



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

JOSÉ MARIA ALMEIDA NETO

**O BONDE DE TRACÇÃO ANIMAL EM FORTALEZA: DIMENSÕES TEMPORAIS E
PRÁTICAS DO COTIDIANO (1880 – 1914)**

FORTALEZA

2021

JOSÉ MARIA ALMEIDA NETO

O BONDE DE TRAÇÃO ANIMAL EM FORTALEZA: DIMENSÕES TEMPORAIS E
PRÁTICAS DO COTIDIANO (1880 – 1914)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, do Departamento de História, da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em História Social. Linha de pesquisa: Memória e temporalidade. Área de Concentração: História Social.

Orientador: Antonio Luiz Macêdo e Silva Filho

FORTALEZA

2021

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)

- A448b Almeida Neto, José Maria.
O bonde de tração animal em Fortaleza : dimensões temporais e práticas do cotidiano (1880 - 1914). /
José Maria Almeida Neto. – 2021.
216 f. : il.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação
em História, Fortaleza, 2021.
Orientação: Prof. Dr. Antonio Luiz Macedo e Silva Filho.
1. Bonde de tração animal. 2. Mobilidade. 3. Cidade. I. Título.

CDD 900

JOSÉ MARIA ALMEIDA NETO

O BONDE DE TRACÇÃO ANIMAL EM FORTALEZA: DIMENSÕES TEMPORAIS E
PRÁTICAS DO COTIDIANO (1880 – 1914)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, do Departamento de História, da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em História Social. Linha de pesquisa: Memória e temporalidade. Área de concentração: História Social.

Orientador: Antonio Luiz Macêdo e Silva Filho

Data da aprovação: 17/ 12/ 2021

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Elisabet Prudent Soto (Universidade de Santiago)

Prof. Dr. Robert Moses Pechman (UFRJ)

Prof. Dra. Kênia Sousa Rios (UFC)

Prof. Dr. Jailson Pereira da Silva (UFC)

Prof. Dr. Antonio Luiz Macedo e Silva Filho (UFC)

À minha companheira, Jéssica Gondim
e à minha filha, Isabela Almeida Gondim.

AGRADECIMENTOS

Durante o percurso de pesquisa e escrita desse trabalho, fui acumulando uma dívida de gratidão com inúmeras pessoas e instituições que abriram as portas para que eu pudesse levar adiante a escrita e os objetivos aqui traçados. Essas primeiras linhas começaram a ser escritas na minha mente desde o início do projeto de pesquisa e apesar de abrirem o trabalho, foram as últimas que eu concluí. De partida, peço-lhe desculpas caso alguém não tenha sido citado nominalmente, fiz um esforço de lembrar todos aqueles, que de forma direta, contribuíram de alguma maneira para esta tese.

Quero agradecer a compreensão de minha companheira, Jéssica Gondim, que nesse período se manteve uma inspiração e uma motivação para esta etapa ser concluída. No meio do curso, a chegada de nossa filha alegrou nossa vida e nos trouxe o desafio de sermos três a embarcar nesse bonde. Isabela cresceu seus primeiros anos ouvindo falar sobre o tema dessa pesquisa e histórias a respeito do bonde de tração animal. Esse trabalho é dedicado a vocês duas.

Muito obrigado ao professor Antonio Luiz, a quem devo uma enorme consideração, admiração e respeito pela referência intelectual que você tem sido. Os longos anos de convivência me ensinaram muito sobre história, respeito e amizade. Gratidão pela paciência que teve comigo desde os tempos da graduação, durante o mestrado e agora no doutorado. Já se vai mais de uma década desde que lhe conheci e constatei nesse tempo não apenas o excelente historiador que todos reconhecemos que você é, mas o ser humano generoso e ético que não posso deixar de exaltar. Obrigado por todas as correções, envios de textos, indicações bibliográficas e, principalmente, pelas conversas e orientações.

Queria agradecer ainda aos professores e professoras que acompanharam diretamente a minha trajetória durante o curso de doutorado: Kênia Sousa Rios, Régis Lopes, Meize Lucena, Leandro Bulhões, Frederico Castro Neves e Tyrone Apollo. Bem como, queria aproveitar e citar todos que fazem o trabalho na secretaria do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará (UFC). Fundamental nos processos burocráticos de matrículas e entrega de relatórios em todos esses anos. Meu muito obrigado a todos que compõem o Programa.

Queria agradecer a generosidade da leitura e arguição feita na banca de defesa desse trabalho: às professoras Kênia Sousa Rios, Elisabet Prudent Soto e aos professores Jailson

Pereira da Silva e Robert Moses Pechman, que juntamente com o orientador desta pesquisa compuseram a mesa avaliadora. Grato por todas as considerações, sugestões e correções apontadas.

Esse trabalho não seria possível sem o apoio técnico dos trabalhadores de importantes instituições arquivistas. Primeiro, queria agradecer aos profissionais da Biblioteca Nacional, que trabalham na manutenção do setor de periódicos, principalmente na Hemeroteca Digital, e também na Divisão de Música, dessa mesma biblioteca. Obrigado pelo suporte e apoio quando precisei durante a pandemia de Covid-19. Igualmente, os profissionais que trabalham no arquivo da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Ceará, Piauí e Maranhão (FETRANS), o Centro de Documentação e Pesquisa do Transporte (CDPT), que reúne um acervo considerável a respeito da história dos transportes nesses três estados da federação. Bem como, gostaria de agradecer ao Instituto Moreira Salles, por guardar e disponibilizar um acervo fonográfico e fotográfico de grande importância aos pesquisadores. Além disso, meus sinceros agradecimentos ao pesquisador Miguel Ângelo Azevedo, o Nirez, por todas as fotografias que disponibilizou sem qualquer impedimento para uso nesse trabalho.

Obrigado aos colegas de turma (Doutorado 2017), a presença de vocês nas aulas e nos ambientes fora do espaço acadêmico tornaram os momentos difíceis mais leves, uma pena passar tanto tempo em isolamento e não poder ter convivido mais com cada um, mesmo assim, agradeço imensamente a parceria e amizade formada: sintam-se queridos: Sarah, Daniel Alencar, Assis, Naldinho, Priscila Farias e Gilberto Gilvan.

Aos amigos e companheiros de militância e luta por uma História combativa e forte, agradeço à Ana Karine Martins, pela ajuda e indicações bibliográficas precisas, ao Dhênis Maciel, por ajudar a encontrar as pessoas certas para elaborar os mapas aqui utilizados, bem como toda a equipe da GeoMaps consultoria, uma empresa júnior da própria Universidade Federal do Ceará, composta por estudantes do curso de Geografia, que somaram esforços para entender e produzir os mapas que precisava para este trabalho. Assim como agradecer e abraçar um amigo que se encontra distante de Fortaleza (CE), mas muito perto em afeto: Fernando Pinho, quem primeiro fez a leitura e considerações dos rascunhos desse texto, muito obrigado por sua generosidade e paciência. Por fim, minha amiga e professora Angélica Gondim, também leitora e corretora desse trabalho. Obrigado a todos vocês!

(Discurso)
A inauguração do bonde!

- Viva o bonde!
- Viva!

- Vou fazer uma falação, esse bonde merece. Esse bonde, minha gente, apesar de puxado a burro é o último melhoramento do Arraiá. O Zé Forquinha e a Maria Papuda deram o bonde, da minha família saíram os burros. Por que o bonde, meus amigo, é o símbolo da inteligência mermo que seja de burro.

Eu dei o bonde a ôces, agora sim não vivo mais atropelado. Um bonde no Arraiá é extraordinário. Eu vou prevenir ôces. O bonde não para em parte nenhuma porque o burro tem o queixo duro. E quero também avisar a ôces que o dia que o burro adoecer, os passageiros é que puxa o bonde, 'baum', mas fica livre de pagar a passagem. O bonde só tem passagem de ida por que as vez o burro não quer vortar, não pode forçar. Quero prevenir também os morador pra não deixar cabra, nem porco no meio da rua, pra modé não incomodar os outros veículo. Por enquanto nós só têm esse bonde, minha gente, que é pra ninguém pegar o bonde errado. Quero avisar também o itinerário desse bonde que é o seguinte: o bonde sai da Santa Casa e vai pro Cemitério. Tenho dito
minha gente! (sic)

(Dueto cômico, Alvarenga e Ranchinho,
1947)¹

¹ Disponível na página eletrônica do Instituto Moreira Salles. Link:
<https://discografiabrasileira.com.br/composicao/60726/inauguracao-do-bonde> Acesso em: 04.09.2021.

RESUMO

Este trabalho analisa questões sobre a circulação dos bondes de tração animal em Fortaleza entre 1880, quando foram inaugurados os serviços de transportes de passageiros e cargas, e 1914, ano em que foram substituídos pelos bondes elétricos. Como objeto de pesquisa, o bonde conecta-se com a história dos transportes e das cidades, contribuindo para a compreensão da mobilidade urbana e sua correlação com a expansão urbana. A partir desse objeto, busco problematizar as estreitas relações que envolviam os discursos a favor do progresso, os usos do bonde, suas atribuições enquanto produto da modernização e o cruzamento de diferentes temporalidades no cotidiano dos sujeitos daquele momento. Através do bonde de tração animal, discute-se a mobilidade urbana e suas dimensões socioculturais, que envolvem, entre outros elementos, o desenvolvimento tecnológico, a busca de lucro por parte dos acionistas da empresa Ferro Carril do Ceará, as reclamações e acidentes envolvendo passageiros e pedestres, o *direito à cidade* e a refiguração dos espaços. Para tanto, foram utilizados como fontes os jornais, os códigos de postura, textos literários, fotografias, planta urbana, entre outros materiais documentais e bibliográficos de referência teórica e metodológica.

Palavras-chave: bonde de tração animal; mobilidade; cidade.

RÉSUMÉ

Cette recherche analyse les questions relatives à la circulation des tramways à traction animale à Fortaleza entre 1880, date de l'inauguration des services de transport de passagers et de marchandises, et 1914, année de leur remplacement par des tramways électriques. En tant qu'objet de recherche, le tramway renoue avec l'histoire des transports et des villes, contribuant à la compréhension de la mobilité urbaine et de sa corrélation avec l'expansion urbaine. A partir de cet objet, je cherche à problématiser les relations étroites qui impliquent les discours en faveur du progrès, les usages du tramway, ses attributions comme produit de la modernisation et le croisement des différentes temporalités dans le quotidien des sujets à l'époque. Nous abordons la mobilité urbaine et ses dimensions socioculturelles, qui impliquent, entre autres éléments, le développement technologique, la quête de profit des actionnaires de la société Ferro Carril do Ceará, les plaintes et les accidents impliquant des passagers et des piétons et, enfin, le droit à la ville et redressement des espaces, à travers les tramways à traction animale. Pour autant, nous avons utilisé comme sources les journaux, les codes de posture, les textes littéraires, les photographies, le plan urbain, entre autres supports documentaires et bibliographiques de référence théorique et méthodologique.

Mots-clés: tramways à traction animale; mobilité; ville.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Anúncio do primeiro carril feito em 1831 por John Stephenson em Nova York.	35
Imagem 2 – Cartão Postal de 1909. Rua Formosa	55
Imagem 3 – Cartão Postal de 1909. Rua Major Facundo, esquina com a Praça do Ferreira.....	61
Imagem 4 - Bondes e passageiros na esquina da Praça do Ferreira em 1910.....	64
Imagem 5 – Percurso inaugural do bonde em 1880.....	91
Imagem 6 – Barricada durante o protesto contra Nogueira Acióli, 1912.....	111
Imagem 7 - Rotas dos bondes de tração animal de Fortaleza – 1910.....	137
Imagem 8 – Espacialização perímetro urbano de Fortaleza, 1910.....	156
Imagem 9 - “Progressos do Ceará: os bonds em Fortaleza”	178
Imagem 10 - Bonde elétrico do Benfica.....	194
Imagem 11 - Inauguração do bonde elétrico em Fortaleza, 1913.....	196

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Horários dos bondes de tração animal em 1880.....	83
Tabela 2 - Quantidade de animais transportados nos bondes de carga nos anos de 1882, 1883 e 1891.....	95
Tabela 3 - Extensão dos trilhos da Companhia Ferro Carril do Ceará.....	96
Tabela 4 - Relatório financeiro da Companhia Ferro Carril do Outeiro (1897 – 1900).....	98
Tabela 5 - Relatório do fluxo ativo e passivo da Companhia Ferro Carril do Outeiro em 1901.....	99
Tabela 6 - Quantidade de passageiros nos bondes da empresa Ferro Carril do Ceará nos meses de janeiro a junho de 1881.....	101
Tabela 7 - Quantidade de passageiros do bonde de tração animal em Fortaleza entre os anos de 1880 - 1883 e o ano 1891.....	101

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	O BONDE E A CIDADE	29
2.1	“O bonde: essa invenção do progresso”	29
2.2	No tempo dos bondes, os tempos da cidade	45
2.3	“Já tempos trânsito”: burros, carroças e bondes	66
3	“O BONDE CHEGOU”	81
3.1	Instalando a Companhia Ferro Carril do Ceará: fluxos de ativos e mercantilização dos deslocamentos	81
3.1.1	<i>Concessão, inauguração e expectativa da Companhia Ferro Carril do Ceará</i>	85
3.1.2.1	<i>Mercantilização do deslocamento: tempo, cifras e passageiros</i>	99
3.1.2.1.1	Fluxo de ativos: em busca de capital	102
3.2	Trilhos urbanos: o fixo da mobilidade	110
4	IDAS E VINDAS DO BONDE PELA CIDADE	127
4.1	“Onde já passa o bonde”: anúncios de compra e venda de imóveis	127
4.2	“Após o espetáculo, teremos bonds”: os novos hábitos e a animação da vida social	144
5	As desventuras do progresso	154
5.1	Reclamações e queixas	154
5.2	Acidentes e mortes	168
5.3	Vão-se os burros, chega a eletricidade	177
	CONCLUSÃO	202
	REFERÊNCIAS	207
	ANEXO A	215

1. INTRODUÇÃO

Em 22 de março de 1884, na cidade de Fortaleza, capital da Província do Ceará², um roubo foi anunciado na página três do jornal liberal *O Cearense*. Alfredo Garcia³, então diretor da Companhia Ferro Carril do Ceará, empresa responsável pelo transporte de passageiros e cargas nos bondes de tração animal da cidade, recorria às páginas da imprensa para suspender a validade de todos os bilhetes de passagem vendidos até aquela data. No dia anterior, na Estação Central dos bondes, localizada na Praça do Ferreira, diversos maços de bilhetes foram roubados. Nenhuma informação foi divulgada sobre o autor do crime, a polícia procurava por toda a cidade quem estava de posse do material roubado, mas até aquele momento ninguém havia sido preso. Os condutores, nos dias seguintes, não recebiam mais passagens compradas antecipadamente em forma de bilhetes; apenas o dinheiro poderia ser usado pelos usuários dos carris como forma de garantir o embarque. Todos os passageiros, que compraram previamente seus bilhetes, deveriam “procurar a farmácia do Diretor da Companhia, José Moreira da Rocha, na Rua da Boa Vista, nº 38, a fim de haverem a respectiva importância”. O anúncio se repetiu nas páginas do jornal por semanas. No mês seguinte, em abril, ninguém havia sido preso, até que não mais se falou sobre o roubo através da imprensa (Jornal O Cearense, 25.03.1884, ed.67, p. 3).

Podemos nos perguntar quais as motivações do roubo ou se teria mesmo acontecido um roubo. As respostas serão múltiplas, as motivações também. Entre as motivações para tal delito, poderíamos apontar o preço da passagem, que restringia o acesso ao bonde mediante a apresentação ou não do bilhete ou, talvez, motivado com a possibilidade do lucro a partir da venda dos bilhetes para outros usuários e, até mesmo, ação orquestrada de dentro da própria Companhia, partindo da hipótese que nem todos os passageiros procurariam realizar a compensação, o que deixaria de ser um prejuízo e se tornaria um lucro. A imprensa não voltou a noticiar o caso, não sabemos se o ato rendeu o sucesso esperado pelo sujeito que o

² Fortaleza se originou diretamente de uma construção militar feita ainda no período seiscentista, essa fortificação serviu de núcleo para o povoado que se organizou no entorno e depois foi elevada à condição de vila para, finalmente, em 1823, a categoria de cidade. Alcançou progresso material e econômico na segunda metade do século XIX, graças ao comércio de algodão. Produto que estava diretamente relacionado aos usos da matéria-prima na produção de tecidos no exterior. O século XIX foi marcante nas ações empreendidas pelo setor público e privado no que diz respeito a elaboração de um plano sistemático de ocupação e expansão do seu território (CASTRO, 1994).

³ Casado com Antônia, filha de José Antônio Machado, proprietário de uma grande área de terras em Fortaleza e possuía sete imóveis: Rua Senador Pompeu 79 e 81, Rua Formosa 72, sobrado e 74 e Rua São Paulo 51, 53 e 55 (Décima Urbana, 1890).

praticou. A notícia como foi publicada, interessa menos do que o efeito produzido por ela. Infelizmente, não localizamos a continuação desse episódio, entretanto, ele estabelece uma série de conexões com a proposta deste trabalho.

Entre elas, partimos das inquietações aqui propostas para pensarmos a presença do bonde e a partir desse meio de transporte elaboramos uma rede que interliga as práticas cotidianas envolvidas na circulação e as dimensões temporais e espaciais que atravessam o tráfego da cidade.

O uso da palavra “bond” no Brasil associou tanto os veículos de tração animal como os carros de sistema elétrico, inaugurados posteriormente. Seu uso é um brasileiro termo, segundo Luiz da Câmara Cascudo, citado por Stiel. No ano de 1867, quando no Rio de Janeiro começaram a funcionar as primeiras linhas para Botafogo, o Visconde de Itaboraí emitiu algumas apólices públicas, “um empréstimo de até 30 mil contos, com juros pagáveis em ouro, mediante a apresentação de apólice, cautelas, bonds; operação financeira que despertou a atenção geral” (STIEL, 1984, p.5). Naquele ano, a empresa “Botanical Garden Road Company” fez circular os primeiros veículos na capital do Império, não tardou para que o uso dos carros carregasse consigo o mesmo termo das pequenas apólices, registrado na imprensa da época, e posteriormente vulgarizado por todo o Brasil como referência ao veículo.

Os capitalistas davam o seu dinheiro ao governo recebendo bonds: o zé povinho dava o modesto pecúlio à nova companhia (Ferro Carril do Jardim Botânico) em troca daqueles bilhetes, por ela vendidos, que não só lhe garantiam a passagem, como ainda lhe serviam de moeda corrente, pois como tal, eram eles aceitos em geral pelo comércio; todos tinham, ou podiam ter, em resumo, o seu “bond” (Jornal do Comércio, 10.10.1868, p.1).

Essa associação explica o uso da palavra bonde para se referir aos veículos ou carros que circularam nas ruas do Brasil, encontrando variadas denominações, entre elas: comboios, ferro-carril ou tramways. O bonde é um objeto culturalmente significativo ainda hoje. Na segunda metade do século XIX, foi um ícone da modernidade urbana e permanece na atualidade como uma imagem possuidora de forte simbolismo cultural. Sendo parte das memórias dos sujeitos, numa mistura de saudosismo e idealização de cidades que já não existem mais, quiçá existiram um dia. Através dos bondes procuramos apreender as práticas culturais da cidade de Fortaleza, as temporalidades que atravessaram o espaço urbano e as sociabilidades que se formaram a partir deste veículo.

