

SENTIDOS CONTRÁRIOS: OS SIGNIFICADOS ATRIBUÍDOS AOS ÔNIBUS EM FORTALEZA (1926 - 1947)

Ana Carla Pereira da Silva*

Introdução

Se hoje faltam espaços dentro dos apertados ônibus de Fortaleza, sobram reclamações sobre a qualidade do atual serviço oferecido. Andar espremido nos coletivos, esperar várias horas para se chegar ao destino final, agüentar o calor e muita chateação são tarefas cotidianas enfrentadas pelo pedreiro Francisco Ferreira Santos, 65. Ele gasta cerca de cinco horas diárias para se locomover entre a casa e o trabalho. (Diário do Nordeste, 13 mai. 2012)

A manchete dessa reportagem do jornal Diário do Nordeste tem como título a seguinte questão: “Como priorizar o uso do ônibus se falta qualidade?”. A indagação parte da instituição da lei 12.587/12, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), cujos objetivos envolvem o incentivo ao uso dos transportes públicos e não motorizados visando melhorar os fluxos. A matéria questiona a qualidade do transporte coletivo da cidade. As lotações, os atrasos, os descuidos com os abrigos para passageiros são colocados como parte da rotina dos usuários desse serviço.

De fato, a circulação de ônibus pelas ruas de Fortaleza é hoje muito intensa. Com recorrente uso no cotidiano da população, é difícil pensar a cidade sem sua presença. Esse veículo chega a parecer inerente à vida urbana. Nos dias atuais, sem dúvida, ele é o principal meio de transporte coletivo usado pelos fortalezenses. Nem sempre, todavia, o ônibus teve predomínio como meio de deslocamento pela cidade, concorrendo, por exemplo, com os bondes entre os anos 1920 e 1940.

Inaugurada a primeira em 1913, o bonde elétrico trouxe maior velocidade ao tráfego da cidade e expandiu a malha urbana, tornando-se o principal meio de transporte coletivo até sua desativação em 1947, quando não se atendia satisfatoriamente às necessidades cotidianas dos habitantes, nem estendia seu alcance aos arredores surgidos em razão do aumento demográfico (SILVA FILHO, 2006, p. 37-38).

Nesse sentido, faz-se necessário pensar como se constituíram as relações entre o ônibus e o espaço urbano de Fortaleza, mediadas por relações sociais situadas historicamente. Afinal, em outros tempos esses veículos eram percebidos de formas diferentes de como são atualmente. Permeados por disputas e interesses diversos, eles já foram tidos tanto como confortáveis, velozes, modernos, e, ao mesmo tempo, como um problema para a cidade por

* Graduanda em História pela Universidade Federal do Ceará. E-mail: anacarla.3@hotmail.com

causarem acidentes, desorganizarem o trânsito nas ruas, além de serem tomados como barulhentos, anti-higiênicos e mal iluminados. Deve-se entender, assim, como os ônibus passaram a fazer parte da dinâmica do espaço urbano de Fortaleza, do cotidiano de seus habitantes, o que não se deu, no entanto, sem disputas e percalços.

Desse modo, este artigo se propõe a investigar os significados atribuídos aos ônibus entre 1926 e 1947 em Fortaleza. Mesmo que desde 1919 já ocorressem usos desse veículo como transporte coletivo – à época financiado pelo Estado –, foi a partir de 1926, com o surgimento de empresas privadas nesse ramo, a *Matadouro Modelo e a Ribeiro & Pedreira*, que sua utilização tornou-se mais ampla, apesar da concorrência com os bondes.

Almeja-se analisar as disputas, bastante evidentes nesse período, entre esses meios de locomoção por espaços na cidade e por usuários, que perduraram provavelmente até 1947, quando os bondes são desativados. A partir do trabalho empírico com periódicos e legislações do período analisado, têm sido possível perceber como os ônibus também são vistos como articulados e articuladores de uma política estatal sobre o território urbano.

Os ônibus nas ruas

As principais cidades brasileiras, entre os fins do século XIX e os anos de 1930 – período conhecido como *belle époque* –, passaram por transformações na configuração de seus espaços urbanos, tomando-se como parâmetro a remodelação de Paris nos *Oitocentos* (CASTRO, 1987, p. 213-214). A cidade de Fortaleza, por exemplo, passou por um processo de aformoseamento, que, segundo Liberal de Castro, significava dizer ajardinamento de praças e preocupação com a imagem da capital cearense.

