibus a explorar o serviço de transporte de passageiros. Por falta de bom calçamento, porém, todas elas se limitam a trafegar em ruas já servidas por bondes. É que fora dos trilhos o trânsito é quase impossível e muito dispendioso. [...] Mais de dois terços da população estão privados de transporte fácil por carencia de calçamento. O sr. Álvaro Weyne devia iniciar este serviço quanto antes, permitindo que as empresas de auto-ônibus ampliassem o seu serviço de transporte (O Ceará, 14 mai. 1929).

Ante o propósito de reordenar o espaço da cidade, o ônibus, além de possibilitar o tráfego por espaços da urbe não servidos pelos trilhos da Light, pode ser visto como peça atrelada a um projeto político mais amplo sobre o território citadino. No trecho a seguir, por exemplo, nota-se um embate entre dois grupos – administração pública e um determinado periódico – em relação à condução de políticas sobre o território da cidade.

Nestes últimos anos a Diretoria das Obras Públicas e a Prefeitura de Fortaleza têm lançado as suas vistas para a construção de calçamento. [...] Ainda agora foram feitas ligações de bairros que, por falta de calçamento, sempre viveram isolados, dificultando o tráfego da cidade. Tudo isso é muito elogiável, mas, em nosso modo de ver, a administração pública está incorrendo em um erro de graves consequências futuras. [...] As pedras de que se servem os construtores são pequeníssimas, o que não só tira resistência ao calçamento, como o afeia e torna-o impróprio à passagem de veículos pesados. [...] Por outro lado, ao administrador cumpre prever o futuro. A tendência, em todos os países, é substituir o bonde pelos auto-ônibus, que evitam a construção de linhas e outras despesas vultosas. Mesmo entre nós, já vemos o auto-ônibus fazer concorrência com vantagem aos bondes. É preciso que a Prefeitura nos calçamentos novos, não perca de vista que a cidade interessa a intensificação do serviço de ônibus. Os calçamentos já devem ser feitos com essa finalidade e não como se fossem destinados à circulação de carroças de carga (A Nação, 27 out. 1931).

O calçamento de ruas traria, segundo o jornal, uma melhor integração da cidade, além de melhorar o tráfego de veículos. Havia também uma grande preocupação com a

imagem da *urbse* com a substituição dos bondes pelos ônibus. Todos esses elementos eram levados em consideração para a constituição de uma cidade que se queria moderna. No entanto, percebe-se que nem por isso existia um acordo entre as partes envolvidas, periódico e administração pública.

O ônibus, instrumento técnico, portanto, poderia ser situado como importante meio capaz de integrar, de construir o espaço citadino. Conforme propõe Milton Santos (2006: 16) “as técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”.

Enfim, percebe-se que o ônibus, esse novo objeto técnico, relacionava-se com os ideais de modernidade que se queria para a cidade. No entanto, dependendo do momento e do grupo social, ele foi sendo incluído de diferentes formas nos projetos políticos de uma Fortaleza moderna.

Por meio da investigação dos debates em torno do serviço de ônibus no período de sua formação em Fortaleza, entre 1926 e 1948, pôde-se, portanto, compreender diferentes relações entre esse veículo e o espaço urbano fortalezense, de modo a desnaturalizar seu predomínio nos dias atuais pelas ruas da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. O automóvel e o ideário moderno em Fortaleza nas décadas de 1920 e 1930. **Revista de História**, Salvador, v. 4, n.1, p. 136-158, 2012. Disponível em: <http://www.revistahistoria.ufba.br/2012_1/a07.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2013.

CASTRO, Liberal de. Arquitetura eclética no Ceará. In: FABRIS, Annateresa. **Eclétismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel - Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora Unesp, 1991.

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) – Universidade Federal do Ceará.

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

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.

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 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

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) – Universidade Estadual do Ceará.

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

_____. **Rumores**: A paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950). Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo. SCHWARTZ, Vanessa R. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.

FONTES

Periódicos:

- A Nação, Fortaleza – década de 1930;
- Correio do Ceará, Fortaleza – década de 1920;
- Diário do Ceará, Fortaleza – 1926- 1929;

- Jornal do Comércio, Fortaleza – década de 1920;
- O Nordeste, Fortaleza – 1927-1936;
- O Povo, Fortaleza – 1928 -1938;
- O Ceará, Fortaleza – década de 1920.

Documentos Oficiais:

- Código de posturas do município de Fortaleza de 1932;
- Decreto nº 30 de 16 de dezembro de 1937 – Interventoria Federal do Estado do Ceará;
- Decreto nº 386 de 03 de novembro de 1938 – Interventoria Federal do Estado do Ceará;
- Edital nº 9 de 17 de outubro de 1930 – Inspetoria de Veículos do Ceará;
- Edital nº 7 de maio de 1930 – Inspetoria de Veículos do Ceará;
- Lei Estadual nº 1.254 de 27 de julho de 1915;
- Lei Estadual nº 2.565 de 05 de novembro de 1927;
- Lei Estadual nº 246 de 24 de dezembro de 1936;
- Projeto de Lei Nº 19 de 27 de fevereiro de 1948 – Câmara municipal de Fortaleza.