Os bilhetes de passagem roubados davam acesso aos bondes de tração animal. O serviço de transporte coletivo através desses carris tinha sido inaugurado quatro anos antes e estava sendo administrado pela Companhia Ferro Carril do Ceará, que obteve concessão do poder público para assentar trilhos e fazer circular os bondes pelas ruas da capital cearense. Estes veículos eram tracionados por animais, geralmente dois burros, uma parelha, que arrastava o veículo com a ajuda dos trilhos.

O preço de uma passagem de bonde custava \$100 réis⁴. Se compararmos os preços com transportes similares à época teremos uma dimensão melhor estabelecida para entender quanto custava um bilhete para utilizar uma das linhas de bonde dentro da cidade. Um dos exemplos possíveis é a viagem de trem que exigia um pagamento da passagem no valor de \$440 réis para ir da Capital até a primeira estação fora dos limites da cidade de Fortaleza: Arronches (atual Parangaba), distante aproximadamente 10 km, a locomotiva seguia os trilhos da Estrada de Ferro de Baturité. O bilhete custaria \$660 réis caso o destino fosse até a próxima estação, a segunda, na localidade de Mondubim (distante 14 km). Esses preços eram cobrados para o passageiro que utilizava a primeira classe (Os mesmos destinos, na segunda classe, custavam, respectivamente, \$340 réis e \$440 réis) (Jornal O Cearense, 08.01.1880, ed. 03, p. 2).

Na década de 1880, em Fortaleza, o preço de 1 kg de feijão custava em média \$195 réis, 1 kg de arroz era vendido por \$185 réis e 1 kg de farinha podia ser negociado a partir de \$120 réis. Um exemplar do jornal *O Cearense* podia ser comprado por \$500 réis, ou seja, cinco vezes mais que o preço de uma passagem de bonde, que equivalia ao preço por linha de um anúncio publicado nesse mesmo jornal.

O roubo dos bilhetes de passagem deixou marcas e memórias que chegaram até nós através da imprensa. Entretanto, para além do caso policial, esse episódio e tantos outros momentos de ruptura com a ordem do dia abrem uma importante problemática que atravessa todo este trabalho: a mobilidade da população nas cidades torna-se um campo em disputa em meio à lógica da mercadoria.

⁴ Para melhor compreensão dos valores que aparecem ao longo desse trabalho, vamos apresentar como se escrevia e li o padrão monetário da época. Deixado pelos portugueses, os réis e o conto de réis foi uma herança colonial. Podia ser encontrado em pequenas moedas divisórias dos respectivos valores: \$0,10 réis, \$0,20 réis, \$0,50 réis. Depois tínhamos os valores correspondentes à \$100 réis, \$200 réis e \$500 réis. Essas eram as moedas de menor valor. Seguindo os maiores valores a partir de 1\$000 (um mil réis), 2\$000 (dois mil réis), 5\$000 (cinco mil réis), 10\$000 (dez mil réis), 20\$000 (vinte mil réis), 50\$000 (cinquenta mil réis), 100\$000 (cem mil réis), 200\$000 (duzentos mil réis), 500\$000 (quinhentos mil réis) e 1:000\$000 (um conto de réis). Observemos que existiam moedas para valores até 2\$000, em seguida, havia apenas papel-moeda.

Ora, o episódio ocorrido na Estação Central pode ser lido como uma experiência possível que apresenta um longo e persistente processo em que parte da população é o objeto em vez de sujeito quando se trata da garantia de acesso ao deslocamento, ou em outras palavras, quanto que o sistema de transporte das nossas cidades, tanto no passado como no presente, foi e ainda é ordenado de cima pra baixo, segundo os imperativos da circulação como valor e não como uma garantia de direitos?

Henri Lefebvre argumenta que o *direito à cidade* “legitima a recusa de se deixar afastar da realidade urbana por uma organização discriminatória, segregadora; ao excluir do *urbano* os grupos, as classes, os indivíduos isso implica uma exclusão de direitos fundamentais, como o de ir e vir.” De igual modo, o *direito à cidade* “estipula o direito de encontros, de reunião; lugares e objetos devem responder a certas “necessidades” [...] o direito à cidade significa, portanto, a constituição ou reconstituição de uma unidade espaçotemporal, no lugar de uma fragmentação” (LEFEBVRE, 1999, p.34).

Como o *direito à cidade* poderia ser colocado em exercício em prol da mudança da vida urbana? Lefebvre respondeu que essencialmente isso aconteceria por meio da mobilização social e da luta política/ social. (LEFEBVRE, 1999, p. 41) São as ações dos indivíduos, de maneira particular e coletiva, que fazem as cidades cotidianamente. O direito à mudança da cidade não é um direito abstrato, mas sim um direito inerente às práticas diárias, quer sejam ações cientes ou não. (HARVEY, 2013, p. 31).

Os transportes apresentam-se como ponto nodal da estrutura social urbana. Ao restringir o acesso, afastando os habitantes pobres da cidade para morar nas regiões periféricas e ao condicionar o deslocamento do ir e vir ao pagamento de uma passagem, percebemos como é fundamental entender a constituição dessa experiência cotidiana nas grandes cidades. A exigência do bilhete de passagem, os investidores e acionistas, que promoveram a instalação das principais redes de serviços urbanos (água, saneamento, bondes) e visavam, exaustivamente, o lucro e os benefícios do mercado, principalmente o de transportes, a recorrente exclusão da população dos centros de decisão, dos espaços de poder, põe em ponto de ebulição uma luta aberta para garantir a reconstituição do que foi fragmentado na cidade.

As contradições e ironias contidas na vida moderna foram magistralmente discutidas por Marshall Berman na obra *Tudo que é sólido desmancha no ar* na qual o autor, discorrendo sobre esse aspecto, afirma que: “A demonstração individual na rua se ajusta perfeitamente a

uma sociedade urbana que estimula padrões modernos de consumo, mesmo quando reprime os modos modernos de produção e ação; que nutre sensibilidades individuais, sem reconhecer direitos individuais” (BERMAN, 1986, p. 219) Esta sociedade elabora discursos para seu povo com a necessidade e o desejo de mobilidade, enquanto restringe o deslocamento e o condiciona ao lucro.

Esse é o cenário das tramas socioculturais em que se apresentam os bondes, inicialmente em sua versão de tração animal, aos moradores de centros urbanos que almejam serem considerados modernos com mais essa aquisição de um importante “melhoramento” urbano. Além do mais, os bondes articulam-se ao avanço da modernidade capitalista em nosso país, com todas as suas contradições e ambivalências, na medida em que vão corroborar diretamente para o fortalecimento de alguns ícones culturais fundamentais dessa mesma modernidade, tais como a concepção de circulação urbana, a visão de passagem pelos lugares, além da valorização da máquina. (HADLER, 2007, p. 41)

A cidade, distante de ser apenas o meio físico no qual os trilhos são assentados e os veículos transitam, é antes de tudo uma construção coletiva dos homens no tempo. Suas camadas de temporalidades nos dizem, ainda que parcialmente, sobre os desafios dos homens reunidos em sociedade, as diferenças que permanentemente foram elaboradas entre eles e as maneiras como cada uma dessas temporalidades foi decisiva para entendermos no presente a profundidade de nossas ações coletivas.

É perceptível que o discurso da modernidade e as ações modernizadoras atingiram os espaços urbanos de maneira avassaladora. Entretanto, é necessário que se diga, as vezes até de maneira óbvia, que para cada lugar, busca-se, ou deveria buscar, muito mais as singularidades e as conexões desses processos do que a tradução simples de um fenômeno posto quase que ontologicamente. As dificuldades não se apresentam as mesmas em todos os lugares. Neste período, principalmente a partir de 1870, foi significativo, no mundo ocidental, o avanço da modernidade capitalista, um processo heterogêneo, com ritmos e dinâmicas muito distintas entre si, que pautou os investimentos das classes sociais abastadas na estruturação de cidades e equipamentos urbanos. Não poderíamos, portanto, tratar com a mesma moldura a modernidade europeia e enquadrar de forma semelhante as transformações que ocorriam em Fortaleza; o que nos interessa, sobretudo, é tentar colocar em diálogo e apreender as especificidades locais em contato com as fronteiras mais fortemente demarcadas da

modernidade capitalista tanto na Europa como nos Estados Unidos e, pontualmente, na América Latina.

Recorreríamos ao senso comum para afirmar que os transportes, as sociabilidades, a velocidade e em resumo a revolução técnico-científica alteraram significativamente a vida de milhares de pessoas no mundo ocidental, principalmente, entre o final do século XIX e o início do século XX, entretanto ainda é pouco se deixarmos de questionar a maneira pela qual os novos desejos e anseios foram sentidos e (re)elaborados em cada comunidade social.

A abordagem que proponho sobre a modernidade capitalista neste trabalho é estabelecida, fundamentalmente, no recorte temporal que se estende desde o século XIX, marcado pela intensificação da urbanização, da produção e circulação, bem como, um aumento considerável na exibição das mercadorias, características de um processo de produção de encantamento e fascínio pelas máquinas que provocam um verdadeiro espetáculo oferecido pelas constantes inovações técnicas, num contexto de alargamento e fortalecimento do mercado europeu e norte-americano. O interstício desse recorte contempla os anos de atividade do transporte por bonde de tração animal, inaugurado, como já dito, em 1880 em Fortaleza e substituído, na capital, em 1914. A tese se propõe a analisar como a presença de um artefato tecnológico como os bondes, desenvolvidos e assimilados como símbolo de progresso e produto de uma modernização, podem ser vistos como parte da formação sociocultural de uma cidade.

David Harvey afirma que “as cidades sempre foram um lugar de encontro, de diferença e de interação criativa, um lugar onde a desordem tem seus usos e visões, formas culturais e desejos individuais concorrentes se chocam” Por vezes, essas diferenças geram confrontos e conflitos, exclusão e alargamento dos despossuídos. Não poderia, portanto, deixar de interpretar a cidade como esse turbilhão fervente por garantir direitos e prestígios tão singulares em cada tempo e espaço (HARVEY, 2013, p. 28).

Não me parece que os bondes de tração animal tenham apresentado as mesmas experiências em diferentes espaços urbanos, nem que as artimanhas, maneiras de reinventar seus usos por parte da população, reorganizando outros modos de estar na cidade seja a mesma para recorremos a fórmula igual com uso em todos os lugares. Sobretudo, me interessa pensarmos as singularidades desses processos e as conexões do mesmo com outros espaços que simultaneamente enfrentavam os avanços capitalistas, os discursos elaborados pelos higienistas e médicos sanitários e a intensidade dessa inserção da urbe no, pretendo, mundo

moderno. Há uma proposta de articular as especificidades do bonde na cidade de Fortaleza com processos mais gerais e globais do período. Fazer emergir e trazer à tona a imbricação, não isenta de tensões, do singular, do específico, do local, com o geral, com o global, com os traços mais preponderantes do fluxo dos acontecimentos do período.

Busca-se encontrar, através da noção de práticas cotidianas, as atitudes, as maneiras de lidar e os comportamentos dos sujeitos através das suas ações diárias, catalogando fontes, estabelecendo como procedimento metodológico a organização por séries que permitam a leitura, por vezes lenta, de um ou de outro episódio; atento ao inesperado, do não dito, daquele que escapou e tornou-se imprevisível, iluminando aspectos dos problemas abordados na atualidade.

A abertura do cotidiano como possibilidade da pesquisa histórica ampliou sobremaneira as questões postas pelos historiadores, essas interrogações abriram campos para novos diálogos e uma aproximação interdisciplinar com outras áreas do conhecimento, procurando recuperar as experiências dos sujeitos através de procedimentos plurais. Foram frutíferos e ainda são os estudos que decorreram a partir disso, principalmente se tomarmos como referência pós-1968, entre eles, os estudos históricos sobre a cidade, que procuram identificar as ações dos cidadãos levando em consideração as questões sociais, políticas e culturais de cada época, seja através da experiência do trabalho, da moradia, do patrimônio, da religiosidade e tantas outras formas possíveis.

De acordo com Maria Izilda Santos Matos, “outrora rejeitada como trivial, a história do cotidiano passou a ser encarada como uma possibilidade de recuperação de outras experiências”, segundo a autora:

Procurando enfocar o mundo da experiência comum como ponto de partida, juntamente com uma tentativa de encarar a vida cotidiana como problemática, tem demonstrado que o comportamento ou os valores que são aceitos em uma sociedade num certo momento histórico podem ser rejeitados em outras formas de organização social ou em outros períodos. Assim, destacar as diferenças a partir do reconhecimento de que a realidade histórica é social e culturalmente constituída tornou-se um pressuposto do pesquisador que procura pôr a nu a poesia do dia a dia, permitindo perceber a existência de processos históricos diferentes e simultâneos que compõem a trama histórica, bem como abrir um leque de possibilidades de focos de análise (MATOS, 2002, p. 25-26).

Os jornais se tornaram fontes fundamentais nas inúmeras pesquisas históricas que partem do cotidiano, das ações dos homens na cidade, do registro diário das notícias. Reconhecidos como uma força social ativa, eles produzem versões do cotidiano e criam a sensação de um catálogo, capaz de selecionar os acontecimentos de uma época. Perceber como a imprensa escolhia, recortava, contava, ou não, um acontecimento, transformando-o em um fato, atravessou a escrita de todos os capítulos. Um percurso que exigiu uma reflexão teórica-metodológica ativa, colocando-se diante do documento como aquele que interroga, mas que também permanece atento a quem ele responde. A quem este documento responde, antes que o pesquisador o fizesse qualquer pergunta? Hadler aponta para o importante papel ocupado pela imprensa nesse período, da seguinte forma:

Na dupla condição tanto de instituição privada quanto pública, os jornais produzem informações e também formam, orientam opiniões. A imprensa constitui-se numa forma de intervenção social. E, em especial, no período da chamada Primeira República, na ausência de um pluripartidarismo efetivo, a imprensa tendeu a assumir e a se propor um papel maior de intervenção social. Proprietários de jornais e seus colaboradores imbuíram-se dos ideais de formação do cidadão civilizado, moderno, disciplinado no trabalho, que a república liberal preconizava. O pensamento liberal deste período concebia o papel do jornalista como uma “missão”, uma espécie de sacerdócio; dada a complexidade de seu trabalho, deveria ser alguém dotado de “vocação”, de qualidades especiais que garantissem a clareza das informações e a boa formação do leitor. A imprensa liberal se fez, portanto, portadora da pretensão iluminista de apresentar-se como portadora da verdade, da capacidade de iluminar o que está obscuro. Os jornais iluminariam, espelhariam a suposta verdade dos fatos (HADLER, 2007, p. 141-142).

Constituinte das tramas históricas, a imprensa adquire noção de “ingrediente” nessa narrativa, não deslocada, nem alheia às condições ideológicas, financeiras, técnicas, sociais e culturais de cada época. De acordo com as historiadoras Heloísa de Faria e Maria do Rosário Peixoto, citando uma reflexão de Darnton sobre a imprensa, advertem: “é preciso pensar sua inserção histórica enquanto força ativa da vida moderna, muito mais ingrediente do processo do que registro dos acontecimentos, atuando na constituição de nossos modos de vida, perspectivas e consciência histórica” (CRUZ, PEIXOTO, 2007, p. 257). Essa noção de ingrediente é preciosa para entender que o uso dos jornais não apenas surge como um registro sobre a presença do bonde, mas é justamente a presença da imprensa que possibilita pensar a construção das narrativas sobre esse transporte e a maneira como são elaboradas as imagens sobre a cidade, os bondes e os sujeitos de uma época.

Maria Helena Capelato afirma que o jornal “exige que o historiador estabeleça um constante diálogo com as múltiplas personagens que atuam na imprensa de uma época [...] reconhecendo que os fatos são fabricados e não dados”. Percebe-se, sem deslumbre, que a postura diante dos jornais requer o mesmo rigor metodológico exigido ao historiador por qualquer outro documento. Michel Foucault intensificou a reflexão sobre o documento, diz nos Capelato, “questioná-lo é o problema fundamental da história, o documento é resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da sociedade que o produziu e também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver esquecido ou manipulado” (CAPELATO, 1988, p. 22-24).

Questão central é a de enfrentar a reflexão sobre a historicidade da Imprensa, problematizando suas articulações ao movimento geral, mas também a cada uma das conjunturas específicas do longo processo de constituição, de construção, consolidação e reinvenção do poder burguês nas sociedades modernas, e das lutas por hegemonia nos muitos e diferentes momentos históricos do capitalismo. Pensar a imprensa com esta perspectiva implica, em primeiro lugar, tomá-la como uma força ativa da história do capitalismo e não como mero depositário de acontecimentos nos diversos processos e conjunturas (CRUZ, PEIXOTO, 2007, p. 354).

Não foram raras as vezes que os diretores da Companhia Ferro Carril se confundiram com os próprios editores do jornal, escrevendo e publicando a respeito da própria empresa que administravam; perceptíveis outras inúmeras ocorrências que saíam apenas nos impressos “concorrentes”, assuntos que colocavam em dúvida os benefícios do investimento ou denunciavam as constantes reclamações dos usuários a respeito da qualidade do transporte e os acidentes de trânsito nas ruas. Eram, nesse caso, assinados por opositores políticos dos dirigentes da empresa e, simultaneamente, contra os políticos da gestão pública. A imprensa foi meio pedagógico para a educação dos sentidos, debatendo insistentemente as sociabilidades e as sensibilidades dos indivíduos nesse período, de acordo com Maria Silvia Hadler:

Dentre os diversos equipamentos urbanos, o bonde, ao lado da imprensa, participa ativamente desse processo multifacetado de educação urbana dos cidadãos, de educação de suas formas de sociabilidade, de educação de suas sensibilidades. Ao circular constantemente pelo espaço público, durante várias décadas, foi um “artefato” visível para todas as classes sociais, interagindo com elas, mesmo que em diversos momentos desse longo

período de sua existência não fosse acessível e/ou usado por todos (HADLER, 2007, p. 142).

Os jornais, que em sua maioria eram administrados pelos grupos capitalistas e investidores, serviam como base de consolidação para o discurso que promovia os bondes a símbolos do progresso, essa era uma estratégia recorrente usada pelas elites letradas interessadas na sua manutenção de poder. Mesmo assim, havia aqueles que escreviam em jornais de oposição, que utilizavam também o privilégio das letras para promover seus interesses. Por vezes, isso ficará muito nítido nesse trabalho, principalmente, quando questões referentes aos bondes são apresentadas e discutidas simultaneamente em jornais distintos e concorrentes. Havia ainda os jornais ditos “menores”, geralmente tinham poucos números e logo desapareciam, fundamentavam a discussão social, política e cultural da cidade em tom de pilhéria, jocoso e irônico.

A cidade de Fortaleza reuniu condições adequadas para o favorecimento de uma imprensa atuante desde o século XIX, devido sua institucionalização enquanto capital da Província do Ceará, foi o “espaço dos interesses burgueses de comerciantes, proprietários de terra, funcionários de governo e militares, em diferentes nuanças, dos intelectuais cearenses que criaram sociedades literárias, jornais e revistas”; segundo Ana Carla Fernandes, esses órgãos foram “fundamentais na projeção, visibilidade, leitura, ideias e propostas de atuação social e política, em nome da imprensa, do progresso, da civilização, do Ceará e da nação brasileira” (FERNANDES, 2006, p. 27).