Sendo assim, o aformoseamento urbano continuava a ser uma preocupação da administração pública municipal na década de 1920, obras públicas e também privadas reformularam espaços como o Parque da Liberdade (1922), a Praça do Ferreira (1925), enquanto outros surgiam como novos bairros e um sistema de avenidas ligando o centro à praia (1927). A abertura de novas avenidas, mesmo que essas aproveitassem vias já abertas (CASTRO, 1987, p. 233), demonstraria uma preocupação com tráfego de veículos.

[...] Ficava também concluído um sistema de avenidas que demandavam o centro da cidade, ligando a praia ao Palácio do Governo e, por extensão, à Assembléia Legislativa. No seu trajeto, o correr de avenidas passava pela Alfândega, pelos armazéns de exportação, pela Secretaria da Fazenda, pelo Quartel Federal e pela Sé (CASTRO, 1987, p. 232-233).

A circulação de transportes e pessoas, decorrência do aumento populacional, se intensificou. Entre as formas de locomoção estavam os automóveis, os bondes, os caminhões, havia aquelas de transitavam a pé ou em lombo de animais e por fim, os ônibus.

Embora o transporte coletivo de *omnibus*, com empresas particulares voltadas para exploração desse ramo e com veículos circulando por linhas fixas, só tivesse início nos anos 1920, outras experiências com ônibus aconteceram em um período anterior.

A partir de 1919, a cidade passou a contar com o serviço de ônibus quando a Diretoria de Obras Públicas do Estado do Ceará resolveu importar dois carros para substituir os bondes puxados por burros no itinerário do Benfica até a Parangaba. (MENEZES, 2009, p. 130)

Se em 1919 o serviço de ônibus foi possibilitado pelo Estado através da Diretoria de Obras Públicas, no decorrer dos anos 1920 ficaria a cargo da iniciativa privada. As empresas *Matadouro Modelo* e *Ribeiro & Pedreira* foram precursoras nesse novo modelo de transporte coletivo na capital cearense.

A *Matadouro Modelo* surgiu em 1926 a partir da inauguração do novo matadouro da cidade, lugar destinado ao abate de bovinos, caprinos, suínos (*Diário do Ceará*, 30 jul. 1926). A preocupação com o ar de Fortaleza, presente desde meados do século XIX e advinda da medicina social, fez com que curtumes, matadouros, cemitérios fossem transferidos para lugares além do perímetro urbano central (PONTE, 2001, p. 15). O Novo Matadouro Modelo, como ficou sendo chamado, foi construído por meio de investimentos privados do Coronel Arthur Themotheo, de Antonio Diogo e de Abel Ribeiro. A concessão oferecida pela prefeitura municipal para exploração do matadouro a esses homens de negócios teria duração de 20 anos. Após esse prazo, ele ficaria a cargo da administração pública (*Diário do Ceará*, 30 jul. 1926).

A empresa *Matadouro Modelo* pretendia construir nos arredores do seu estabelecimento uma vila operária e um hotel, além de criar 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. Essa empresa de ônibus, contudo, teve curta duração, operando somente de 1926 a 1927.

Levantaremos, em breve, uma Villa operaria, hotel, etc., assim como instituiremos uma empresa de transporte. E' de imprescindível necessidade a consutrcção de casas aqui perto, porque extintos que foram os Matadouros de Mecejana e Porangaba, é de toda conveniência que os marchantes e demais interessados na feira do gado, a



qual agora é realizada no Matadouro Modelo, morem nas suas imediações (Diário do Ceará, 31 jul. 1926. Entrevista concedida por Arthur Themotheo).

A cidade estava alargando seus contornos e os bondes também tiveram fundamental importância no delineamento dos contornos da urbe. Conforme Sampaio (2010, p. 40): “O alongamento dos trilhos implicaria uma valorização dos terrenos por onde os bondes passariam. [...] A cidade foi ganhando forma partindo da região central seguindo as vias por onde os trilhos eram fixados.” Do mesmo modo, pensando o ônibus como um novo meio de transporte desenvolvido pela técnica moderna, pode-se situá-lo como importante instrumento capaz de construir e integrar o território citadino, conforme propõe Milton Santos.

É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. 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. (SANTOS, 2006, p. 16)

É importante salientar, todavia, que no período em estudo, os veículos automotores não circulavam por todo o espaço urbano. Outras formas de deslocamentos estavam presentes, como aqueles proporcionados por animais e bicicletas, tanto na região central – apesar do “incômodo” que causavam aos moradores mais preocupados com a imagem de cidade moderna de Fortaleza – quanto nos arredores, nos quais

À falta de pavimentação das vias sobrevinha parcimônia ou mesmo completa ausência de veículos modernos, geralmente obstados em decorrência da irregularidade do terreno e das águas pluviais que, sem possibilidade de escoamento impediam ou transtornavam a passagem de automóveis e ônibus. (SILVA FILHO, 2006, p. 52)

Se os automóveis e os ônibus tinham problemas com a falta de pavimentação das ruas – transtorno enfrentado não só na periferia, mas também na área central –, o que a imprensa cearense propagava era a perfeita adaptação dos *omnibus* à cidade de Fortaleza, sendo provavelmente adequados às vias por onde circulariam. Vale ressaltar que as primeiras impressões sobre a empresa de transporte *Matadouro* nesses meios de comunicação foram positivas.

O omnibus adquirido pela Empresa Matadouro é perfeitamente adaptável em Fortaleza, podendo populacionar 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*, Fortaleza, 04 ago. 1926).



A partir disso, supõe-se que essa facilidade de adaptação se daria, também, pela presença do motor a explosão que proporcionaria um melhor deslocamento pelos complicados percursos da cidade.

Os veículos com esse tipo de motor (automóveis, caminhões e ônibus) foram ganhando destaque entre grupos da imprensa local. A seguinte matéria trata da crescente dificuldade de mobilidade na *urbs*, do enorme tempo que seria gasto para locomover-se, não sendo os bondes suficientes para suprir essa “necessidade” de transitar. A adoção dos ônibus seria a solução para esse problema, sendo também um meio que faria Fortaleza acompanhar os “centros civilizados”.

Para se fazer um percurso de um ponto a outro da nossa “urbs” consome-se um tempo enorme, que apesar de mais esforços que a Light emprega, ora aumentado os seus tramawys, ora com novas linhas construídas, não se pôde ainda ver decrescer essa dificuldade de tão ruins resultados. Um meio, entretanto, que prontamente mais resolve a questão é sem dúvida a adoção dos auto-omnibus, conforme se verifica nos centros civilizados, trazendo uma contribuição de real eficiência ao progresso local (*Diário do Ceará*, Fortaleza, 09 ago. 1927).

Ao seu final a reportagem traz elogios à recente investida da empresa de *auto-omnibus Ribeiro & Pedreira* em proporcionar outra opção de transporte para o deslocamento pela cidade. Essa empresa, por sua vez, pertencente a Oscar Pedreira e Humberto Ribeiro, só operou de 1927 a 1929. Após sua extinção, Oscar Pedreira continuaria no ramo dos transportes e possuiria outra empresa, chamada Pedreira & Cia.

É com a *Ribeiro & Pedreira* que o transporte coletivo de ônibus ganha maior destaque na cidade. No ano de 1927, nesse sentido, o Estado do Ceará concedeu a essa firma isenção quase total de impostos, com exceção apenas para os tributos de água e esgoto, ao sancionar uma Lei Estadual.

A Assembléa Legislativa do Estado do Ceará decreta e eu sanciono a seguinte lei: Art. 1º - É concedida isenção de todos os impostos estaduais, exceptuadas as taxas de água e esgotos, pelo prazo de tres annos, á Empresa de Auto-Omnibus Ribeiro & Pedreira, desta Capital, entendendo-se livre de taxações estaduais cada um dos carros pertencentes á mesma empresa. Paragrapho unico - Os favores da presente lei são extensivos a qualquer outra empresa de auto-omnibus que montar nesta Capital o serviço de transporte por meio de taes vehiculos, dentro do prazo de um anno, a contar da data da publicação da presente lei. Art. 2º - Fica a Camara Municipal de Fortaleza autorizada a conceder isenção dos impostos municipaes áquella empresa, bem como qualquer outra que esteja isenta pelo Estado, nos termos do paragrapho unico do artigo anterior. Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogados as disposições em contrario. Palacio da Presidencia do Ceará, em 5 de novembro de 1927. José Moreira da Rocha Luis de Moraes Correia (Lei Estadual N° 2.565 de 05 de novembro de 1927).