Utilizam-se 14 periódicos ao longo da pesquisa.⁵ Um rol variado tanto em posicionamento ideológico quanto distribuição geográfica. Entre esses jornais, destaco a presença de notícias sobre os bondes de Fortaleza nos periódicos de Recife, capital de Pernambuco, e na capital federal à época, Rio de Janeiro. Em um recorte temporal que envolve intensas transformações políticas, como a passagem do Império para a República (1889), abolição do trabalho escravo (1888) e publicações ferventes de periódicos; é notório perceber como o aparecimento ou encerramento das atividades de determinadas folhas diárias

⁵ Publicados em Fortaleza: Jornal O Cearense (publicado entre 1846-1891), Jornal Pedro II (publicado entre 1840 – 1889), Jornal Constituição (publicado entre 1863-1889) esses jornais tiveram o “caráter de imprensa elevada” e consolidados na segunda metade do século XIX no Ceará. Jornal Libertador (publicado a partir de 1881 até 1892), Jornal Gazeta do Norte (1880 – 1892), Jornal A República (resultado da fusão dos jornais Libertador e do Estado do Ceará, foi publicado entre 1892 – 1912), Jornal O Estado do Ceará (publicado entre 1890 – 1891), Jornal do Ceará, Jornal Folha do Povo, Diário Oficial. Publicado em Sobral o Jornal Nortista e os periódicos publicados fora do Ceará: Jornal do Recife (PE), Gazeta de Notícias (RJ), Jornal O Paiz (RJ).

estavam completamente ligadas ao momento político que passava a nação no final do século XIX.

A ação literária foi entendida por letrados do século XIX como ação político-partidária capaz de interferir e transformar o universo iletrado do final desse século, mantendo-se os intelectuais em posição sempre distinta e irreduzível. Enfim, a literatura e os jornais foram parceiros que almejavam a função de arautos do saber, da verdade, na comunidade iletrada, que cada vez mais era absorvida, de forma unilateral, pelas imagens das letras, os “typos”, pelo eco que vinha de dentro das academias, bibliotecas, das leituras em voz alta nas praças, casas adentro e das tipografias, pelas mãos dos tipógrafos (FERNANDES, 2006, p. 33).

A população iletrada da cidade era a maior parcela, segundo os dados estatísticos acerca da população de Fortaleza em 1887, assinado pelo secretário da polícia Olympio Vital, 9.566 habitantes sabiam ler (pouco mais de 30%), enquanto 17.287 (aproximadamente 70%) não sabiam ler. Esses números correspondem aos habitantes que viviam nas duas paróquias que dividam a cidade (São José e Nossa Senhora do Patrocínio). Os intelectuais, jornalistas e a elite letrada produziam através dos jornais imagens das cidades que nos são dadas hoje como documento.

Assim é que os jornais não são necessariamente os sujeitos dessa história, que num “passe de mágica” chegaram ao público, mas sim os porta-vozes de pessoas ansiosas por enveredar e imprimir seus projetos, a partir de uma estética própria a produção jornalística, tentando obter receptividade e legitimidade diante dos leitores contemporâneos ao século XIX (FERNANDES, 2006, p. 33-34).

Não tardou para que houvesse um jornal com referência diretamente relacionada aos bondes na cidade de Fortaleza, citado por inúmeros cronistas e memorialistas como um bom lugar de leitura: entre uma viagem e outra, abria-se o jornal como companhia, principalmente quando não queria ser importunado durante o trajeto. Em 1890, surge a primeira publicação do jornal *O bond*, publicado em 18 de maio daquele ano, era propriedade de Rocha Santos Brito. Intitulava-se jornal das moças, teve poucos números, desaparecendo suas publicações no ano seguinte, seu número avulso custava \$040 (quarenta réis), preço menor que a passagem do próprio bonde, em seu texto de apresentação da primeira edição, uma parte dizia-se:

Bom dia velhos e velhas, moças e moças, meninos e meninas. Cá estou rapaziada, [...] não venho pedir-vos que aceitem as minhas passagens, nem tão pouco mendigar uma esmola [...] sou o Bond, jornal pequeno, mas fogoso. [...] em política sou monarquista e republicano, não tenho assinantes por causa dos calotes, [...] enfim, quem quiser passear a bom gosto, procure-me que estarei sempre às ordens. Cada passagem custa apenas 40 réis, [...] a minha estação é no coração da Maroca, da Sinhá e da Eliza. Nada mais tendo a dizer, vou tratar de coisa melhor (Jornal O Bond, 18.05.1890, nº 1, p.1).

Publicações semelhantes aconteceram em diversas cidades do Brasil nessa mesma época. Sempre procurando um tom humorístico, uma leitura por distração, segundo seus editores. Assim foram publicados jornais cujos títulos tiveram pequenas variações: na Bahia, em Salvador, o “periódico faceto, crítico e noticioso” *O bond* foi publicado pela primeira vez em 1876, no Rio de Janeiro em 1881 saiu à venda o primeiro número do jornal de mesmo nome e referência ao veículo, em Santos (SP) em 1895 produziu-se o *Jornal Bond* – “dos condutores diversos”, em Manaus (AM) em 1906 foi publicado o “hebdomário humorístico, crítico e chistoso” também fazendo referência aos carris urbanos e de mesmo nome.⁶

Basicamente, o procedimento metodológico da pesquisa consistiu, inicialmente, em catalogar através do recorte temporal, entre as décadas de 1860 – 1920 informações relativas ao trânsito de carroças e, posteriormente, referentes aos bondes em Fortaleza, sem necessariamente fazer uma escolha prévia entre os periódicos, mas cruzar as notícias a partir desses distintos jornais. Posteriormente, ampliei meu espaço geográfico da pesquisa e cheguei aos jornais de Recife e Rio de Janeiro, onde pontuais e significativas publicações eram feitas pelos administradores da Companhia Ferro Carril do Ceará.

Parte significativa dessa pesquisa só foi possível graças à digitalização dos periódicos que se encontram na base de dados da Hemeroteca Nacional Brasileira (HNB), certamente os inúmeros anúncios, acidentes, extensão dos trilhos, preços de passagem e quantidade de usuários não seriam conhecidos de maneira detalhada como foi possível. Diante disso, uma reflexão se faz necessária a respeito dos significados desses arquivos digitais que estão disponíveis cada vez mais.

Essa ferramenta digital tem ampliado de maneira exponencial a possibilidade de fazermos novas perguntas e responder a elas com o auxílio dessa tecnologia. Sem a busca nominativa por palavras-chave disponibilizada pela

⁶ O número 1 desses jornais encontra-se disponíveis na página digital da Hemeroteca digital brasileira, organizados pela Biblioteca Nacional. <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> Acesso em 06.09.2021.

HDB, os pesquisadores alcançariam os mesmos resultados por métodos analógicos? Essa questão é fundamental para uma reflexão sobre os impactos dessa ferramenta específica em nossa imaginação histórica (BRASIL, NASCIMENTO, 2020, p. 205).

Procurou-se enfrentar as limitações desse tipo de pesquisa com uma metodologia preocupada em criar um cruzamento de informações possíveis com outras tipologias de fontes, bibliografia e jornais impressos. Ao mesmo tempo em que a busca por temas em periódicos digitalizados nos possibilita encontrar aquilo que procuramos, por vezes ficamos refém dessa busca e perdemos sinais significativos desse processo. Essa fragmentação na relação com o documento é iminente, pois a busca “automática” subtrai a compreensão do contexto em que a própria notícia foi publicada.

Eric Nascimento e Leonardo Fernandes, em sua reflexão a respeito das fontes digitais, apontam que o procedimento metodológico não deve ser exclusivo do resultado da pesquisa, mas leva em conta além da busca nominativa:

Podemos, portanto, realizar as leituras diárias, como era feito nas máquinas de microfilme décadas atrás. Podemos (e devemos) também registrar as informações detalhadas sobre cada periódico estudado, o acervo, o volume de digitalizações, o período de publicações, seus donos, redatores, editores, jornalistas, suas imagens, gravuras, colunas, preço, circulação, etc., inclusive confrontando com demais fontes e com a bibliografia. Portanto, os problemas metodológicos são responsabilidade do historiador, que muitas vezes, por descuido ou desconhecimento técnico, usa a tecnologia como mera forma de confirmar seus desejos e hipóteses (BRASIL; NASCIMENTO, 2005, p.207).

As bases de dados nem sempre são confiáveis em seu resultado, o sistema de pesquisa por referência, por vezes falha ou apresenta informações distintos de uma busca para outra. Atento a esses casos, busquei não apenas o cruzamento entre vários temas da pesquisa: utilizei as seguintes chaves de leitura para percorrer os jornais e identificar suas edições que tivessem publicações com esse resultado: “bond” (e suas variações), trilhos, companhia ferro carril, passageiros, burros, tração animal, carroças, trânsito, veículos.

Essa mudança na materialidade do documento pesquisado, dificilmente pode ser considerada banal, apesar de o conteúdo da informação permanecer o mesmo, é preciso discutir e refletir sobre o modo como lidamos com essa mudança; se concordamos que no setor da informática nada é virtual, como aparentemente costuma ser definido, precisamos

discutir sobre a rematerialização desses documentos e as mudanças que isso provoca no fazer historiográfico.

Não poderia apresentar os capítulos que seguem, sem antes mencionar, que parte dessa pesquisa e incursão pelos jornais digitais foi feita mediante o fechamento dos arquivos, das bibliotecas, da universidade e dos espaços de pesquisa interditados nos últimos dois anos por conta da pandemia da Covid-19 que assolou o mundo e o Estado do Ceará, mais especificamente, a partir de março/ 2020. Diante da negativa e constante ação do atual Governo Federal do Brasil em promover um discurso negacionista, protelando as decisões de combate e proteção à população, estamos ainda hoje atravessados por uma mudança de rotina, encontros e experiências presenciais que impactam diretamente em nossa vida pessoal, na saúde mental de todos que nos cercam e que de uma forma decisiva também perpassa por essas páginas aqui apresentadas. Infelizmente, mais de 600 mil pessoas no Brasil, até o presente momento, foram vítimas não apenas do vírus, mas da falta de políticas públicas para proteção de todos.

No capítulo 01, apresentamos os bondes enquanto artefato material produzido no século XIX, identificados como um símbolo do progresso e parte de uma complexa rede de invenções e inovações que foram sendo produzidas desde o século anterior e que estavam diretamente relacionadas aos investimentos de capitais. Procuramos apresentar como os bondes passaram a fazer parte do espaço urbano, transformando as imagens da cidade e a maneira de lidar com o trânsito. A partir disso, demonstramos os aspectos do deslocamento pela capital cearense quando os bondes de tração animal começaram a trafegar por suas ruas no final do século XIX, partindo de dois romances naturalistas, *A afilhada* (1889) e *A normalista* (1893), respectivamente obras de Oliveira Paiva e Adolfo Caminha. Por fim, em “Já temos trânsito” buscamos identificar as regulações que envolviam o tráfego das carroças nos anos que antecederam a inauguração dos bondes, a concorrência a partir da inserção desse veículo nas ruas e os conflitos que se apresentam inerentes a essas temporalidades distintas.

No capítulo 02, destacamos a presença dos “agentes do progresso”, a partir da instalação da Companhia Ferro Carril do Ceará, desde sua autorização para se instalar no Ceará, transferências de materiais, a inauguração dos bondes, a presença dos acionistas e os fluxos de capitais, investimentos, lucros e despesas correspondentes à administração de uma empresa no século XIX. Percorremos, através dos jornais, os caminhos desses homens de negócio e a sua busca ativa pela exploração da mobilidade urbana como uma atividade

rentável. Na contramão desse caminho, analisamos os significados que a população agregou a presença dos trilhos pelas ruas da cidade. Vistos como parte fundamental na instalação da companhia, os trilhos eram fixos por sua materialidade, mas não por função; percebemos como a maneira de lidar com esse artefato técnico, que permitia à tração um deslocamento minimamente mais estável que as carroças, pode ser bem distinta que aquela prevista pelos acionistas.

No capítulo 03, apresentamos como a presença do bonde circulando pelas ruas da cidade altera aspectos econômicos e sociais significativos na vida dos cidadãos. A partir dos anúncios publicados em jornais, acompanhamos a presença dos bondes como parte estratégica no momento da compra, venda e aluguel de imóveis. Identificado um interessante mercado imobiliário que se forma a partir da passagem do bonde e como esse aspecto se torna um ponto de distinção social dentro da cidade. Além disso, percorremos as apresentações teatrais, circenses, as inaugurações de obras públicas e as festividades religiosas todas elas garantidas pelos bondes. O deslocamento que é feito para os espaços de diversão, principalmente durante a noite, e a garantia da ida e da vinda pela presença de bondes exclusivos para tais festejos é o tópico que encerra esse terceiro capítulo.

Por fim, no último capítulo, mas não menos importante, destacamos os aspectos que por vezes podem ser identificados como fora de controle do progresso, porém aqui, problematizamos como parte significativa desse discurso, que são as reclamações e queixas pelo mau funcionamento do bonde, os atrasos, os reparos que não são feitos, a manutenção nas linhas ou a falta de ampliação dessas linhas até outras áreas da cidade, bem como o excesso de velocidade que torna a vida na cidade um constante perigo. Soma-se a isso os inúmeros acidentes causados pelos bondes, os atropelamentos, colisões com outros veículos (como as carroças e os carros), além das vítimas de trânsito que passam a ser exploradas nos jornais através de narrativas espetaculares e em tom denunciativo sobre a conduta dos principais acusados, os condutores de bonde. Chegamos então à última parada desse percurso, quando o bonde de tração animal deixa de ser símbolo do progresso para que um novo sistema ocupe esse posto. Apresento, nessa última estação, a transição para o sistema elétrico, a maneira pela qual os animais foram substituídos pela eletricidade, o discurso crescente em prol da proteção dos burros que faziam o serviço e o investimento de novos acionistas no mercado da eletricidade associada à mobilidade urbana. A todos, o desejo de uma boa viagem. Quando necessário façam uma parada, só não deixem o bonde passar.

2. O BONDE E A CIDADE

2.1 Os “*bonds* – essa invenção do progresso”

Na passagem da primeira metade do século XIX, por volta de 1850, o mundo ocidental presenciou a potência transformadora da ciência, quando essa foi aplicada ao trabalho das máquinas. As distâncias que outrora necessitavam de um grande esforço para serem vencidas foram superadas com menor esforço graças ao aparecimento de tecnologia suficiente para tal feito; exemplo disso foram os trilhos, que facilitavam o transporte de cargas cada vez maiores em locomotivas, assim como as embarcações que cruzavam os oceanos em uma escala de tempo cada vez menor. Tudo parecia mudar em ritmo alucinante.

Na Europa, a vida urbana se consolidou frente às tradicionais organizações comunitárias e cada vez mais as máquinas substituíam o esforço braçal, consolidando um processo que já aconteciam pelo menos desde o final do século XVIII. À medida que se desenvolvia a siderurgia, a máquina a vapor, a conversão do aço, a construção das estradas de ferro, a utilização, cada vez maior, de energia elétrica em diferentes suportes, a vida de homens e mulheres era frontalmente modificada e assim aconteceria nos dois séculos seguintes.

Dominar esse conhecimento proporcionou a invenção de inúmeros artefatos materiais constitutivos da vida moderna, entre eles, podemos citar: o motor a combustão interna, os equipamentos elétricos, o transporte ferroviário, os bondes e os automóveis, que alteraram o cotidiano das cidades, principalmente na Europa e, mais especificamente nas décadas seguintes, quando chegaram ao Brasil e ocuparam ruas e avenidas das principais cidades por aqui (KEMP, 1987).

Esse é um período no qual as cidades ocidentais atravessam um processo de modernização e apresentam-se enquanto produtos culturais, assim reconhecidas historicamente, porém atravessadas pela técnica enquanto expressão dessa cultura. Para Milton Santos, citando as reflexões feitas pelo geógrafo Pierre George, a influência da técnica no espaço se exerce de duas maneiras: a ocupação do solo pelas técnicas modernas (fábricas, minas, transportes, espaços reservados à circulação) e, por outro lado, as transformações

proporcionadas pelo uso das máquinas (SANTOS, 1996, p. 19). Interessa-nos essa dupla influência sob o espaço. Primeiro, através dos transportes, mais especificamente os bondes de tração animal, e depois ao ocupar parte da cidade destinando um espaço exclusivo para assentamento dos trilhos e circulação dos veículos, essas máquinas ocupariam papel fundamental na constituição do uso do espaço urbano dividido entre homens e máquinas, mediado por elementos técnicos.

Essas invenções técnicas influenciariam, diretamente, na constituição de um modo de viver dos homens nas cidades. Quando tratamos de invenções como as locomotivas, os bondes, os automóveis, os ônibus e outros meios de transporte passamos, obrigatoriamente, por uma história dos transportes e da mobilidade ao longo do tempo, bem como uma utilização técnica do espaço, que exigia por sua vez nova sensibilidade, instaurando novas rupturas. Conforme assinalou Milton Santos a respeito dessa técnica é preciso: “considerar ela [a técnica] como possibilidade de realização da História, de mudança da História e de visibilidades dessas rupturas” (SANTOS, 2002, p. 21). É a partir delas que rupturas são instauradas, percepções são afetadas e outras histórias também se tornam possíveis.

Em 1889, em Fortaleza, um articulista não identificado escrevia para o jornal *O Cearense* a respeito destes artefatos tecnológicos que convulsionavam o mundo desde a metade do século, dizia ele:

Aqueles que ainda não contam cinquenta anos de idade têm provavelmente vivido no período progressivo mais importante da história da humanidade. Dentro deste meio século têm-se feito, entre outras, as seguintes invenções e descobertas: vapores, bondes, telégrafo, fonógrafo, fotografia e uma série de novos métodos de pintura, anilina de cores, querosene, luz elétrica, bombas a vapor, extintores químicos para incêndios, cirurgia anestésica, nitro glicerina, dinamite, alumínio, magnésia e outros metais novos, electroplate, espectroscopio, audiphonio, tubos pneumáticos, motor, bondes elétricos, campainhas elétricas, “Type White” (é uma máquina com um teclado com os caracteres alfabéticos, na qual se escrevem cartas com tipo de impressão), sistema de correios por preços módicos, máquinas para aquecer edifícios por meio de vapor, elevador a vapor e hidráulicos. Estas são apenas uma parte. Tem-se atingido durante este período a grandes acontecimentos da constituição física dos mundos plauetarios e astral (Jornal *O Cearense*, 23.08.1889, ed. 189, p. 2).

Essas invenções e descobertas, citadas pelo articulista, não ocorreram de forma abrupta, não menos que cinquenta anos, conforme dito; foram resultado do aperfeiçoamento lento, que muitas das vezes não alcançavam o desenvolvimento desejável nos primeiros

experimentos empíricos ou eram abandonados por falta de matéria-prima, antes mesmo que a pesquisa científica encontrasse materiais industriais adequados (HOBSBAWN, 1983).

Tomemos como exemplo o primeiro veículo terrestre a vapor, datado de 1770, um vagão, construído pelo engenheiro militar francês Nicolas Cugnot e apresentado ao Exército da França, que demonstrou interesse no engenho. O invento, diferente das locomotivas que o sobrevieram, apresentava três rodas apenas – duas traseiras e uma central na dianteira, interligada a um leme de mão dupla. A força motriz advinha do vapor produzido em dois cilindros pressurizados cada um de 1800 litros posicionados na frente do veículo. (WILLIAMS, 2009, p. 215), tanto o protótipo como a segunda máquina, capaz de transportar um canhão, não alcançaram o sucesso esperado. O invento de Cugnot não se transformaria numa inovação, nem seria adotado para captar recursos a fim de aprimorar o artefato, na falta de interesses políticos e apoio financeiro, necessário para fazer ciência em qualquer circunstância. Diante dessa situação, não foram impulsionados os investimentos necessários e a invenção de Cugnot não se estenderia ao mercado de máquinas de transporte.

Foram parte do processo, portanto, essas idas e vindas ao desenvolvimento das máquinas; as primeiras, aliás, de tamanho industrial, eram feitas de peças de madeira e metal como as rudimentares rodas de veículos que trafegavam no interior das minas de carvão na Inglaterra. Trata-se de um período em que os objetos eram produzidos com materiais orgânicos – principalmente madeira, couro e pedra – paralelamente, produtos ainda pouco elaborados foram sendo incorporados como o ferro fundido, o bronze e os vidros, que exigiam um manuseio mais preciso, sem necessariamente que houvesse uma substituição total dos primeiros.