É possível perceber que os ônibus vinham sendo bem vistos não apenas por grupos da imprensa, mas também pela administração pública. Percebe-se uma abertura, e por que não dizer um incentivo, por parte do Estado para que outras empresas fossem criadas, já que essa máquina abdica de tributos.

A referida companhia e seus *omnibus* foram alvo de muitos elogios, mas de também de muitas críticas que vinham principalmente do jornal *O povo*. Além disso, a *Ribeiro & Pedreira* se envolveria em uma acirrada querela judicial com a empresa inglesa *Ceará Tramway Light and Power Company Ltda.* – administradora dos bondes no período de 1913 a 1947. As disputas por espaço nas ruas, questionamentos sobre o estado das vias, são questões que se faziam muito presentes nessas contendas que envolveram as duas empresas, entre os anos de 1928 e 1929. Essas questões, por vezes, ficaram obscurecidas pelo que parecia o principal causador do embate: a concorrência por passageiros.

Nos trilhos da concorrência: Light x Ribeiro & Pedreira

Os bondes da *Light* até a implantação dos ônibus, sem dúvida, eram soberanos no transporte coletivo. No entanto, outros meios de locomoção também estavam presentes na cidade – automóveis, transitar a pé ou em lombos de animais. Sobre os bondes, Sampaio diz:

Sua existência foi quase exclusiva até o final dos anos 1920, quando o ônibus foi introduzido na nossa capital. Os automóveis existentes ainda eram restritos a uma parcela mínima da população. A imensa maioria tinha o bonde como principal meio de locomoção, fazendo desse transporte uma necessidade diária [...]. (2010, p. 78).

Os ônibus da *Ribeiro & Pedreira*, segundo alguns periódicos, foram conquistando a simpatia da população fortalezense, fazendo até que preferissem fazer uso desses veículos em vez dos bondes. Essa preferência ocorria também pelos preços das passagens. As tarifas dos *omnibus* estavam custando o mesmo valor dos bondes chamados de 1ª classe¹ – de melhores condições que os de 2ª classe –, o que acabava atraindo os usuários para esse transporte.

Grande tem sido o acolhimento dispensado pelo público á empresa proprietária dos auto-omnibus que fazem o serviço de transporte, nesta capital, a qual, apesar de diminuto numero de carros, vem fazendo séria competência á Ceará Light, desde que poz no mesmo pé, os preços de suas passagens com as dessa companhia estrangeira (*Gazeta de Notícias*, 24 set. 1927).

Além disso, o crescimento dessa empresa era notável. As notícias sobre a implantação de novos autos foram constantes nesse período: “A empresa de auto-omnibus

inaugura mais dois luxuosos carros” (*Correio do Ceará*, 29 out. 1927), “Novos auto omnibus”(Gazeta de Notícias, 29 jan. 1928), “Chegam dois novos auto-omnibus a esta capital”(O Nordeste, 04 fev. 1928), “Um novo carro da auto omnibus”(Gazeta de Notícias, 12 fev. 1928), “A inauguração de dois auto-omnibus”(Correio do Ceará, 08 mar. 1928), “Mais um auto omnibus em circulação”(O Nordeste, 01 abr. 1928), “Mais um auto-omnibus da empresa Ribeiro & Pedreira”(Correio do Ceará, 30 jul. 1928). Segundo o jornal Correio do Ceará de 30 de julho de 1928, a Empresa *Ribeiro & Pedreira* teria iniciado suas atividades com apenas dois ônibus tendo até aquela data adquirido mais nove, totalizando onze veículos.

Em meio a esses vários acontecimentos que envolveram as disputas e contendas judiciais entre essas firmas do ramo do transporte coletivo, pode-se elencar, ainda, a insatisfação com os serviços disponibilizados pela empresa inglesa. Passados 15 anos desde o início dos serviços de transporte público da *Light*, em 1913, as queixas, reclamações eram cada vez mais frequentes na imprensa, na reportagem, por exemplo, de um determinado jornal os bondes foram chamados de “antiquíssimos”, “sujos” e “sem conforto” (*A Tribuna*, 17 ago. 1923). As cláusulas estabelecidas no contrato com a prefeitura já não eram mais cumpridas².

As disputas judiciais tiveram início em agosto de 1928, quando a *Light*, por meio de seu advogado, encaminha uma petição – que acaba sendo atendida – ao juiz de direito Livino de Carvalho a fim de proibir que os *omnibus* da *Ribeiro & Pedreira* circulem pelos seus trilhos. As justificativas da empresa de ônibus são trazidas por um dos periódicos da capital.

Offendem á posse e uso exclusivo desses seus trilhos. Estragam esses trilhos, não contribuindo, tambem, com um ceartil para a sua conservação, custeada, somente, pela Suplicante, o que, sem duvida, attenta contra o principio de que ninguem tem o direito de damnificara propriedade alheia; Catragam, igualmente, 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, por força da clausula 11^a do seu contracto com a Municipalidade, assim expressa: “A Empresa fica obrigada a fazer a conservação do calçamento no espaço comprehendido entre os trilhos e maiks trinta centimetos para cada lado”; Embaraçam o livre transito de seus bonds, obrigando-os, muita vez, a paradas desnecessarias ou a diminuição de sua velocidade, com manifesto prejuizo dos horarios a que devem obedecer [...]; Cream repetidas oppórtunidades a factos damnosos, materiaes e pessoaes, resultantes de collisões, já varias vezes verificadas, entre os “omnibus” e os bonds;Estabelecem, finalmente, uma concorrência á Suplicante, desleal e illicita, 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. (*Diário do Ceará*, 31 ago. 1928).

Percebe-se que esse embate entre *Light* e a empresa de omnibus ia além da simples concorrência por usuários. A luta pelo espaço da cidade, pelas vias era nítida. A empresa inglesa considerava que os lugares onde estavam os trilhos de sua propriedade também lhe pertenciam. De fato, eles lhe foram “concedidos” pelo poder público municipal, já que a *Light*

– uma empresa de capital privado – ficaria responsável pela conservação dos mesmos e a administração da cidade se eximia dessa função.

Havia, de fato, um embaraço no trânsito causado nesses pontos de circulação de veículos. O aumento do fluxo de meios de transporte pela cidade fez com que o tema tráfego urbano se tornasse uma preocupação de certos grupos sociais da *urbs* – imprensa, administração pública e engenheiros³. O Jornal do Comércio traz uma matéria abordando a referida temática, que já aparece como um problema: “Trechos ha na cidade, certas horas do dia, em que o congestionamento do trafico de vehiculos é um caso serio [...] Requer estudos e meditações de profissional no assumpto e profissional competente.” (*Jornal do Comércio*, 11 jun. 1926).

No entanto, a pavimentação da urbe era precária, o que consequentemente dificultava o tráfego. Os melhores lugares de trânsito nas vias fortalezenses encontravam-se justamente onde estavam os trilhos da companhia da Inglaterra, ou seja, fazer uso dos mesmos caminhos era inevitável. O jornal *O Ceará* apresenta em uma de suas edições um texto, ao que parece escrito por um leitor, que se opõe ao interdito que proíbe o tráfego dos veículos da *Ribeiro & Pedreira* sobre os carris onde circulavam os bondes. O escrito é revelador, pois apresenta indícios das condições das ruas de Fortaleza, das formas que eram utilizadas e por quem.

Escrevem-nos: [...] Ora, ninguem ignora que as ruas de Fortaleza obedecem a uma feição typica: são em regra abahuladas e, ordinariamente, o eixo de equilibrio dessas ruas coincide com o ponto em que se acham assentados os trilhos da poderosa companhia ingleza. Nessas condições, todos os vehiculos, sejam elles auto-omnibus, automoveis, caminhões, carroças ou simples carrinhos de mão, fugindo ás rampas que ladeiam as nossas ruas, instinctivamente procuram seguir a direcção da unica parte nivelada das mesmas ruas, ou seja, a parte da via publica onde estão os trilhos. Esse facto se verifica até mesmo com os proprios pedestres, muito embora o perigo em que incorrem, expondo-se ás surpresas desagradaveis que não raro trazem os bondes da Light (*O Ceará*, 30 ago. 1928).