Um aspecto fundamental para outras invenções foi a energia a vapor. Em 1850, a energia a vapor já era responsável pelo grosso da produção industrial inglesa e, nas décadas seguintes, teria importante desempenho na produção industrial de países como a Alemanha, França e os Estados Unidos participando diretamente do desenvolvimento de novos instrumentos tecnológicos e meios de produção (HOBSBAWN, 1983).

A respeito da máquina a vapor, faz-se necessário traçar um percurso que tem pontos fundamentais no desenvolvimento das locomotivas, ferrovias e, a partir delas, chegarmos à implantação dos bondes nas áreas urbanas. Em 1769, James Watt, o responsável por aperfeiçoar a máquina a vapor, tornou possível empregá-la em uma escala industrial capaz de produzir de maneira eficiente em maior quantidade e em menor tempo, utilizando o menor

esforço braçal possível. O vapor já era conhecido e utilizado antes mesmo desse período, no século XVI, tinha finalidades muito bem definidas na Inglaterra e na Holanda, onde era empregado para canalizar lençóis freáticos, secagem de terrenos e distribuição de água nas cidades (IGLESIAS, 1981, p. 51).

Antes de James Watt, ainda no começo do século XVIII, Thomas Newcomen havia chegado ao automatismo da máquina a vapor, o que colaborou sobremaneira para o aperfeiçoamento, desenvolvimento e utilização em fins industriais. Nesse momento, a “invenção” tornou-se “inovação”. Essa passagem não é um movimento automático. Até que uma invenção possa ser utilizada de maneira inovadora, modificando o nível de uso e importância para uma comunidade, a escala de tempo e a organização social inúmeros fatores precisam concorrer para existir esse alinhamento. O desenvolvimento técnico se apresenta como um dos fatores, entretanto precisa ser garantido pelo financiamento dos investidores, que são convencidos da possibilidade de lucro a partir da introdução do invento na economia.

Um negócio sempre arriscado, porém basilar para a sustentação do capitalismo e de sua burguesia. Inúmeros capitalistas ficaram ainda mais ricos investindo em invenções a fim de torná-las inovações; outros tantos, se não ficaram completamente pobres, em algum momento tiveram prejuízos ao empenhar financeiramente apoio a invenções que não passaram de uma especulação no mercado. O lucro é o espectro que ronda tudo isso.

Aperfeiçoada a máquina a vapor, não demorou muito para que este equipamento fosse empregado a serviço de outros inventos. De acordo com Karl Marx, essa máquina de James Watt quando aperfeiçoada abre caminho para novos usos, ele afirma:

Somente com a segunda máquina a vapor de Watt, a assim chamada máquina a vapor de ação dupla, encontrou-se um primeiro motor capaz de produzir sua própria força motriz por meio do consumo de carvão e água, um motor cuja potência encontra-se plenamente sob controle humano, que é móvel e um meio de locomoção, e que, ao contrário da roda d'água, é urbano, e não rural, permitindo a concentração da produção nas cidades, ao invés de dispersá-la⁹⁹ pelo interior. Além disso, é universal em sua aplicação tecnológica, e sua instalação depende relativamente pouco de circunstâncias locais. O grande gênio de Watt se evidencia na especificação da patente, obtida em abril de 1784, na qual sua máquina a vapor é descrita não como uma invenção para fins específicos, mas como agente universal da grande indústria (MARX, 2013, p. 305).

Em 1774, James Watt patenteou o projeto de uma carruagem com tração a vapor. Provavelmente, este é o primeiro registro que temos de um meio de transporte terrestre utilizando um mecanismo técnico para o deslocamento.⁷

O inventor inglês chamado Richard Trevithick construiu, em 1804, no País de Gales a primeira locomotiva a vapor adaptada ao tráfego em trilhos. Era uma composição de 10 vagões, que alcançava a velocidade de 8 km/h, utilizada nas minas de carvão, como tradicionalmente esse tipo de transporte foi empregado; entretanto teve duração efêmera, pois rapidamente danificava os trilhos e os custos ficaram superior à eficiência exigida.

Naquele começo de século vários tipos de locomotivas começaram a circular nas cidades da Inglaterra, quase todas elas movidas por energia a vapor. Em 1820 na Grã-Bretanha o inglês George Stephenson havia começado a fabricar locomotivas para o uso particular, conforme explica Williams (2009). Ele projetou em 1825 a *locomotion* capaz de transportar cargas e passageiros, sendo essa composição uma interligação de 12 vagões de cargas e 21 vagões de passageiros. O sucesso da maquinaria consolidou o uso da força motriz a vapor e incentivou a criação da primeira estrada de ferro pública dedicada inteiramente à tração a vapor: a Liverpool e Manchester Railway, inaugurada em 1830, pelo Duque Wellington (WILLIAMS, 2009, p. 147-148).

A partir disso, há um movimento constante desse tipo de transporte com os espaços urbanos. As cidades tiveram seus territórios ampliados cada vez mais, garantindo a condição de transportar os trabalhadores desde o centro industrial até as zonas suburbanas onde ficavam suas moradias. Ampliou-se ainda o contato entre regiões, a troca de mercadorias, o comércio de matéria-prima e conseqüentemente o seu transporte, bem como serviu como instrumento eficaz para o projeto imperialista à época em dominar e ocupar áreas distantes, através de investimentos lucrativos.

Por mais que o transporte ferroviário tenha desenvolvido uma tecnologia apropriada para seu pleno funcionamento na Europa e a partir das locomotivas e ferrovias, condições básicas tenham se dado para o aparecimento de outros tipos de veículos, foi nos Estados Unidos da América (EUA) que aconteceu a inauguração da primeira linha de bonde

⁷ Na virada para o século XIX, o vapor como força motriz já não seria empregado somente nos transportes terrestres; Robert Fulton, em 1807, percorreu quase 150 milhas (aproximadamente 240 km) entre Nova York e Albany, em posse de um barco a vapor. Consolidando o uso desse tipo de energia para os deslocamentos marítimos também.

(“*tramway*”), especificamente em Nova York, em 1832, quando se iniciaram os trabalhos na Estrada de Ferro de Nova York a Harlem.

Os carris urbanos, menores que as locomotivas, necessitavam de outro tipo de energia para o deslocamento, fazia-se uso diretamente da tração animal associada aos trilhos. Uma parilha de cavalos ficava atrelada ao veículo e deslocando-se através dos trilhos, tornava-se assim mais apropriada para viagens curtas se comparada àquelas realizadas pelas locomotivas, que de modo geral se destinavam a trajetos mais longos e entre cidades; esses carris eram apresentados ainda pela qualidade do deslocamento, teoricamente, mais estável que as carroças, veículo predominante no transporte de cargas e alguns passageiros, mas que apresentavam maior instabilidade devido às condições dos terrenos, nem sempre propícia.

O anúncio a seguir apresenta a ‘superioridade’ do “*tramway*” relativa aos demais modais de transportes. É a mostra de um carril desenvolvido por John Stephenson em 1831. Superioridade, elegância, luminosidade e durabilidade foram características destacada pelo anunciante a respeito do primeiro “*tramway*”, que se dizia possível para todos os países e climas. O desenho do carril era bastante similar às carruagens que à época ainda eram utilizadas para transporte de passageiros e cargas. A popularidade do veículo tornou possível que na metade do século, em 1850, houvesse “*tramways*” a cavalo nas principais cidades no leste estadunidense. As principais fábricas estavam instaladas ali mesmo, entre as de maior destaque citamos *John Stephenson Car Company*, em Nova York desde 1831, a *Wason Manufacturing Company*, em Springfield, de 1852, a *J.G Brill Company*, na Filadélfia, desde 1868, a *Spague Electric Railway & Motor Company*, de Nova York, em 1884, a *The American Car Company*, em San Louis, desde 1891. (LIMA, 2011)

Imagem 1 - Anúncio do primeiro carril feito em 1831 por John Stephenson em Nova York.



Fonte: The Bowery Boys, New York City History, 2011 *apud* LIMA, 2011, p. 62.

O transporte por bondes tracionados por animais levou pelo menos uma década para chegar às cidades europeias depois de desenvolvidas as primeiras experiências nos EUA. “*American Railway*” era forma conhecida na Europa quando se referiam aos bondes estadunidenses, conforme explica Barry (BARRY, 1991, p. 18 *apud* LIMA, 2011, p. 59-64). Por volta de 1840, em Viena, existiam linhas de transporte por animais, entretanto, esse era um sistema destinado mais à exibição do público do que propriamente circulação e deslocamento da população na cidade. Na França, em 1853, o primeiro sistema de linha tracionado foi instalado por Alphonse Loubat, que havia trabalhado duas décadas antes nos EUA na instalação da primeira linha dos *tramways* em Nova York. E em Londres, a primeira linha desse sistema de transporte foi inaugurada em 1860, ao longo da Victoria Street, em Westminster e outra em Bayswater Road dando início ao tráfego de bondes por tração animal na capital inglesa (LIMA, 2011, p. 59-64).

Conforme pontua Maria Silvia Hadler:

O bonde a tração animal, portanto, faz parte de um contexto histórico-cultural que se desenha mais especificamente ao longo da segunda metade do século XIX. Um contexto histórico marcado, no mundo ocidental, em especial, por um avanço considerável dos processos de urbanização, de aceleração da industrialização, de intensificação do desenvolvimento tecnológico de disseminação da presença de diversos tipos de maquinismo na sociedade. Uma época marcada por invenções técnicas de toda sorte, pelas experiências com a eletricidade, pela participação da ferrovia e da navegação a vapor na ampliação efetiva do mercado mundial (HADLER, 2007, 37).

A produção industrial em série passou diretamente pelo automatismo dos maquinismos e seu aprimoramento capaz de manter a motricidade independente dos fenômenos naturais. Para cada tipo de produção uma máquina e essa necessidade específica exigia uma especialização e, conseqüentemente, aumentavam os lucros. Tal exigência foi a principal responsável pelo avanço tecnológico, pois passaram a direcionar a produção de componentes indispensáveis: engrenagens, polias, materiais de transmissão das correias etc. Dessa forma as divulgações de experiências bem sucedidas pelas comunidades científicas eram rapidamente cooptadas pelos grandes empresários, interessados na produção em larga escala e na capacidade comercial das invenções. As descobertas científicas passaram a interessar diretamente aos governantes e aos empresários, convencidos que dali o jogo de investimento político e financeiro estava garantido (LANDES, 1994).

As *Exposições Universais* eram o espaço predileto para demonstração dos avanços tecnológicos, mas não somente, além de ser uma vitrine de cada país para o mundo ocidental. Principalmente, tinham lugar os produtos científicos, agrícolas e das belas-artes; assumiram ao longo da segunda metade do século XIX importante função de divulgação, concorrência e uma espécie de demonstrativo associado ao ideal de progresso, “muito mais do que um ensaio de combinação dos materiais, desvelava a própria *exhibitio* universal burguesa” (HARDMAN, 1988, p. 57) e traziam a cada edição um público crescente de expositores e um gigantesco número de visitantes até mesmo para os dias atuais. De acordo com Sandra Jatahy Pesavento, as *Exposições Universais* funcionaram como uma:

síntese e exteriorização da modernidade dos novos tempos e como vitrina de exibição dos inventos e mercadorias postos à disposição do mundo pelo sistema de fábrica. No papel de arautos da ordem burguesa, tiveram o caráter pedagógico de “efeito e demonstração” das crenças e virtudes do progresso, da produtividade, da disciplina do trabalho, do tempo útil, das possibilidades redentoras da técnica (PESAVENTO, 1997, p. 14).

Na primeira edição, em Londres (1851), não menos que seis milhões de visitantes puderam ver a principal atração do evento: o Palácio de Cristal, feito completamente de vidro. Uma década depois, um pequeno sistema de linhas de bondes seria instalado no entorno desse palácio (LIMA, 2011, p. 64). Outras edições aconteceram em cidades europeias, é o caso de Viena, mas nenhuma outra cidade foi tão significativa para esse evento quanto a capital francesa, Paris - a cidade da Torre Eiffel, maior demonstração à época de domínio do ferro, a capital da exposição universal, recebeu o seu maior público de visitante entre todas as *Exposições* em 1900, quando 83 mil expositores e 48 milhões de visitantes estiveram presentes na então chamada “cidade luz”. O epíteto é muito significativo para pensarmos as associações com a eletricidade. Os Estados Unidos foram a sede desse evento em quatro oportunidades, sendo elas realizadas nas cidades de Filadélfia (1886 edição comemorativa em alusão ao centenário da Independência norte-americana), Chicago (1893), Sain-Louis (1904) e a última edição em San Francisco (1915).

A Europa se posicionou como berço desse processo de investimentos e múltiplas invenções modernas, seguida pelos Estados Unidos, que na esteira dos acontecimentos não ficam de fora das influências e impacto das novas invenções no século XIX. A escolha desses locais estava distante de ser aleatória, antes mesmo de começar cada uma das edições já havia uma indicação da potência capitalista, tecnológica e lucrativa de cada país/ cidade dispostos a receber uma exposição desse porte. As exposições tornaram-se então o espelho das invenções, das novidades na produção fabril e da consolidação da indústria como símbolo do progresso humano (HARDMAN, 1988, p. 48-50). Segundo Paulo César Santos os usos dessas novas tecnologias seria um dos vetores da unificação mundial, dessa forma “as Exposições como eventos que se queriam universais difundiam ideias projetos do tipo unificador entre diversos países através da economia capitalista, sendo a técnica o maior deles e o que caracterizaria a civilização ocidental” (SANTOS, 2016, p. 17).

O Brasil organizou a sua *Primeira Exposição Nacional da Indústria* em 1861, visando participar da *Exposição Universal* em Londres no ano seguinte. Entre ressalvas encontradas havia os incômodos trazidos por um país ainda escravagista, as dificuldades em incorporar novas técnicas no manejo da agricultura e a industrialização ainda incipiente no país. A Província do Ceará recebeu a Comissão Científica entre 1859 – 1861, entre os objetivos da visita estavam: a necessidade de conhecer a nação, as particularidades de cada Província e a

partir disso traçar projetos de desenvolvimento. Em 15 de setembro de 1861 iniciou-se então a exposição “Produtos cearenses” no Rio de Janeiro. A Província do Ceará participou da exposição nacional com 19 expositores e 36 produtos expostos. Como bem afirma Paulo César Santos: “tudo o que se expõe passa por uma seleção. O que se daria a ver era o que se achava interessante, naquele momento histórico, de ser visto” (SANTOS, 2016, 70).

1495 produtos nacionais foram enviados no ano seguinte para Londres. Entre eles, podíamos encontrar de acordo com o relatório elaborado sobre a exposição: amostras de madeiras, minerais, substâncias alimentícias, vinhos, vidros, cristais etc. (MARTINS, 2020, p. 497-517). O Brasil se apresentou como expositor potencial de produtos agrícolas principalmente, o que tornava o país dependente quase que totalmente da Inglaterra, França, Estados Unidos e Alemanha para importar os principais produtos industriais como máquinas, peças de montagem, locomotivas, carros de bonde, trilhos, entre outros equipamentos de manutenção necessários para reparar danos e variações advindas do funcionamento de cada máquina.

As exposições, portanto, atendiam os interesses da economia burguesa e suas expectativas sob o mercado aberto na periferia do mundo capitalista. De acordo com Paulo César Santos a dominação passava diretamente pelo fluxo de canais de informações, era preciso conhecer para dominar:

O movimento das exposições que se realizou na segunda metade do século XIX era movimento da economia burguesa devido ao rápido progresso alcançado nas tecnologias de transporte e comunicação, que levou os países ditos civilizados e “bárbaros” a estabelecerem relações cada vez mais desiguais e violentas, pois um mundo que tinha como meta o progresso burguês acabaria por compor uma imagem burguesa de si, e este autorretrato seria o da revolução constante dos meios de produção e exploração, seria o momento da aceleração temporal. Essa rápida expansão tecnológica e do domínio sobre as forças produtivas seria a marca característica da primeira metade do século XIX. A partir da segunda metade, a questão como manter esse ritmo constante de produção, ou seja, seria necessário o escoamento do excedente para áreas periféricas. Para tal fim seria necessário criar canais de circulação entre vários países, sendo que a produção de informações seria o mecanismo utilizado: conhecer para dominar seria a tônica do momento. O tempo do mundo seria ordenado a partir da administração gerenciada pelo capital excedente (SANTOS, 2016, p. 18).

Artefatos materiais, que reestruturaram a forma de deslocamento nas cidades e a forma de viver no espaço urbano, propiciaram alterações da ordem do simbólico e também concretas

e ocuparam função fundamental na construção e experimentação do ideário da modernidade e do progresso.

Paul Virilio em, *A arte do motor*, reflete sobre os motores da história e o quanto essas inovações técnicas transformaram a relação homem-natureza. Seriam cinco, na visão do autor, esses motores da história: máquina a vapor, motor a explosão, o elétrico, o motor informático e o do software. Virilio radica a história moderna na invenção dos motores, para ele, o motor a vapor é responsável pela criação da primeira máquina que serviu à revolução industrial, permitindo a visão do mundo através de comboio, a visão em desfile que prenuncia a visão do cinema (VIRILIO, 2002, p.28).

Marshall Berman aponta que são muitas as fontes que alimentam esse turbilhão contraditório que é a vida moderna:

Grandes descobertas nas ciências físicas, com a mudança da nossa imagem do universo e do lugar que ocupamos neles; a industrialização da produção, que transforma conhecimento científico em tecnologia, cria novos ambientes humanos e destrói antigos, acelera o próprio ritmo de vida, gera novas formas de poder corporativo e de luta de classes, descomunal explosão demográfica, que penaliza milhões de pessoas arrancadas de seu habitat ancestral, empurrando-as pelos caminhos do mundo em direção a novas vidas; rápido e muitas vezes catastrófico crescimento urbano; sistemas de comunicação de massa, dinâmicos em seu desenvolvimento, que embrulham e amarram, no mesmo pacote, os mais variados indivíduos e sociedades; Estados nacionais cada vez mais poderosos, burocraticamente estruturados e geridos, que lutam com obstinações para expandir seu poder; movimentos sociais de massa e de nações, desafiando seus governantes políticos ou econômicos, lutando por obter algum controle sobre suas vidas; enfim, dirigindo e manipulando todas as pessoas e instituições, um mercado capitalista mundial, drasticamente flutuante, em permanente expansão. No século XX, os processos que dão vida a esse turbilhão, mantendo-se num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se “modernização”. (BERMAN, 1986, p. 16)

O texto publicado na *Revista Ilustrada* de 1876 de Ângelo Agostini a crônica *Ao rodar do bond* assinada por Rolando (pseudônimo de Agostini), exemplifica essa aproximação entre as invenções do século XIX e os usos idealizados do bonde naquele período. Assim narra suas comparações entre os bondes, os telégrafos e as locomotivas:

Gosto dos bondes e tenho minhas razões.
A locomotiva tem seus admiradores; o telégrafo seus apologistas, o espiritismo seus adeptos. Eu gosto dos bondes.