É possível notar que os diferentes tipos de transportes trafegavam sobre os trilhos, incluindo os pedestres, que buscavam poupar seus corpos da provável fadiga causada por vias ondulantes. No entanto, a *Light* na petição encaminhada à justiça só faz referência aos *omnibus*. Eles seriam os responsáveis pela destruição do seu patrimônio – trilhos e a extensão deles, o calçamento. A empresa inglesa não queria ceder o “seu espaço” àqueles que estavam ameaçando o seu posto de principal meio de transporte coletivo da cidade. Os outros meios de locomoção presentes não representavam uma ameaça a esse título.

Após a decisão judicial favorável a *Light* um grande debate incidiu sobre a cidade. A imprensa, ao que parece, era partidária da empresa *Ribeiro & Pedreira*, assim como os

populares que escreviam textos publicados nos veículos jornalísticos e chegaram a fazer protestos contra essa decisão. A adesão à causa da firma de ônibus chegou até mesmo a ser justificativa pelo fato de ser um empreendimento nacional, contrário ao que acontecia com a companhia inglesa: “A opinião pública é contrária à pretensão da companhia inglesa.” (*Gazeta de notícias*, 31 ago. 1928); “Dahi a antipatia que o povo tem por esta sangue-suga estrangeira” (*O Ceará*, 08 set. 1928); “Ali, usou da palavra a vibrante orador dr. Eduardo Motta, que em nome do povo fez solene e vigoroso protesto, pedindo a todos que se colocassem ao lado da Empresa de Auto-ônibus, por ser puramente nacional” (*Correio do Ceará*, 31 ago. 1928).

Em meio a esse turbilhão, a *Light* anuncia melhorias em seus serviços e a expansão desses, noticiando uma novidade: o propósito de implantar *ônibus* em suas linhas (*Diário do Ceará*, 06 set. 1928). Essa é uma pretensão bastante curiosa da companhia inglesa. A grande questão é: qual seria seu objetivo ao fazer uso desses autos? Supõe-se que essa tenha sido uma estratégia contra a antipatia que então se formara contra essa firma, já que os ônibus estavam proibidos de trafegarem sobre os trilhos e assim conseqüentemente pela cidade⁴ ou esse seria um sintoma de que o motor a explosão representado aqui pelo ônibus estava ganhando cada vez mais espaço na urbe?

Os embates judiciais entre a *Light* e a *Ribeiro & Pedreira* chegariam ao fim em junho de 1929 quando a firma de ônibus conseguiu obter permissão judicial para trafegar sobre os trilhos *lightianos* (Livro *Datas e Fatos 1954*), mas, sem dúvida, essa disputa por espaço, passageiros perduraria por mais alguns anos.

Os ônibus não incomodaram somente a companhia inglesa. Muitas pessoas e instituições, também, nutriram antipatia por esses novos veículos que passaram a circular na Fortaleza dos anos de 1920. Pergunta-se, afinal, a quem os ônibus seriam bons ou ruins? Representavam o progresso ou seriam mais um problema trazido pela modernidade? As respostas para essas questões, como se pôde ver, são as mais diversas possíveis.

As percepções sobre o *ônibus*

Diversas percepções foram traçadas a partir da implantação do transporte coletivo de ônibus em Fortaleza, em meados da década de 20 do século passado. Sua associação à comodidade, ao conforto e à rapidez – hoje difícil de pensar – era frequente em outros tempos. No entanto, esse tipo de relação não era consenso, eles também foram considerados anti-higiênicos, mal iluminados e barulhentos. Dito isso, é importante o que sugere Sevcenko: “O modo de elaborar essa síntese interpretativa, porém, deve estar voltado para um esforço de

reunir “verdades contraditórias”. As diferentes percepções não se excluíam, mas ao contrário, se integrariam. (1998, p. 523).

A associação ao conforto era perceptível, principalmente, nos periódicos. Segundo Sant’Anna, “especialmente nas décadas mais próximas a meados desse século [XX], promover conforto tornou-se um gesto habitual na mídia, e em particular, na publicidade” (2000, p. 167).

Temos quasi certeza que o povo em geral preferirá os auto-omnibus para o seu transporte, por serem mais commodos e aligeros, bastando para isso que as referidas duas empresas adquiram mais carros para o melhor activamento dos horarios. Sabemos que a emprza Pedreira está a espera de novos autos, o que será de franco applauso, porque assim teremos viagens mais continuas e novas linhas. A empreza dirigida pelo distincto cavalheiro sr. Abel Ribeiro [Empresa Matadouro Modelo], ao lado da acima referida, são pois actualmente uma parte dynamica do nosso progresso, a que damos os mais justos parabens (*Diário do Ceará*, 24 ago. 1927).

Comodidade e conforto são palavras que muitas vezes caracterizam os ônibus nos primeiros anos de sua utilização como transporte coletivo. “Os carros que acabam de ser lançados ao trafego são modernos, espaçosos e sobretudo muito cômodos, oferecendo aos passageiros todo conforto” (*Correio do Ceará*, 29 out. 1927). A discussão sobre o que eram essas sensações naquele período é de fundamental importância aqui. É necessário pensá-las como uma categoria histórica, no qual seus significados passam por mudanças no decorrer do tempo.

Nesse sentido, Sant’Anna, pensando a história do conforto, afirma que essa “é intimamente comprometida com mudanças ocorridas nas maneiras de morar, de conceber o espaço urbano e, também, de relacionar-se com objetos técnicos” (2000, p. 162-163). No período em estudo, a cidade ganhava novas formas, e novidades técnicas estavam emergindo – os automóveis, iluminação elétrica, cinema, o rádio e o próprio ônibus –, sendo provavelmente construída uma nova concepção do que seria confortável e cômodo.

No entanto, pode-se perceber que com o passar dos anos a associação entre ônibus e conforto, evidenciada por vários periódicos, deixa de ser uma realidade para se tornar uma reivindicação.

Dahi a necessidade de certos dispositivos de lei, que obriguem as empresas: A empregar no serviço, exclusivamente, veículos expressamente construídos para esse fim, com chassis typicos e carroceris confortáveis, de modelo aprovado pela Inspetoria, dispondo de, iluminação e ventilação suficiente, motores silenciosos, uso de uniforme para o pessoal em serviço, dispositivo luminoso que facilite a leitura da taboleta indicativa da linha em que trafega; horários fixos para cada linha; regulamentação da cobrança de passageiros por secção, limitação da lotação, concessão de licenças unicamente a empresas que possuam, pelo menos, cinco ou seis veículos, etc. (*Gazeta de Notícias*, 18 jan. 1930).



Trafegar com conforto nos *omnibus* significava, entre outras coisas, que eles deveriam ser bem iluminados, arejados, silenciosos e viajarem sem excesso de passageiros, e com regular velocidade, ou seja, deveriam proporcionar uma viagem sem maiores transtornos ao corpo.

No decorrer dos anos 1930, vários jornais discutem os problemas advindos das lotações, da dificuldade do tráfego de veículos por conta da irregular pavimentação da cidade e do excesso de velocidade de alguns ônibus.

Resulta, da maior parte das viagens, os autos-onibus aceitarem numero de passageiros superior a sua lotação, vindo, como natural consequencia, o mal estar, os encontrões, as bordoadas, os diversos e continuados acidentes que causam vexames, dissabores.

No corredor a na entrada de aludidos veiculos estacionam varios passageiros, de pé, desacomodados, incomodados, incomodando-se a si e incomodando os demais (A Nação, 05 dez. 1931).

Por meio dessas matérias é possível perceber as várias experiências sensoriais vivenciadas a partir do transporte coletivo de ônibus. O corpo desejava sentar-se nas cadeiras, no entanto, o excesso de passageiros obrigava o toque corporal entre diferentes pessoas, causando, por isso, incômodos.

Os corpos, no que se refere à falta de pavimentação, também eram extremamente atingidos pelos impactos entre os veículos e o solo. Os melhores percursos de tráfego eram sobre os trilhos da *Light* e os ônibus, quando possível, procuravam se utilizar desses caminhos.