Entre todos os inventos que a civilização moderna reclama como glória sua, eu dou os bondes o primeiro lugar.
 Haverá muitos que não me deem razão; paciência!... pensarão comigo todos os acionistas [...].
 Já houve que dissesse que o telégrafo é a mais bela conquista do nosso século. Quem assim falou não conhecia por certo ainda os bondes.
 O telégrafo é um luxo caro; o bonde é uma necessidade barata.
 Pelo telégrafo manda-se; no bonde vai-se e: quem quer vai, quem não quer manda...
 O telégrafo não passa de uma leva-e-traz que nos esfola as algibeiras; no bonde vai-se e vem-se a gente sem esfolar coisa alguma.
 No bonde fuma-se; pelo telégrafo nem ao menos se pode apreciar uma pitada.
 [...]
 Enfim, o primeiro tem curso no tesouro, nascente na praça, e tem enriquecido a muitos; o segundo tem encalacrado a todos que o conjugam na primeira do indicativo.
 [...]
 Outra invenção que muitos pensam superior aos bondes é a locomotiva; mas, que engano!
 A locomotiva corre; o bonde anda e quem corre cansa, mas quem anda alcança.
 Para a locomotiva há uma hora certa, para o bonde nenhuma é incerta (Revista Ilustrada, 01.01.1876, ano 01, nº 1, p. 6-7).

O avanço do capitalismo, a onda modernizadora e o discurso da “civilização” invadiram as cidades no mundo inteiro. O ideário da modernidade internalizou ideias de progresso, atraso e velocidade. O historiador Antônio Paulo Rezende afirma que “a velocidade das mudanças é uma marca da sociedade moderna” ao mesmo tempo em que essas mudanças acontecem entre o desprezo pelas tradições e valorização das inovações ela revela ao homem moderno um tempo que, em certa medida esvazia as suas referências históricas, pessoais ou coletivas, criando assim uma nova sensibilidade (REZENDE, 2016, p. 165). Nesse mesmo sentido, o sociólogo Anthony Giddens afirma que uma das marcas que nos ajuda a identificar as discontinuidades que separam as instituições modernas das ordens sociais tradicionais é o nítido ritmo de mudança, “que a era da modernidade põe em movimento. As civilizações tradicionais podem ter sido consideravelmente mais dinâmicas que outros sistemas pré-modernos, mas a rapidez da mudança em condições de modernidade é extrema” (GIDDENS, 1991, p. 16). O Brasil não estava distante desse ideário moderno, nem sua elite se excluía de concretizar aqui todos os incrementos possíveis na estrutura urbana, dos usos tecnológicos, das reformas nas ruas e nos planos de expansão da cidade, dos hábitos de higiene e os desejos de consumo.

Francisco Foot Hardman comenta sobre esses artefatos “fastamagóricos” nascidos do progresso técnico e que puderam ser percebidos a partir de duas relações complementares entre si. Primeiro, “em suas rupturas espaço-temporais com o mundo circundante, no sentido dos impactos tecnológicos que novos mecanismos e procedimentos são capazes de desencadear no plano das chamadas mentalidades”. Esse é o caso emblemático das locomotivas. Esses impactos tecnológicos atacaram frontalmente as sensibilidades e nossa percepção de tempo. Segundo, a aproximação direta envolvendo homens e máquinas, que estabeleceu articulações internas à medida que características como “tamanho, movimento, justaposição de ferramentas, ritmo, ruídos, automatismo” elaboraram outras experiências à humanidade (HARDMAN, 1988, p. 47).

Estamos diante, portanto, das novas invenções do século XIX, massivamente empreendidas através dos interesses de grupos restritos, tanto de empresários como de políticos dispostos a ampliar seus lucros a partir do investimento maciço em capital industrial, tecnológico e bens de consumo. As transformações técnicas desse momento não devem ser lidas apenas pelo viés da ação mecânica. Interessa perceber os impactos que estas invenções foram capazes de trazer às relações políticas, econômicas, sociais e culturais da sociedade.

Entre todas essas invenções citadas, incansavelmente, pelos articulistas da imprensa, cronistas e memorialistas, vamos nos aprofundar de maneira exaustiva nos usos dos bondes de tração animal na cidade de Fortaleza, capital do Ceará, entre 1880 – 1914. Essa invenção do progresso, que herdou do desenvolvimento das ferrovias a responsabilidade do transporte de passageiros e cargas. Diferentemente das locomotivas, esse deslocamento aconteceu em menor escala, dentro das cidades e nas áreas imediatamente limítrofes, sendo os bondes responsáveis diretamente pela expansão de inúmeras zonas urbanas, principalmente no Brasil.

Rui Barbosa afirmava no Rio de Janeiro, em 1898, “o bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da zona central”, e recorre ao argumento, mais uma vez, assim como outros escritores da época, da necessidade imprescindível que se inventasse tal meio de transporte, dizia ele, “o bonde foi – é preciso dizê-lo – uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo” (BARBOSA, 1898 *apud* STIEL, 1984, p. XVI).

O surgimento desse novo artefato nas cidades está inteiramente relacionado à ideia de velocidade e fugacidade que marcam o período. Novamente Milton Santos nos propõe

questões férteis para este trabalho. Santos afirma que “o mundo de hoje parece existir sob o signo da velocidade” e o que observamos é que este esse signo não é imprescindível. A noção de velocidade não se torna absoluta quando a técnica triunfa durante o século XIX. Essa noção faz parte, predominantemente, de uma necessidade política.

O bonde e o automóvel são tecnologia chave para melhor entendermos nossas atuais relações com os artefatos técnicos e a cidade. Ao observarmos que toda a técnica aplicada, com o advento da modernização, é efetivamente usada por uma minoria, incluída nisso a própria noção de velocidade. Tal aspecto evidencia que o desenvolvimento tecnológico, encabeçado majoritariamente pela burguesia, coloca-se à disposição política de grupos muito restritos dentro da sociedade. Em outras palavras, as “grandes” invenções observadas do ponto de vista do desenvolvimento técnico não são elementos absolutos capazes de inserir as diversas camadas sociais; pelo contrário, uma ampla parcela da população humana conviveu em “idades” técnicas muito díspares entre si, excluída do direito de utilizar a velocidade de maneira conciliatória para o bem-estar do coletivo. Ao constatarmos tal aspecto, a questão se inverte completamente e as “grandes invenções do século” se constituem, para além da técnica, como mecanismos dentro de um imperativo político no qual acontecem concorrências, competitividade e a exclusão do homem.

Tratando de modo empírico a respeito dessa constatação, o historiador Marco Antonio Cornacioni Sávio afirma que em São Paulo a empresa canadense Light, mesmo sendo a responsável pelo processo de mudança dos bondes de tração animal para o sistema elétrico, em 1900, assim como pela prestação de serviços de água e luz, que eram extremamente precários antes dela, “representou, de maneira concreta, uma melhora geral nos serviços prestado à cidade de São Paulo, mas que por razões distintas, acabou por se transformar numa empresa exclusivista e refratária às inclusões de vastas camadas da sociedade” (SÁVIO, 2007, p. 138).

As experiências advindas a partir da introdução do trem, da luz elétrica, da fotografia, cronômetro e outros mais contribuíram de diversas maneiras para definir a noção que temos atualmente por velocidade. As noções de precisão instantânea, pontualidade, atraso, todas elas foram forjadas nos usos de cada um desses artefatos. Desenvolver invenções eficazes, dentro do padrão estabelecido, impõe colocar a velocidade como uma necessidade e a pressa como uma virtude, ao mesmo tempo que classifica os homens entre os capazes e mais velozes e

aqueles que são arrastados pela história por não serem capazes de acompanhar o imperativo político da técnica (SANTOS, 2002).

Estas invenções e sua utilização de maneira profunda pela sociedade evidenciaram as distâncias econômicas e sociais entre os indivíduos. Logicamente, a maior parcela das pessoas não se utiliza de todas as invenções, nem de suas mobilizações das velocidades exponenciais tecnicamente possíveis. Pelo contrário, muitas continuaram a viver sob o signo da “lentidão”; diante do próprio ideário de modernidade que se apresentaria excludente em sua origem. “Em períodos de mudança tecnológica, os desequilíbrios são naturais quando não existem contrapartidas para os grupos que, de formas distintas, são excluídos de certos serviços ou então sofrem concorrência de novas tecnologias” (SÁVIO, 2007, p. 145).

Quase que na contramão do discurso predominante, no qual a velocidade é sinônimo de progresso, uma crônica de Amadeu Amaral (pseudônimo de Felício Trancoso) publicada em São Paulo em 1927, exemplifica a trama enfrentada pelos passageiros:

Quando eu ia tomar o meu bonde, hoje pela manhã, para a cidade, o meu vizinho, dr. Viegas, passou o seu automóvel e fez-me um gesto, oferecendo-me condução. Hesitei um pouco e afinal optei pelo bonde. [...] O automóvel é o veículo dos que fogem de si mesmos. Qual a causa dessa febre de pressa? Vaidade material, exteriorização do centro da gravidade física. Depois, não gosto de velocidade, pela atropelada sucessão de sensações e pela sensação dominante, central, absorvente, de sermos uma vertigem que voa através das coisas. Enquanto que o bonde...Ah! o bonde é outra história. Nem tão vagaroso que dê sono, nem tão veloz que dê vertigens, tem a suprema vantagem de não dar cuidados. (O Estado de São Paulo, 09.09.1927, nº 17.715, p. 2).

Percebe-se que a noção de velocidade, diminuição do tempo, praticidade ou celeridade naquilo que o equipamento se propõe a fazer e a utilidade para a vida moderna contempla diretamente os interesses desse grupo restrito, abastado e capitalista. Convoca-se então a pensar toda a relação que temos historicamente com a cidade, com os meios de transportes públicos e coletivos e a relação entre homens, máquinas e espaço. A velocidade denuncia, portanto, a violenta máquina-de-morte que está por trás da aventura tecnológica, ou seja, a relação com a cidade é imediatamente uma relação com a política. Antes de tudo a política é *pólis*; apesar do envolvimento ideológico ter tentado nos fazer ocultar e esquecer essa dimensão política que constitui a cidade.

Esse é “o espaço formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2004, p. 189) Dessa forma “as redes de transporte urbano constituem elemento fundamental do sistema de objetos presente nas cidades e que viabilizam, nesse espaço, numerosos fluxos (e, portanto, numerosas ações)” (DUARTE, 2001, p.19). Os sistemas de objetos se referem à materialidade e os sistemas de ações dizem respeito à atuação dos agentes sociais, ou seja, às ações humanas. A partir dessas premissas podemos inferir que o sistema de transporte, enquanto resultado de uma determinada dinâmica social (interesses políticos, desenvolvimento técnico, demanda social), é um dos principais elementos que explicam o arranjo territorial dos espaços urbanos.

No Brasil, em alguns centros urbanos, principalmente nas capitais, se esboçavam algumas tentativas de implantações desses artefatos. No século XIX, a imagem da grande cidade fazia parte do chamado ‘sonhos coletivos’, que se materializaram nas construções que formaram as metrópoles e que estariam fundando o que viria a ser a identidade do século XX.

Estes artefatos tecnológicos levam a uma marcação de mudança nas configurações dos tempos sociais, interferindo diretamente na dinâmica da sociedade; por exemplo, divisões mais rígidas entre os momentos de trabalho e de não trabalho, algo efetivamente típico do desenvolvimento fabril. Indubitavelmente, esses elementos estavam articulados com outra dimensão marcante no período; podemos citar o lazer e a possibilidade de termos bondes para levar e trazer a população. A busca e crescente valorização do espaço público como *locus* privilegiado de vivências sociais se aproxima veementemente dos usos dos bondes dentro do espaço urbano. A possibilidade e garantia do veículo para o deslocamento aumentava a capacidade de articular outros momentos de diversão, principalmente durante a noite, quando, combinada com outras tecnologias, por exemplo, o lampião a gás, contribuía para valorizar o espaço público nas cidades no século XIX.

O uso do fonógrafo, o surgimento do cinema (“a invenção do século”), as *Exposições Universais* (reunindo as demonstrações tecnológicas da época em eventos retumbantes), as exposições musicais, circenses e de dança, a possibilidade de manter os cafés abertos à noite e a realização de funções teatrais noturnas (atividade inteiramente relacionada à “milagrosa luz elétrica”), os espetáculos esportivos (lembrar que uma nova configuração do tempo nos esportes foi possível, com os records e resultados sendo aferidos com precisão pelo uso de cronômetros) são alguns dos exemplos de como a tecnologia esteve presente não só na esfera

do transporte, mas também em outros aspectos do cotidiano, envolvendo em novas e cada vez mais crescentes estratégias comerciais, marcas de uma indústria cultural que dava seus primeiros passos, já configurada a partir da articulação das ideias de consumo e espetáculo.

Esta foi uma época decisiva para observarmos o chamado “fenômeno urbano”. Willi Bolle, em *Fisiognomia da metrópole moderna*, baseado nas ideias de Walter Benjamin, afirma que é entre os séculos XIX e XX que há [...] o choque entre, de um lado, os ideais da “modernização” e do “progresso” e, de outro, o “atraso”. Esta definição por si revela-se, juntamente com sua contraparte: as bordas do mundo moderno, as franjas onde essa modernização chegava com outros significados e outras resistências, cidades e espaços urbanos que ainda distantes de ser uma metrópole, importavam palavras, gostos e costumes e aqui os reinventavam.

Na cidade de Fortaleza, distante das decisões políticas tomadas na capital do Império e com participação econômica pouco significativa para a nação, essa nova ordem urbana significou um processo de remodelação e higienização da cidade, traduzido pela instauração de diversos equipamentos urbanos, serviços e utilização desses artefatos que à época e para um grupo restrito se apresentavam como sinônimo de modernização urbana: bondes, telégrafo, telefonia, a construção do Passeio Público, porto, meios de comunicação que imprimiam rapidez aos contatos internamente na capital, mas também fora, entre eles tinha-se: o cabo submarino que ligava Fortaleza às principais cidades na Europa (1882), o serviço de telefonia (1883) e as caixas postais (1889). Igualmente, procurava-se controlar e direcionar o crescimento da cidade, através da racionalização do espaço urbano por meio dos sucessivos levantamentos das plantas urbanas (produzidas nos anos de 1859, 1875, 1888), procurando esquadriñar a cidade e projetar controle ao seu uso.

As invenções tecnológicas da segunda metade do século XIX escoaram para além dos centros econômicos e capitalistas da Europa ocidental, encontrando terreno fértil para proliferação e adesão do discurso da modernidade também nas bordas e limites das cidades menores. Fortaleza possuía restritos limites econômicos, graves problemas sociais e inúmeras dissidências políticas, mesmo assim os bondes e outros artefatos técnicos transformaram a paisagem da cidade, modificaram o som que vinha das ruas e produziram valiosos registros da presença deles em contato com os homens e mulheres daquela época. Se o imperativo técnico nos faz lembrar os interesses econômicos por trás das tecnologias, das ações de grupos minoritários que comandam os usos do espaço urbano, das exclusões provocadas não apenas

pelo acesso negado, mas de um modo de vida que poderia ser outro, de uma alternativa a essa massificação, entendemos que estudar o transporte público passa diretamente pela possibilidade de construir outras maneiras possíveis de construir a cidade.

2.2 No tempo dos bondes, os tempos da cidade

Você sabe melhor do que ninguém, sábio Klubai, que jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles.

Ítalo Calvino, *As cidades invisíveis*.

A cidade permanecia na sua costumada quietação provinciana, muito cheia de claridade, bocejando preguiçosamente de braços cruzados, à espera do Progresso. Suava-se por todos os poros e respirava-se a custo, debaixo d'uma atmosfera equatorial, acabrunhadora. Estalava à distância, num ritmo cadenciado e monótono, o canto estridente e metálico d'uma araponga, cujo eco repercutia em todo o âmbito da pequena capital cearense. Ao dobrar a Rua da Assembleia o Zuza parou, à espera que o bonde passasse, e esteve considerando um instante.

Adolfo Caminha, *A normalista*, 1893.

Zuza caminhava pelas ruas da cidade de Fortaleza, pensativamente, retornando à sua casa. Na mente as contendas e publicações difamatórias sobre ele na imprensa local, na rua um bonde e uma parelha de burros os obrigam a parar, olhar e calcular que era necessário esperar a fim de evitar um acidente. Em *A Normalista*, romance originalmente publicado em 1893, Adolfo Caminha⁸ apresenta-nos algumas das sutilezas do viver no espaço urbano de Fortaleza no final do século XIX. Exímio escritor das miudezas da vida cotidiana, o autor reuniu, nesse trecho da obra, importantes fatores da experiência urbana de maneira aparentemente despretensiosa, entre eles encontramos: as transformações que acompanham o crescimento da cidade, a própria Rua da Assembleia movimentada pelo trânsito dos bondes, o ato de parar diante do tráfego do veículo símbolo do progresso e o tempo, que aparece como elemento fundamental, são alguns desses importantes aspectos que vamos refletir aqui. É sob a literatura daquele fim de século, tratando sobre as ruas da cidade de Fortaleza que aguçamos

⁸ Adolfo Caminha (1867-1897) nasceu na cidade de Aracati, Ceará. Residiu em Fortaleza entre 1888 e 1892 indo morar definitivamente na capital, o Rio de Janeiro. Teve uma atuação expressiva na vida cultural da cidade à época, fundou a revista *Moderna* (1891) e no ano seguinte o jornal *O diário* (1892), nesse mesmo ano participou, como fundador, da Padaria Espiritual sendo escritor do jornal *O Pão* na primeira fase desta agremiação literária.

o olhar minucioso para identificar algumas das transformações que acompanhavam a cidade à época dos bondes de tração animal.

As linhas dos bondes foram muitas, não apenas as dos trilhos. Na literatura não faltaram referências a este veículo. Diferentes autores introduziram nas suas narrativas a presença física dos bondes pela cidade. Nesse sistema literário - para usar um termo cunhado por Antônio Candido - os autores, os eleitores e os livros se encontram na cidade e esta assume papel fundamental na difusão dos escritos. A mobilidade no espaço urbano não passou despercebida pela literatura; personagens humanos assumiram características que se confundiam com ruas, travessas e praças da cidade. Simultaneamente, esse é o momento em que a cidade se torna objeto de um discurso. A cidade e o texto sobre ela se constroem mutuamente, são imagens que se transformam em práticas e assim por diante. Constituiu-se na literatura uma experiência urbana que “fez da cidade o palco, o sujeito e o objeto de sua criação” (PECHMAN, p. 31, 2009).

Nessa cidade atravessada por diversas temporalidades, a Fortaleza dos bondes de tração animal foi um espaço de intensas transformações, resistências a essas mudanças e construída a partir das expectativas de um processo modernizador, o qual foi encabeçado por um grupo social abastado, capaz de investir em determinados equipamentos para modificar o espaço e trazer, ao menos por algum tempo, a sensação de aliar-se à vida moderna. Sobre essas transformações no período, Margarida Andrade, defende que a iniciativa privada recebeu os privilégios e concessões do poder público e liderou, ao seu modo e interesse, esse processo de modificação e apropriação dos espaços urbanos:

A década de 1860 marca um período de profundas transformações decorrentes da economia do algodão e do papel de Fortaleza como porto exportador do produto para o mercado externo. Nesse momento de prosperidade, o poder público induziu o crescimento da cidade por meio de um plano de expansão proposto pelo engenheiro Adolpho Herbster (1863). O plano segue um padrão de intervenção urbana recorrente no Brasil-Império, optando por uma malha ortogonal semelhante à de outras capitais do Norte e Nordeste. Observa-se também que instrumentos de regulação urbanística (como os códigos de posturas) permaneceram de mesma natureza no Império e ao longo de toda a Primeira Republica. Da mesma forma, observa-se a manutenção de um processo de terceirização da infraestrutura urbana ao capital privado, cabendo ao poder público fiscalizar a qualidade dos serviços prestados (ANDRADE, 2012, p. 251).

Novamente, citemos Antônio Paulo Rezende, para quem “o discurso da modernização contagiou o poder público. Mesmo adotando práticas conservadoras, eram constantes, nas mensagens dos governadores de Estado, projetos e referências a atitudes administrativas direcionadas para modernização” (REZENDE, 2016, p. 49). Proponho apresentar esse projeto de modernização da cidade através dos bondes de tração animal, seguindo as relações desses homens com as máquinas e nos usos feitos entre os distintos grupos sociais.

Como já apresentado, a literatura será uma dessas ferramentas para alcançar esse intento. Recordemos das reflexões de Robert Moses Pechman, para quem “a literatura teve papel decisivo na transformação da cidade de fato estético, em fato histórico”. (PECHMAN, 2006, p. 1) Ao mesmo tempo em que a literatura tomava a cidade como ambiente, os escritos sobre a cidade moldaram e ajudaram a formar a ideia que temos hoje sobre o espaço urbano, “as imagens construídas pela literatura transformaram-se em repertório da própria cidade pelas mãos dos leitores”. Sendo esta mesmo uma das noções da modernidade, “a escrita terá papel de fundadora e fundamento” da cidade (RAMOS, 2012, p. 189).

Angel Rama, crítico literário, em seu livro *Cidade das letras* (1983), estabeleceu a importância do universo letrado para a constituição da cidade. O habitante urbano vivia a noção do estranhamento, causado pela perda de referenciais, muitas vezes acalantando pelos sonhos e utopias e por vezes transformados em pesadelos na vida daqueles que chegavam às cidades no final do século XIX.

A mobilidade da *cidade real*, seu tráfico de desconhecidos, suas sucessivas construções e demolições, seu ritmo acelerado, as mutações que os novos costumes introduziam, tudo isso contribuiu para a instabilidade, para a perda do passado, para a conquista do futuro. A cidade começou a viver para um imprevisível amanhã e deixou de viver para o ontem nostálgico e identificador. Difícil situação para os cidadãos. Sua experiência cotidiana foi a do estranhamento (RAMA, 2015, p. 87-88).

A maneira como Angel Rama trabalha a noção de *cidade letrada* nos convida a pensar não apenas os anseios de escritores de literatura da época, mas a compreender como uma reunião de costumes, signos e significantes foram aos poucos sendo modificados por um modo de vida no mundo urbano.

Para Nicolau Sevcenko (2003), a literatura enquanto produto do seu tempo é compartilhada pelas condições sociais e culturais do meio em que seus autores se inserem. Mesmo que não tenham existido personagens como Maria do Carmo, Zuza, Antônia, Maria

das Dores ou Mãe Zefa, existiam sujeitos que vivendo naquele período enfrentaram situações semelhantes às dos personagens criados pelos autores. Segundo Manoel Carlos Alencar:

As relações entre o discurso e a realidade histórica são móveis e imprecisas. No caso, específico da literatura, ela não procura criar uma esfera separada da realidade, mas busca significá-la, e, no caso do naturalismo, busca hegemonizar, entre outros discursos, a sua forma particular de representar essa realidade. Essas relações se tornam ainda mais mediadas porque é só a partir da compreensão de uma determinada demanda imaginária que é possível uma obra ressoar socialmente (ALENCAR, 2002, p. 12).

A relação entre literatura e a cidade moderna nos deram poemas como os de Baudelaire e os de Drummond, romances de Machado de Assis e de Clarisse Lispector, contos como os de Edgar Allan Poe, crônicas como as de João do Rio, diários como o de Carolina Maria de Jesus e as obras de Adolfo Caminha e Oliveira Paiva. O fascínio, o estranhamento, as incompreensões ou o deslumbre provocados pela expansão dos espaços urbanos transformados em metrópoles tomou a imaginação artística dos autores. A multidão, o progresso, o barulho das ruas foram temas que serviram como esteios para discutir as possibilidades do que poderia ser a vida na experiência urbana. O romance e a cidade estão intimamente imbricados em ideias semelhantes: as desarticulações das formas harmônicas e unitárias, visando conviver com a heterogeneidade e pluralidade de histórias que tanto os textos ficcionais como a grande cidade carregam em si. Walter Benjamin foi preciso quando explicita na tese mais recorrente a este trabalho que é preciso buscar no passado aqueles momentos em que a história fracassou, mas que poderiam ter instituído outros mundos e outras vidas e retirar deles a utopia para as decisões no presente.

Os exemplos aqui escolhidos não esgotam a produção literária fortalezense sobre a capital cearense. Foram escolhidas narrativas que de alguma forma, colaboram com a percepção da mobilidade urbana para os habitantes no final do século XIX quando ocorreu a inauguração dos serviços de bondes. A modernidade chegava à Fortaleza com todas as suas contradições, estimulada pela incipiente elite comercial, numa Província marcada pela herança das secas, pestes e miséria.

Adolfo Caminha e Oliveira Paiva, dois literatos do século XIX que vamos tratar com mais vagar de suas obras nesse período, tomaram a cidade como laboratório para seus textos. Ambos tiveram seus romances - *A normalista* e *A afilhada* – respectivamente, publicados em jornais, no estilo folhetim, um gênero urbano, que diz muito sobre o cotidiano, sobre a leitura

nos espaços urbanos e a maneira como a literatura identificou, antes mesmo da história, demandas que lhe são próprias, como análise do passado e a emergência do discurso dos sujeitos excluídos na sociedade. O historiador Régis Lopes citando Jacques Rancière demonstra que “passar dos grandes acontecimentos e personagens à vida dos anônimos, identificar os sintomas de uma época, sociedade ou civilização nos detalhes ínfimos da vida ordinária, explicar a superfície pelas camadas subterrâneas e reconstruir mundos a partir de seus vestígios, é um programa literário antes de ser científico”, ou seja, não que a ciência histórica tenha uma pré-história na literatura, mas é preciso reconhecer “que a própria literatura se constituiu como uma determinada sintomatologia da sociedade” (RAMOS, 2012, p. 130 apud RANCIÈRE, 2005, p. 49).

Busco encontrar aqui o tempo dos bondes pelas ruas, assim como cartografar os múltiplos tempos que se cruzam na cidade. Seria relevante para uma história dos bondes na cidade de Fortaleza conhecer como as ruas eram utilizadas, disputadas e negociadas entre diferentes agentes que passavam pela capital, faço essa discussão daqueles que vão pela rua, a partir da literatura. Maria Silvia Hadler elabora uma síntese sobre o espaço das ruas nesse período e a historicidade presente nesse ambiente:

O espaço das ruas [...] vai se constituindo como um espaço de acesso a diversas atividades e mercadorias que dão suporte a um cotidiano mais confortável e sofisticado a quem tem condições de usufruir, como um canal de acesso às novidades modernas que chegam da Europa. Circular de bondes por esses lugares, da janela de observação em que os bondes também se tornam, é expor-se cotidianamente ao encantamento trazido ou sugerido por essas mercadorias e também às regras de etiqueta, cortesia, de civilidade que vão se fazendo presentes na estruturação destes espaços urbanos (HADLER, 2007, p.47).

Quem possuía o direito à rua no final do século XIX? Quem trafegava e de que forma faziam esse deslocamento? Como a literatura do período caracterizou os que estavam nas ruas na passagem para o século XX? Como eram essas ruas que os condutores de bondes passaram a transitar e a exigir espaços para si? O espaço da rua também vai se constituindo como um espaço onde as temporalidades se cruzam, os diferentes hábitos, costumes e uma diversidade social maior passa a se encontrar. Essa presença não poderia deixar de acontecer sem tensão, expondo as contradições e os conflitos sociais existentes, explícitos ou velados.

A partir da segunda metade do século XIX, uma série de melhoramentos urbanos foi sendo efetivada na capital cearense, entre eles estavam a construção da Santa Casa de

Misericórdia no ano de 1861, a Cadeia Pública em 1866, a abertura de novas ruas, a sistemática atividade de levantamento das plantas urbanas que desde 1859 acontecia de forma a nortear o crescimento da cidade. Na década de 1860 aconteceram as primeiras viagens de navio a vapor entre Fortaleza - Rio de Janeiro - Europa. Além disso, efetivou-se a implantação da rede de iluminação pública para a capital, bem como o sistema de canalização de água, embora restrito a prédios públicos.

O prédio da Assembleia⁹, que dá nome à rua a qual Zuza atravessava, no trecho citado na abertura desse tópico, foi construído em 1871. Na primeira metade do século XIX, aquela passagem era chamada de Travessa da Tesouraria (1802); posteriormente, foi modificada para Travessa das Belas (1836), até que em 1888 passou a ser somente - Rua da Assembleia¹⁰; atualmente, se chama Rua São Paulo. As linhas de bonde que faziam os burros enfrentar a subida da ladeira na Assembleia tinham dois destinos: a Praça de Pelotas (atual Praça Clóvis Beviláqua) e a Praça da Estação (atual Castro Carreira). A presença material do poder legislativo tornou essa rua, desde a inauguração do serviço de transporte, em 1880, uma artéria fundamental para os bondes. De lá partiram, na sua inauguração, os carros que levaram o Presidente da Província para a primeira viagem realizada nos bondes da capital.

Os veículos alteraram substancialmente a maneira de lidar com o espaço urbano, a presença dos burros atrelados aos carris, a partir de 1880, em Fortaleza. Tornaria a rua o lugar do trânsito de veículos e disputada pela aparição da condição de pedestres. Movidos por tração animal, eram capazes de transportar um número maior de passageiros e diminuir o tempo de distância dentro da cidade por meio do uso de uma parelha de burros que puxavam os bondes sob os trilhos. Estes veículos transformaram-se no produto visível do discurso a favor do progresso. Esse produto esteve ligado diretamente à “formação de novas relações entre a “cidade” – as populações parcialmente urbanizadas, seus hábitos quase “civilizados” e sua cultura letrada, assim como seus governantes, que procuram adequar-se aos novos preceitos de uma administração racional” (NEVES, 2002, p. 77).

⁹ No começo do século XX, a Faculdade de Direito ocupou o palácio no andar térreo (1904) e, atualmente, o Museu do Ceará, desde 1990, dá novos usos ao local com exposições, palestras e cursos.

¹⁰ Em 1890, Fortaleza teve todos os nomes de ruas e avenidas modificadas, por resolução do Conselho da Intendência Municipal. Passaram a ter números no lugar de nomes, modismo que durou pouco. No ano seguinte, 1891, alguns meses depois, as ruas voltaram oficialmente aos primitivos nomes. A Rua da Assembleia foi numerada, por exemplo, como Travessa nº 11. A Rua Formosa, que limitava a cidade entre duas freguesias, foi numerada como Rua nº 1, por essa mesma Resolução.

Ao demonstrar a historicidade do gesto do ato de parar diante do bonde, algo que nos parece corriqueiro diante do atual trânsito e, por vezes, um dado natural, procuro apresentar o aspecto de uma nova gramática de comportamentos envolvendo uma historicidade entre máquinas e corpos, que se estabelecia como novidade nas ruas, tendo em vista que o bonde do século XIX em Fortaleza é o primeiro veículo a se utilizar da combinação máquina e animais para promoção do deslocamento. São essas transformações do espaço urbano que nos interessam, sejam elas de ordem material, como os trilhos dos bondes postos no calçamento, ou da ordem racional e sensorial como o ato de olhar, calcular e parar, ou não, para um veículo passar e assim evitar um encontro doloroso. Mais adiante veremos que nem sempre foi possível evitar acidentes e que nos discursos a respeito da modernidade estas imponderáveis relações entre o corpo e a máquina foram incluídas como possíveis desencaixes do progresso.

Zuza foi um autêntico personagem dos romances naturalistas: futuro bacharel, filho de juiz Municipal, “montava a cavalo, fazias versos, frequentava o palácio do Presidente”, olhava a cidade de Fortaleza com falta de apreço, compromissado com uma agenda e um discurso das elites, acreditava que o estrangeiro era sempre melhor. Ele queixava-se “da monotonia da vida cearense e gabando, com ares de fidalgo, a capital de Pernambuco. Ali, sim, a gente pode viver e gozar. Muito progresso, muito divertimento” (CAMINHA, 1999, p. 18). Segundo Manoel Carlos Alencar, a experiência social do autor dessa obra, Adolfo Caminha, após suas viagens pelos Estados Unidos, Rio de Janeiro e Fortaleza, contribuiu para sua concepção de uma cidade “atrasada, pouco civilizada e, sobretudo, do ponto de vista dos costumes” (ALENCAR, 2002, p. 16).

A cidade de Fortaleza compreendia naquele final de século parte do atual centro da capital. Sua malha ortogonal, em xadrez, vinha sendo projetada desde a metade do século XIX como podemos verificar nas plantas urbanas do padre Manoel do Rego Monteiro (1856) e do engenheiro da Província, Adolpho Herbster (a primeira datada de 1859, a segunda de 1875 e a terceira, que usarei com mais frequência, em 1888) (CASTRO, 1994, p. 61).

A Rua do Trilho (atual Avenida Tristão Gonçalves)¹¹ foi o principal cenário da obra de Adolfo Caminha. Por ali o autor descreveu parte da cidade, o barulho em dia de festa, o sossego aos domingos e nas avançadas horas da noite permanecia “deserta, com a sua

¹¹ Na Planta de Adolfo Herbster em 1888, aparece com denominação Rua 14 de Março, foi também Rua da Lagoinha (1870) e avenida nº 8 (1890). (NOGUEIRA, 2013, p. 59)

iluminação incompleta, naqueles confins da cidade, parecia um túnel subterrâneo, fazia medo transitar ali a desoras”. O trem que ali passava pela Via-Férrea se estendia desde a Estação Central até deixar a cidade rumo ao interior da Província. A marca de fuligem na parede encardida das casas evidencia a passagem da locomotiva, outra textura deixada pela modernidade (CAMINHA, 1999, p. 15).

Em um dos trechos do romance, a personagem Maria do Carmo e seu pai, João da Mata, se deslocam de bonde pela cidade, saindo da estação central, localizada na Praça do Ferreira e apanhando o bonde vão até o arrabalde do Benfica, que ficava fora da zona mais densamente ocupada. Leiamos a descrição desse trecho na obra:

Ninguém na Rua do Trilho, deserta àquela hora como uma rua d’aldeia. Seguiram para a Praça Ferreira a tomar o bonde de Pelotas. Pouca gente na praça ensombrada por suas enormes mungubeiras. Dois sujeitos sentados um defronte do outro, jogavam silenciosamente o dominó no Café Java: Às portas da *Maison Moderne* famílias esperavam os *bonds* em pé, silenciosas, com ar de infinito aborrecimento. Dentro jogava-se bilhar. [...] Os *bonds* iam chegando uns atrás dos outros, enfileirados. [...] d’áí a pouco o *bond* rodava outra vez caminho do Benfica, e invadiu-lhe o coração uma melancolia sem causa, uma tristeza vaga que lhe deu vontade de estar só, de voltar à casa. (CAMINHA, 1999, 69).

A distância percorrida pelos personagens, da Rua do Trilho até a Praça do Ferreira, correspondia ter que atravessar na prática cinco quarteirões. As linhas de bondes para todos os destinos se concentravam no lado leste da praça do boticário Ferreira¹². Acredito que a espera pelo bonde não é narrada nesse episódio sem um propósito específico do autor. Oficialmente um carro puxado por burros obedecia ao intervalo de meia hora entre uma partida e outra para iniciar o percurso. Mais adiante nesse trabalho veremos que foi comum durante os anos de funcionamento do serviço as reclamações de atrasos ou não cumprimento do horário por parte dos cocheiros e condutores. Adolfo Caminha não perdeu a sutileza ao demonstrar estas miudezas do cotidiano, como o tempo de espera por um bonde e os caminhos que essas linhas percorriam por entre as ruas da cidade.

A linha que percorria o trecho feito pelas personagens, podemos identificar seu percurso completo através das descrições que temos a respeito da trajetória dos bondes, a

¹² Antônio Rodrigues Ferreira de Macedo (1804 – 1859), conhecido como Boticário Ferreira, foi político, farmacêutico e militar. Chegou à Fortaleza no ano de 1825, na capital cearense. Foi eleito vereador em 1848, depois vice-presidente e, por fim, Presidente da Câmara Municipal. A antiga denominação da praça – Feira Nova – foi substituída em sua homenagem, passando a se chamar Praça do Ferreira.

referida linha para o Benfica, percorria da Praça do Ferreira (Estação dos bondes), seguia pelo Boulevard Visconde do Rio Branco em seguida tomando à direita na Rua Pedro Pereira, depois à esquerda na Rua Senador Pompeu, por onde seguia até chegar à Praça de Pelotas (atual Praça Clóvis Beviláqua), limite da cidade e com uma menor extensão material construída até o início do século XX. Deste ponto em diante, o bonde seguia pelos trilhos da Estrada Visconde de Cauhye (atual Avenida da Universidade), indo alcançar assim seu destino, o Benfica.

É necessário enfatizar que veículo sob trilho não era uma novidade, “os fortalezenses ouviram o primeiro apitar de trem na capital cearense em 1873, naquele dia 03 de agosto, quase 8 mil pessoas acompanharam a inauguração da locomotiva”, segundo conta Raimundo de Menezes¹³. A Companhia Cearense de Via-Férrea de Baturité antecipou em 10 anos a Companhia Ferro Carril do Ceará e desde 1870 havia firmado contrato com o governo provincial. Em um cenário completamente diferente daquele que foi narrado por Raimundo de Menezes na crônica *O primeiro apitar de trem*, a narrativa de Adolfo Caminha procura apresentar um dia corriqueiro, dito comum, quando as personagens Maria do Carmo e João da Mata, se deslocam pela Rua do Trilho ao meio dia indo em direção à Praça do Ferreira, a cidade apresentava-se deserta (MENEZES, 2000, p. 56).

Em *Descrição da cidade de Fortaleza*, Antonio Bezerra de Menezes apresenta detalhes desta cidade no ano de 1895: “divide-se a cidade em duas freguesias, servindo de limite entre uma e outra a Rua Formosa, em todo seu prolongamento, de modo que a parte esquerda dela pertença a de S. José e a direita a N. S. do Patrocínio” (MENEZES, 1895, p. 150). A Rua Formosa (atual Rua Barão do Rio Branco) foi o endereço escolhido por Adolfo Caminha para a casa de Zuza, um lugar “assobradado e vistoso com frontaria de azulejos, varandas, e dois armazéns de louças no alto da cimalha, à velha moda portuguesa”.

Nesse logradouro limítrofe, que dividia a cidade em duas freguesias, passava o bonde com destino à estação central (veja foto abaixo¹⁴), a primeira linha inaugurada na cidade e

¹³ Raimundo Álvares de Menezes (1903 – 1984). Escritor, bacharel em Direito, escreveu somente um livro sobre a cidade de Fortaleza, pois muito cedo se mudou para São Paulo, onde escreveu três livros de crônicas sobre a História de São Paulo. Biografou a vida dos cearenses Capistrano de Abreu, Paula Ney, Clóvis Beviláqua e José de Alencar. Os textos reunidos na obra *Coisas que o tempo levou* foram publicados originalmente no jornal Gazeta de Notícias durante a década de 1930. Depois lidos em programas de rádio transmitido pela PRE-9, a Ceará Rádio Clube e publicado em formato de livro em 1938.

¹⁴ Retornaremos a esta fotografia no capítulo 02 para dialogar com o código de postura e o código de trânsito e compreender como o poder público tratou de disciplinar os usos de carroças, bondes e pedestres nas ruas da cidade.

percorria da Praça do Ferreira até a Rua Formosa, subia a Rua da Misericórdia (atual Dr. João Moreira) e finalizava o curto trajeto até a Estação Central (Estação de trem Eng. João Felipe, atualmente desativada).

Imagem 2 - Cartão Postal de 1909.