Se Fortaleza dispuzesse de calçamento que permitisse o trafego comodo dos automóveis de passageiros e omnibus, seria bôa a providência da Inspeoria. Na ausência de um calçamento sofrível, só sendo suportável o redar dos autos quando elles montam sobre os trilhos da Light, é insuportável para os passageiros de omnibus e outros que vêm da praia á cidade, marcharem seus veículos, em solavancos horríveis, sobre o empredado irregularos melhores (Correio do Ceará, 19 fev.1930).

Novas sensações foram experiência das pelos fortalezenses por meio dos ônibus, um novo aparelho técnico que se insere no espaço urbano de Fortaleza. Como propõe Silva Filho,

[...]pesquisar as formas de sensibilidades proporciona um melhor entendimento histórico sobre como homens e mulheres avaliaram e produziram o espaço habitado, teceram um imaginário da cidade, cunharam regulações para a existência coletiva, lidaram com a potência e os limites de seus corpos, acolheram ou repeliram os equipamentos técnicos, dispuseram enfim dos estímulos externos como sinais de passagem do tempo vivido (2006, p. 29).

Considerações finais

Está-se, de fato, ante percepções bem distintas das atuais acerca do transporte coletivo de ônibus. É evidente, assim, que sentidos diversos foram atribuídos ao *auto-omnibus* no período de sua implantação em Fortaleza. De objeto de conforto a representante do perigo nas ruas, necessário para alguns e intruso para outros, objeto de críticas e elogios.

Múltiplos significados, todos esses construídos historicamente e em meio a disputas de poder, tendo como cenário uma cidade que alargava o seu espaço urbano com o surgimento de novos bairros, possuindo uma elite desejosa de fazê-la um expoente da modernidade. Era uma Fortaleza na qual se via o contingente populacional aumentar com levadas de imigrantes e onde crescia, com isso, a preocupação com o recente tráfego urbano, pensados por imprensa, administração pública e engenheiros.

Esses significados foram tecidos em meio a uma singular disputa com outro importante meio de locomoção – os bondes. Por meio da pesquisa, pôde-se perceber como essas contendidas foram além da concorrência por passageiros, envolvendo também uma busca por espaço e pelo título de principal meio de transporte coletivo da *urbe*.

Bibliografia

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

KROPF, Simone Petraglia. O saber para prever, a fim de prover – A engenharia de um Brasil moderno. In: HERSCHMANN, Micael M.; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (orgs.). **A invenção do Brasil moderno: Medicina, educação e engenharia nos anos 20**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

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.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. 3 ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2001.

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. In: **Anos 90**, Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, n. 14, dez. 2000.

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.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (Org.). **História da vida privada no Brasil 3**. República: da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA FILHO, Antônio Luiz Macêdo e. **Rumores: A paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)**. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

Notas

¹ A divisão dos bondes em 1ª e 2ª classe partiu das camadas sociais mais abastadas, numa tentativa de não manter contato com as camadas menos favorecidas que também utilizavam esse transporte. Seria, assim, uma tentativa de demarcar espaços para ricos e pobres, de separar a cidade que se mostrava moderna/civilizada daquela arcaica/bárbara que se queria esquecer. Os bondes de 2ª classe custariam a metade do preço dos de 1ª classe. (SAMPAIO, 2010, p. 49-50)

² Entre essas disposições estavam: bons veículos, cômodos e que cumprissem horários estabelecidos; aumento do número de viagens quando necessário, seja por acontecimento extraordinário ou quando o número de passageiros ultrapassassem os 75% da lotação, e guardas nos cruzamentos das linhas. (SAMPAIO, 2010, p. 63)

³ Os engenheiros também tiveram participação nessa tentativa de se construir uma cidade moderna. Esse grupo de profissionais buscava regulamentar seu exercício profissional – processo que se estendeu dos últimos anos do Império até o início da década de 1930 –, além de legitimação diante da sociedade, se opondo aos chamados “mestres de obras” em um debate que envolve ciência e sabedoria popular. (KROPF, 1994, p. 219).

⁴ Os veículos da *Ribeiro & Pedreira* não pararam de trafegar e isso implicava trafegar sobre os carris da concorrente. Por isso, essa firma enfrentou situações como prisões de motoristas e de um de seus sócios, além de cobrança de multas por desrespeitarem as medidas judiciais.