Fonte: Arquivo Nirez

Na Rua Formosa, atual Rua Barão do Rio Branco, podia-se, ao final do século XIX, encontrar uma diversidade de serviços. No cartão postal acima se destacam as casas de 5 portas, 4 portas e 3 portas, alguns sobrados e os transportes, simultaneamente presentes bondes sob trilhos tracionados por animais e carroças. A própria produção do cartão postal, que cria uma visualidade da cidade e deixa ver parte da capital que se constituía em meios as desigualdades, utilizando de uma técnica pré-estabelecida, dando a ver a cidade do alto, numa perspectiva de profundidade e extensão. Produto da fotografia, o cartão postal fazia parte de uma circularidade de imagens que produziam a cidade. Possuíam endereço nessa artéria as oficinas tipográficas - *Estado*, Costa e Souza, Universal, Atelier Louis e Studart (pertencente ao Dr. Guilherme Studart).¹⁵ A ligação do logradouro com as letras não fica apenas nas impressões do texto. A Padaria Espiritual também tinha endereço na Rua Formosa, nº 105, e

¹⁵ Almanaque Administrativo, Estatístico, Mercantil, Industrial e Literário do Estado do Ceará. 1889, p. 177.

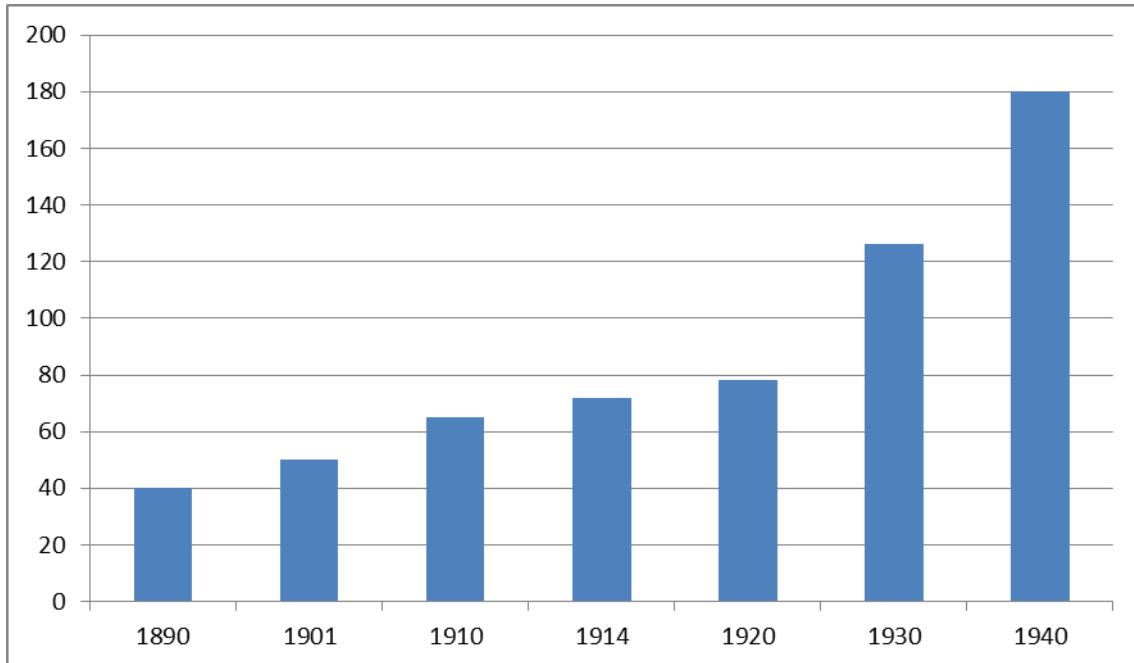
possuía entre os sócios fundadores o próprio Adolfo Caminha. Na última década do século XIX, diversos serviços comerciais podiam ser realizados em um de suas muitas casas e escritórios como o da Companhia de Gás do Estado (Ceará Gaz Company, localizada na R. Formosa, nº 50). A Despensa dos pobres, o Instituto de Humanidades, o Centro Artístico Cearense, as oficinas de sapateiros, alfaiates, marceneiros e tantos outros. Por sua extensão, localização e limites entre as duas freguesias dimensiona-se, ainda que parcialmente, a importância dos serviços dos bondes da cidade na mobilidade de diversificados sujeitos até a Rua Formosa e de lá para outras áreas da cidade. Zuza estava se deslocando para a sua casa e é formidável perceber que a Rua da Assembleia e a Rua Formosa, escolhidas pelo autor, são ruas significativamente importantes quando refletimos sobre a presença do bonde e suas implicações na vida urbana.

A cidade de Fortaleza do final do século XIX é apresentada imersa no processo de transformação política, econômica e cultural. Essa é uma conjuntura de mudanças, que reúne, nas duas últimas décadas do século, importantes momentos definidores dos rumos da urbanização. Na política nacional, a Monarquia é substituída pela República, um ano antes aconteceu o complexo processo de passagem dos trabalhadores escravizados para as questões que envolveram os trabalhadores livres e assalariados. Na cidade de Fortaleza o trabalho de escravista tinha sido abolido desde 1884. Economicamente, o Ceará atravessara a seca de 1877 e no final da década seguinte, 1889-1900, mais duas estiagens assolaram o Estado, trazendo, mais uma vez uma para a capital, imigrantes em situação miserável, fugindo da fome e da morte, formando um novo fenômeno – a multidão. O crescimento da população na capital nesse período esteve ligado, sobretudo, ao fluxo de imigrantes para a cidade.

A cidade de Fortaleza era formada, em 1882, por 51 vias, sendo 45 delas classificadas pela Intendência Municipal como ruas, duas travessas e quatro avenidas, que abraçavam o perímetro urbano da área central. Encontramos ainda dentro da cidade 16 praças e, segundo a décima urbana de 1890, 3.855 casas, 10 igrejas católicas e 24 edifícios públicos. (AZEVEDO, 2001, p. 50) Na última década do século XIX, Fortaleza contava com aproximadamente 40 mil habitantes. Passados dez anos, a capital tinha aproximadamente 50 mil habitantes, em 1901. No final desta década, em 1910, quase 65 mil pessoas vivam na cidade. E no ano que os bondes tracionados por burros deixaram de circular em detrimento do sistema elétrico,

Fortaleza possuía aproximadamente 72 mil habitantes, em 1914. Este foi o crescimento da população da cidade de Fortaleza durante o período de funcionamento dos bondes.¹⁶

Gráfico 1. Crescimento da população de Fortaleza entre 1890 – 1940.



Fonte: (AZEVEDO, 2001; BEVILÁQUA, 2014).

Todavia, nesse período (1880 – 1914), a cidade “não sofreu mudanças bruscas na sua estrutura urbana, muito menos houve uma correspondente melhoria nas condições de vida da população em função de tais mudanças”. Conforme afirma José Olivenor, “a modernização esboçada não passou de certos ajustes necessários que serviram somente para absorver o impacto da nova função comercial da cidade, que já se constituía num espaço de troca e de circulação” (OLIVENOR, 2002, p. 51).

Passemos então a outro romance naturalista da época. Em *A afilhada*, escrito em 1889, por Oliveira Paiva¹⁷ a narrativa consiste na trajetória paralela de duas personagens femininas: Maria das Dores e Antônia. A primeira é uma moça bem-nascida. Sua mãe, dona Fabiana, tenta, de todos os modos, casar a filha com o visconde Afrodísio. Entretanto, o mulherengo

¹⁶ Veremos nos capítulos seguintes que o bonde de tração animal funcionou entre 1880 – 1914, quando foi definitivamente substituído pelo bonde de sistema elétrico, esse veículo circulou por Fortaleza até 1947.

¹⁷ Manuel de Oliveira Paiva nasceu em 1861 em Fortaleza, na mesma cidade veio a falecer aos 31 anos em 1892. Além de ser o autor de *A afilhada*, escreveu também *Dona Guidinha do Poço* (publicado pela primeira vez somente em 1997).

pretendente tem graças por Antônia, afilhada de Fabiana, criada na mesma casa que Das Dores.

Em alguns trechos, o romance desenvolve um percurso e apresenta aspectos das reformas que aconteciam na cidade por volta de 1880, quando aconteceram relativas melhorias de infraestrutura e na prestação de serviços. O autor apresenta uma população nas ruas, nas praças da cidade, mergulhada nas manifestações religiosas e nas diversões em comunidade.

Lucas, um dos personagens do romance, fala sobre estas mudanças que se via acontecer na cidade, diz ele: “além do calçamento, do encanamento de água, de iluminação a gás, [...] do Palácio da Assembleia, do novo sistema de carroças [os bondes], das casas da Câmara, temos pianos em todas as salas e a instrução do belo sexo...” (PAIVA, 1993, p. 36). São apresentados elementos dessa modernização que estão na ordem da infraestrutura, das construções de prédios, sistema de transporte público coletivo, mas também na presença de símbolos de distinção social como o piano e a instrução educacional para mulheres.

Especificamente, interessa-nos alguns trechos, desse romance que foi publicado originalmente nas páginas da imprensa através do jornal *O Libertador*¹⁸, em 1889, que dão conta das ruas da cidade de Fortaleza com os bondes em trânsito, mas não apenas. A trama concentra-se, prioritariamente, nas personagens protagonistas, Maria das Dores e Antônia. Cada uma delas carrega em si visões diferentes da cidade e nos mostra aspectos distintos da Fortaleza oitocentista.

Personagens secundárias possuíram características importantes para apresentar a cidade. Mãe Zefa é um desses casos. Mulher, preta e liberta, compõe a narrativa como parte dessa população negra que invisibilizada habitava o meio urbano de Fortaleza, “ostentava o título de ser rainha dos pretos”, frequentava os terreiros de candomblé, era “uma preta alforriada que vivia do seu tabuleiro de arroz à noite, e de hortaliças pela manhã”. (PAIVA, 1993, p. 18).

Oliveira Paiva se apropria da vida de uma mulher livre, que muito provavelmente ganhava a vida transitando pela cidade com seu tabuleiro, assim como tantas mulheres fizeram. Mulheres como Mãe Zefa estavam em constante trânsito pelas ruas de Fortaleza, subindo e descendo as ladeiras da Assembleia, talvez, no entorno da Santa Casa de

¹⁸ Órgão da Sociedade Cearense Libertadora de Fortaleza. Eram redatores nesse jornal Antônio Martins, Antônio Bezerra de Menezes e Telles Marrocos. Seu prelo veio de Londres a bordo do navio “Amazonense” e chegou ao Ceará a 27 de agosto de 1882 (STUDART, 1924, p. 76).

Misericórdia, nos calçamentos a sombra de uma árvore, ocupando esquinas, praças ou nas portas de suas casas, talvez, nas calçadas das ruas onde passavam os bondes ou nas paradas nas quais o fluxo de pessoas era maior e mais demorado por conta da espera do veículo e também dentro dele.

Dessa perspectiva, podemos ainda cruzar a vida dessa personagem com outros documentos. Por exemplo, mulheres e homens que faziam uso dos bondes carregando alimento em tabuleiros, nas sacolas ou transportando carne verde sem autorização ou indevidamente acondicionada, apesar de proibido, fato comumente denunciado pela imprensa da época.

Em *A afilhada*, quem melhor traduz o desajuste entre o processo de modernização da cidade e a vida cotidiana da população iletrada marcada pela pobreza e a miséria, em sua maioria, é a personagem Antônia. Escolho dois momentos do romance que sejam possíveis apresentar as ruas da cidade em consonância com a mobilidade e os usos do tráfego naquele período. Primeiro, a morte de seu pai, João, que era cego e foi atropelado por um trem. Um episódio narrado por Oliveira Paiva na ficção e muitíssimos outros foram explorados na imprensa da época. Os casos de acidentes, longe de serem isolados, passaram a acontecer na rotina da cidade que modernizava os equipamentos, porém não na mesma velocidade os corpos de seus habitantes reagiam a tais mudanças sensíveis. Vejamos:

"HORRENDO ASSASSINATO!"

Esta noite, estando esta folha já em paginação, espalhou-se o boato de que o trem de carga chegado às onze horas, quando devia chegar as nove, matou friamente a um homem de cor branca, já perto da Estação. Julgando exagerado o boato, pois estávamos longe de acreditar em tanta perversidade e malvadeza, mandamos indagar, colher as devidas informações das autoridades competentes.

Desgraçadamente a verdade ainda era mais crua! Um crime espantoso! Estamos dispostos a profligar até a última! É preciso que o governo tome sérias providências, do contrário, daqui a pouco, os trens sairão dos seus trilhos e entrarão pela cidade esmagando aos cidadãos inermes e às criancinhas inocentes, a mulheres e velhos.

A vítima chamava-se João de tal. Era cego, vejam bem, era cego! Horresco referens... Vivia da caridade pública, e andava por uns sessenta e tantos anos de idade. Julga-se que tivesse errado o caminho, pois ele gabava-se de andar só, quando o trem fatal veio cortar-lhe para nunca mais as doçuras da existência! Chegou a gritar, sentindo-se perseguido pelo trem, e isso com tempo de parar-se ainda o monstro de ferro. Naquele ponto a linha faz uma grande curva, de modo que o infeliz julgando que o trem vinha era em linha reta, tomava para o lado e caía justamente no caminho da máquina sem

entranhas! O cadáver foi arremessado a uns montes de madeira, em mísero estado de deformação! (PAIVA, 1993, p. 89)

Os anseios da população pelo equipamento são vocalizados pelo escritor de modo a construir no seu texto um desenho da cidade. Era a Fortaleza *Belle Époque* que ruía nas páginas dos escritores naturalistas, mas também nos corpos dos “desajustados” para o progresso. A referência ao trem, aos acidentes por atropelamento, ao espaço urbano composto por códigos de trânsito à exigência de uma nova sensibilidade foi importante elemento constitutivo das modificações pelo progresso e modernização das cidades brasileiras naquela passagem de século.

A morte de João nas páginas da literatura era uma reformulação dos encontros bastante indesejáveis que aconteciam nas cidades reais entre transeuntes e máquinas. Se a condição de estar na rua trazia certo senso de liberdade e fruição, essa sensação se encerrava diante da exigência de manter todos os sentidos vigilantes. A modernidade vai sobrepujar os demais sentidos a favor do privilégio da visão. O fato de o personagem João ser cego é determinante para sua morte, mas também o impede de ver o progresso que se aproxima na materialidade do trem. Desatento e sem distinguir qual o rumo certo tomar, é atropelado e morto.

Na obra *A afilhada*, a cidade aparece como um palco sendo disputada por diferentes agentes. Um desses logradouros que figuraram nas páginas do romance foi a Rua da Palma (atual Rua Major Facundo). Das Dores, personagem que lê a cidade percorrendo as ruas como se fosse um *flâneur* à Baudelaire, vagueando pela rua, de dentro do veículo, observa de passagem a Rua da Palma, assim descrita:

Espalhava-se uma alegria vespertina [...] a meninada a rodopiar nas calçadas, o homem de ganho caminhando meio ébrio, [...] [Um] asno chagado pelos arreios, arrastando a carroça, o cavalo ossudo arrastando a dura cangalha a conduzir lenha, o mendigo a chorar o eterno refrão “uma esmola pelo amor de Deus” (OLIVEIRA, 1993, 12).

Interessam-nos pensar os sujeitos que vão pela rua nesse trecho, meninos a brincar, homens bêbados trabalhando, animais doentes conduzindo carroças, mendigos a esmolar, todo esse cenário ironicamente numa “alegria vespertina”, sujeitos improváveis de serem capturados por uma fotografia.

A fotografia abaixo, registrada em 1909, chama a atenção para o registro feito sobre a mesma rua descrita por Oliveira Paiva. A presença dos trilhos, os sujeitos escolhidos para

figurarem na imagem, a perspectiva da própria fotografia deixando amostra o letreiro de importantes casas comerciais, como a Maison Art Nouveau, que recebiam os intelectuais e escritores à época para rodas de conversas e discussão. Enquanto a própria imagem produz um sentido de leitura da cidade, ela é atravessada por experiências temporais que a qualificam para pensarmos quais as perguntas que esta fotografia pretendia responder?

Imagem 3 - Cartão Postal de 1909. Rua Major Facundo, esquina com a Praça do Ferreira.



Fonte: Arquivo Nirez.

Na *cidade real* esses foram sujeitos que constantemente se tornaram alvos de contendas e confusões dentro dos bondes. Os meninos brincando na rua utilizavam muitas vezes os bondes para chegar mais rápido e sem pagar, fazendo uso forçado de uma carona, que nem sempre tinha um final satisfatório, inúmeros casos resultavam em acidentes. Os ébrios não foram bem aceitos dentro dos bondes, há diversas reclamações que acompanham aqueles que arriscaram a subir no bonde após o álcool ter dominado suas ações. Animais, carroças e o tráfego dessa cidade se tornam elementos fundamentais nas negociações, nem sempre amigáveis, entre condutores, cocheiros e as determinações da Intendência Municipal.

Legislar, regular e fiscalizar os usos das ruas na cidade tornaram-se exigências do controle e da vigilância dessa população na *cidade ideal*, por mais difícil que isso pudesse ser na prática.

O romance de Oliveira Paiva ainda nos apresenta áreas que estavam nas zonas limites das áreas densamente ocupadas e que constituía o atual centro da cidade, dois desses espaços narrados pelo escritor foram o Meireles e o Outeiro (atualmente, Aldeota), especificamente, este último será nos anos seguintes alvo da expansão dos trilhos para além da zona central da cidade através da Companhia de Ferro Carril do Outeiro.¹⁹

Uma das muitas possibilidades para pensar a importância dos bondes para as cidades é exatamente a capacidade mobilizadora desse artefato em promover a expansão das áreas urbanas. Assim como o Outeiro (parte da atual Aldeota), Arronches²⁰ (atual Parangaba) entrou na dinâmica do tráfego por bondes, com a presença de veículos, animais, passageiros. Companhias e investimentos específicos para atender cada uma dessas regiões e integra-las à cidade de Fortaleza.

Vejamos, porém, a descrição feita pelo autor a respeito da região do Meireles, diz: “ainda demoram bons sítios de recreio, onde não faltam cajus aos derradeiros meses do ano, a ponto de ir-se até ali, para o banho de mar; em dias havidos bons para a saúde, os do tempo do caju”. Na ladeira do Outeiro, “estava o sítio do Bispo, e mais quintais, e mais chácaras, o colégio dos Educandos cujo muro branco apontava a palavra do escritor. Pela frente da Catedral e Matriz estendia-se a Rua das Flores.” Seguindo nessa direção havia então “a ladeira da Conceição, a encurtar caminho de quem se deslocava em direção ao Outeiro” (PAIVA, 1993, p. 16).

O já aludido romance de Adolfo Caminha, descreve desta maneira a moradia de uma das personagens na região do Outeiro no final do século XIX “A tia Joaquina, conhecida no mercado pela velha do caju, e mais o mestre Cosme, era um pobre casal que morava na Aldeota, cerca de um quilômetro da cidade”. Continua o autor “numa casinhola de taipa, dentro de um largo cercado de pau a pique plantado de cajueiro, todo verde no inverno, com um grande poço no centro, cava toscamente, e ao fundo sangravam um veio de água cristalina”. (CAMINHA, 1999, 262). Ainda na obra de Oliveira Paiva, encontramos outras

¹⁹ Esta Companhia foi fundada em 12 de outubro de 1896, Outeiro (Aldeota, depois Aldeota) possuía uma linha que ligava inicialmente a Praça Benjamin Constant (atual Praça da Bandeira) até o ponto central de todas as linhas de bonde na capital, a Praça do Ferreira. Era dirigida a época de sua fundação por F. H. Harding.

²⁰ A Companhia Ferro Carril de Arronches (Parangaba, depois Parangaba) foi fundada em 18 de outubro de 1894, primeiro por uma sociedade anônima e depois transferida para a firma Gondim & Filhos. Retorno à esta companhia e seu tempo

referências a essa área da cidade, recorrentemente. Em *A afilhada* o Outeiro é o cenário, nesta, em específico, faz-se uma descrição da uma geografia física do local: “desceria a ladeira da Assembleia, para, atravessando a Rua de Baixo, subir o aclive do Outeiro em rumo de casa paterna?” (PAIVA, 1993, p. 34).

A Praça do Ferreira, nomeada no romance por Feira Nova, naquele final de século era a principal praça da cidade ao lado do Passeio Público, além de abrigar o ponto de partida de todas as linhas de bondes ainda encontravam-se ali diversos quiosques, casas de jogos e escritórios de negócios. Osório, um dos personagens, a apresenta desta forma:

A botica, situada ao poente, era muito afreguesada. Também, a Feira Nova era a bem dizer o centro da cidade, e quase todo mundo cruzava-a diariamente, quer em diagonal para abreviar caminho, quer pelo abaulado empedramento que lhe era como um caixilho gigante. Alcantilada de sobrados, cedo ficava aquela face do largo metida em fresca úmbria. [...] Os moleques e as crioulas agrupavam-se em torno ao liso cacimbão de pedra lioz, no meio da área, e enchiam os potes e canecões no chafariz da Water Company, um quiosque de ferro, miudinho e bem acabado. Algumas cavalgaduras cochilavam presas pelo cabresto aos frades de pedra, no perímetro. (PAIVA, 1993, p. 12)

Nem Adolfo Caminha, nem Oliveira Paiva, assim como tantos outros literatos daquele período deixaram escapar suas impressões sobre a Praça do Ferreira. Para Eduardo Campos, “nenhum dos lugares [reformados] roubou a importância da Feira Nova (que assim se chamou antes de ser denominada Praça do Ferreira)” assim como a descreve Oliveira Paiva “por então fechada dos quatro lados por causa do comércio, sempre de ar refrescado, com o vento correndo agitando as folhas da alta frondosa e clara arborização”.

Imagem 4 - Bondes e passageiros na esquina da Praça do Ferreira em 1910.



Fonte: Arquivo Nirez

A Praça do Ferreira como ponto central da cidade no início do século XX, acompanhadas das muitas linhas de bondes que de lá partiam para diferentes pontos de Fortaleza foi produzida também pela fotografia. O incipiente trânsito de carros e bondes, diferentes maquinarias, ao mesmo tempo os burros e o motores, cruzando-se em um encontro de temporalidades que se atravessam, as ruas demarcadas pela presença do trilho e postes de iluminação nos dão conta das múltiplas temporalidades que atravessam as construções da cidade, não obstante esta experiência urbana mantém unida a proximidade de animais e máquinas como força motriz para o deslocamento humano e de carga. A fotografia cumpria seu propósito de registrar de maneira fixa elementos que estavam aparentemente em movimento. Os limites técnicos dos recursos fotográficos nem sempre permitiam esses registros de deslocamentos, para além dos veículos e da cidade a própria imagem conta em si uma história da fotografia e das suas técnicas.

Na Praça do Ferreira estavam estabelecidos os referidos quiosques, um em cada face, o mais famoso na literatura – o Café Java²¹ e o Café do Comércio (ver a fotografia 01) – reunia boêmios, literatos, jogadores de baralho, bilhar, víspora e formou inúmeras agremiações literárias. A efervescente Praça do Ferreira transformou-se no ponto central de

²¹ Inaugurado no dia 23 de junho de 1887, no canto nordeste da Praça do Ferreira, o Café Java, ponto de encontro da intelectualidade cearense, era de propriedade do aracatiense Manoel Pereira dos Santos, também conhecido como Manoel Coco.

interligação de todos os bondes. Ali foi estabelecida a estação central das linhas. Os carros puxados a burro saiam do depósito da Companhia Ferro Carril e iniciavam pela manhã as viagens pelas ruas da cidade. Os burros, muitas vezes exaustos, descansavam à sombra das mungubeiras, conforme narrado em *A Normalista*, até que fossem recolhidos no começo da noite, por volta das 19h. Com o passar dos anos, esse horário ampliou-se e em dias de festas no Passeio Público ou apresentações circenses ficavam os bondes aguardando os espectadores para fazer o último transporte do dia. Eduardo Campos²², afirma:

Vivia a urbe os derradeiros anos do século XIX, vendo o correr dos trens e dos bondes, a falar ao telefone, ou aos vizinhos da cidade, e até acertando negócios internacionais através do cabo submarino. Mais: havia-se reformado o Passeio Público, e a Praça do Ferreira, que já se chamara antes Feira Nova, estava mais frequentada, a exhibir em cada canto um quiosque (CAMPOS, 1998, p. 106).

A cidade nas linhas da literatura modela e é modelada pelas palavras. Voltemos ao início de nossa reflexão para pensarmos o quanto que a cidade é feita nas palavras que a nomeiam. A praça do boticário, o barulho do trânsito, a sua animosidade durante o dia, a outra cidade que se apresenta durante a noite todos esses são elementos trazidos pela literatura e que são capazes de mobilização nos sentidos a fim de construir uma visualidade dessas transformações da Fortaleza dos bondes de tração animal.

As linhas dos bondes foram muitas também na literatura. Veremos nos capítulos seguintes que a cidade foi modificada pela presença destes veículos. O cotidiano dos habitantes da capital passou a ser integrado por este novo equipamento técnico de transporte coletivo, que ampliou os horários de mobilidade, reduziu o tempo de deslocamento e produziu muitos assuntos, seja na literatura ou na imprensa, como veremos daqui em diante.

Os bondes configuraram-se como elemento fundamental para entendermos a história dos transportes públicos no Brasil e no mundo. A gênese desse fenômeno que atualmente desafia administradores, investidores e, principalmente a população de cada centro urbano confunde-se com a história das próprias cidades, uma vez que os deslocamentos humanos dentro das áreas urbanizadas se fizeram e ainda se fazem, sobretudo, por transportes públicos.

2.3 “Já temos trânsito”: burros, carroças e bondes

²² Eduardo Campos nasceu em Guaiuba, então distrito de Pacatuba, no Ceará, em 1923, foi autor de inúmeros livros sobre história da cidade de Fortaleza, sobre culinária e folclore, escreveu peças de teatro e conto, foi jornalista e recebeu inúmeros prêmios dentre eles o de Doutor Honoris Causa pela UFC em 1973. Faleceu em 2007. CAMPOS, Eduardo. Inquilino do passado. Fortaleza: Casa de José de Alencar/ Programa Editorial, 1998.

Os anos, imediatamente anteriores à inauguração do serviço de transporte por bondes de tração animal em Fortaleza, foram marcantes para a capital cearense pelo uso das carroças em diversas situações necessárias ao deslocamento. Importa-nos ao final desse capítulo, situar os usos das carroças e a embrionária tentativa de regulamentação do trânsito da capital no decorrer da segunda metade do século XIX, bem como apontar para alguns aspectos importantes que tratam diretamente da presença das carroças e sua regulamentação simultaneamente aos serviços de bondes, ambos tracionados por animais.

A proposta busca perceber como historicamente foi se constituindo essa noção de trânsito nos espaços urbanos de Fortaleza, desmitificando a ideia de superação de um equipamento pelo outro, mas entendendo essa trama de múltiplas experiências temporais; uma história da cidade a ser vista como a história da espacialização do tempo e das escolhas coletivas.

A presença dos bondes pelas ruas da capital cearense não fez desaparecer as carroças, nem suplantou seus usos que historicamente foram relacionados ao transporte de pessoas e cargas dentro das principais cidades. O uso intenso desse meio de transporte nas cidades brasileiras foi essencial para o abastecimento de gêneros alimentícios, distribuição de água, limpeza das vias públicas, traslados dos corpos nos enterros, transporte de produtos agrícolas e deslocamento de pequenas cargas para as populações que viviam nos espaços urbanos. Veremos mais adiante que, além disso, as carroças foram alvo de reclamações por parte dos moradores quando seus condutores, os carroceiros, que antecedem aos boleiros e condutores de bondes, estiveram envolvidos em acidentes ou foram acusados de não prestarem os devidos serviços da maneira esperada.

A existência das carroças nos perímetros urbanos servira, por muitas décadas, para realização do pequeno trajeto da população aos seus destinos dentro das cidades. As carroças foram responsáveis direta e indiretamente por uma interiorização do perímetro urbano, diferentemente do trem que servia essencialmente ao deslocamento entre cidades ou regiões. No final do século XIX os bondes assumiram esse protagonismo antes dado às carroças e suas variações (carruagens, cadeirinha de arruar, liteiras e coches).

Algumas eram mais confortáveis e outras mais propícias ao desconforto com seus solavancos e balanços durante a viagem. A depender do grupo social que ocupava e das condições de alugar ou comprar uma carroça, o passageiro relataria uma percepção bastante

variável dos significados dos usos desse meio de transporte. Marcus Kelli destaca justamente essas várias maneiras de se diferenciar nos espaços da sociedade com níveis hierárquicos bem demarcados, “uma vez que a posição social dos indivíduos impunha distinção no uso da vestimenta, na escolha da moradia e, por que não, em seu deslocamento pela cidade?” (KELLI, 2017, p. 275).

A cobrança do imposto correspondente à licença de uso das carroças em vias públicas era anunciada em jornais, contendo a relação dos proprietários²³ e o valor correspondente ao tributo. Cesario Duarte, um amanuense da Tesouraria Provincial, comunica no ano de 1862 que o “Sr. inspector d’esta tesouraria faz publico [a cobrança do] [...] imposto provincial de 12\$800 (doze mil e oitocentos réis) sobre cada carroça empregada na condução de quaisquer gêneros [...] para os donos das carroças abaixo declaradas virem pagar nesta tesouraria.” (Jornal Pedro II, 31.01.1862, ed. 25, p.4).

A relação nominal dos donos do meio de transporte no jornal permite entrever aspectos de outro tempo na cidade e da proximidade dessas relações. No referido ano, o valor individual do imposto correspondia a 10 vezes menos do que o total arrecadado no final desta mesma década.

Em 1868 novamente temos informações a respeito dessa arrecadação. Segundo o “*Balanço da Câmara Municipal da cidade de Fortaleza do 4º trimestre do anno financeiro de 1867*”, os itens carroças e cavalos para frete e suas devidas licenças para transitar na cidade. Foram responsáveis pela arrecadação de 128\$000 (cento e vinte oito mil réis) em imposto daquele ano na capital, compondo 35% da receita municipal. (*Jornal do Ceará*, 23.11.1868, ed.94, p.2) Ficando à frente na arrecadação de impostos também essenciais, por exemplo, aqueles somados pelas licenças de funcionamentos no mercado público e das liberações para a venda de pescados. Percebe-se, a partir desses dados, que a licença de circulação para as carroças se constituía de fundamental importância econômica para a cidade. Regulamentar, cobrar e receber o tributo por cada veículo se fazia essencial no quadro das receitas da Província.

²³ Nomes dos donos de carroças no ano de 1862: Os senhores: Antonio Nunes Terceiro, Antonio d’Oliveira Borges, Manoel Joaquim da Silva, Francisco Manoel de Castro, Antonio José d’Oliveira Praxedes, Antonio Nogueira d’Olanda Lima, Ildefonso José d’Abreu, Joaquim José Barboza, José Nogueira d’Olanda Lima, João Caetano de d’Abreu, Joaquim da Fonseca Soares e Silva, Manoel Franklim do Amaral, Manoel Joaquim, Joaquim Antonio Carneiro de S.A, Moraes & Irmão, Manoel Duarte Pimentel, João Antonio do Amaral, Francisco da Cunha Freire, Francisco José de Souza e João Francisco de Paula. No total são 20 proprietários, entre eles duas firmas comerciais, todos do sexo masculino e, provavelmente, mantinham entre alguns uma relação de parentesco pela repetição de determinados sobrenome.

Não obstante, é preciso enfatizar que a cobrança pública e nominal não significava uma completa garantia de pagamento por parte dos proprietários de carroças. Não deixavam de aparecer nos anúncios de cobranças e as penalidades cabíveis àqueles que, por circunstâncias outras, não realizassem o pagamento. Em 1861, o arrematante do imposto, o fiscal Joaquim de Macedo Pimenta “avisa aos possuidores [de carroças e animais de frete] que venhão pagar o imposto, sob pena dos que deixarem de fazer até o fim do corrente mês ficará sujeito à multa imposta pela câmara municipal”. (Jornal Pedro II, 23.01.1861, ed. 19, p.4) Publica-se com esse propósito:

São convocados os donos de carroça que são empregadas no tráfico desta cidade, deverão até o último dia de fevereiro trazê-las à Praça Municipal, das 7 horas da manhã às 2 da tarde acompanhados das competentes licenças, a fim de serem numeradas, sob pena de multa (Jornal do Ceará, 04.02.1868, ed. 27, p.3).

Os valores da licença e da multa por infrações também sofreram variações consideráveis nas duas décadas que antecederam a inauguração do serviço de bondes. A partir de 1865 ficou proibido a qualquer carroça trafegar sem a devida numeração feita pelo fiscal, sendo o infrator passível de multa de 2\$000 (dois mil réis) e o mesmo valor seria cobrado caso houvesse uma reincidência.²⁴ A mesma exigência de numeração, em 1879, aparece em nova resolução publicada pela câmara municipal com um valor atualizado. A variação, em pouco mais de uma década, dobrou o preço do imposto. Segundo o Art. 102, no 4º capítulo, da resolução municipal (de 1879), que tratava exclusivamente sobre “Trânsito, carros, carroças e animais”, afirma: “os carros e carroças que forem encontrados sem numeração, serão apreendidos pelo fiscal, postas em depósito destinado pela câmara; sendo entregue aos donos depois que pagarem a multa de 4\$000 (quatro mil réis) por cada imposto a quem estiverem sujeitos”.²⁵

Elaboro duas considerações possíveis a partir desses documentos: primeira, a tentativa de aplicar com maior rigor a regulamentação do trânsito da capital responde a que tipo de necessidade dos administradores? Veremos que as reclamações, as sujeiras, os acidentes serão recorrentes nas páginas da imprensa. A obrigação da numeração e a punição para quem

²⁴ Resolução n. 1160 de 3 de agosto de 1865. Publicada no Jornal O Cearense em 10 de setembro de 1865, edição 1900. p.01.

²⁵ Resolução nº 1818 do 1 de fevereiro de 1879. Capítulo 4º. Publicada no Jornal O Cearense em 16 de abril de 1879, edição 40, p. 1.

estivesse em desacordo nos indica uma necessidade de contar, nomear e controlar quem circula na cidade. Dessa forma era destinado capítulo específico, detalhando as obrigações dos proprietários de carros, carroças e animais que serviam para a mobilidade; segundo, o aumento das taxas tributárias sobre carroças estaria diretamente relacionado à inauguração dos serviços de bondes no ano seguinte? Em 1879, apesar dos bondes não estarem em pleno funcionamento, já havia sido concedida licença de serviço à Companhia Ferro Carril do Ceará e o serviço de assentamento dos trilhos havia iniciado. Poderíamos traçar tal paralelo que implica em maiores gastos aos carroceiros para regulamentar seus transportes em detrimento do uso dos bondes?

A partir de 1880 possuir e/ou manter o serviço por carroças ficou mais caro. Entretanto, nos parece importante citar que não houve uma completa substituição das carroças pelos bondes. Diferente do que uma primeira leitura pareça apontar, para uma completa superação da técnica anterior por uma inovação, símbolo do progresso e da valorização da velocidade, é preciso perceber que a cidade vai lidando com camadas de tempo, que se tocam em texturas diferentes, que se misturam, ao mesmo tempo em que confluem.

Continuemos a perceber como se deu este ‘cerco’ tributário às carroças de condução. Em 15 de outubro de 1880, legisla-se nova resolução municipal sobre a cobrança e a licença das carroças. Nessa determinação demonstra-se, pelo menos na letra da lei, um aumento substancial no valor da licença. Os valores arrecadados das rendas gerais passam a ser de “20\$000 (vinte mil réis) sobre carroça de trabalho dentro da capital, exceto as empregadas na venda da água do Benfica.”²⁶ A somatória desses valores no ano seguinte chegou a 1:220 \$000 (um conto e duzentos e vinte mil réis) arrecadados, segundo o balanço da receita e despesas da Câmara Municipal de Fortaleza no trimestre de janeiro a março de 1881 (Jornal O Cearense, 12.08.1881, edição 171, p.3).

Em agosto de 1889, novamente, encontramos publicados os valores da recebedoria provincial, esta quase em extinção devido às mudanças do regime político, ainda assim responsável por arrecadar dos proprietários das carroças de condução e de transporte d’água o valor de 20\$000 (vinte mil réis), o mesmo cobrado no início da década, para que as carroças fossem numeradas e licenciadas ao tráfego (Jornal O Cearense, 03.08.1889, ed.173, p.2).

²⁶ Atos legislativos. Resolução nº 1933 de 15 de outubro de 1880. Capítulo I. Art.2. Publicado no Jornal O Cearense em 26 de novembro de 1880, edição 147.

A curva acentuada nos preços de licença, multa e registros para funcionamento das carroças não nos permite observar por completo o que estava por trás desses valores. É possível relacionar e estar atento à concorrência criada pelos bondes de tração animal, não obstante o aumento dos impostos sobre a licença de circulação e serviço acontece ao longo da primeira década de inauguração dos bondes; a necessidade de obter lucro após o capital investido pela Companhia Ferro Carril, representada por seus acionistas (sócios), corresponde ao aumento substancial das licenças dadas aos proprietários de carroças.

Arrecadar com o transporte por bondes e não apenas por carroça parecia algo imediato, além de mudar um hábito (a forma de se deslocar dentro da cidade), regular novos valores, incentivar o uso do bonde pela população em geral, atribuindo ao discurso de melhorias advindas pelos carris e a superação dos usos das carroças. É preciso observar ainda que o aumento substancial do imposto sobre as carroças implica em um aumento considerável nas receitas; não eram poucos estes meios de transporte circulando na cidade, muitos provavelmente, permaneciam à margem da lei.

As posturas municipais determinavam, além do pagamento de impostos, a maneira mais adequada que cada carroceiro ou dono de carroça deveria ter quando estivesse na rua a conduzir seu meio de transporte. Numerar as carroças, deixar este número visível no veículo e disponibilizar, na câmara municipal, uma relação com nome do proprietário e número da placa; todas estas foram medidas regulamentadas nesse período. Em 1863 a Assembleia Legislativa Provincial aprovou a resolução nº 20, da qual aqui destacamos os artigos 2º e 3º, justamente quando trata da obrigação de cadastrar cada carroça e numerar esses veículos na cidade.

Art. 2º As carroças existentes nesta cidade, e que existem para o futuro, empregadas no comércio, e em outro qualquer serviço dentro desta cidade, serão numeradas pelo fiscal dentro de trinta dias, depois de publicada esta postura pela imprensa.

Art. 3º O fiscal fará a numeração de sorte que facilmente se veja por onde passar a carroça, e dará à câmara uma relação delas, com declaração dos números e dos donos e onde moram.²⁷

Devem-se observar os discursos característicos encontrados nas fontes oficiais, nelas há uma mostra significativa do “deve ser” da cidade ao invés de “um ser” a cidade (MATOS,

²⁷ Assembleia Legislativa Provincial. Conclusão da sessão de 28 de outubro de 1863. ORDEM DO DIA. O projeto de nº 20 de 1861 que aprova as seguintes posturas da câmara municipal desta cidade. Publicado no jornal Pedro II em 30 de outubro de 1863. Edição 247. p. 2.

2007, p. 24-25). Ao apresentar posturas, planos e modelos ideais de comportamento, procurando moldar, extirpar ou definir as experiências urbanas, fala-se de um anseio por um tipo ideal de cidade, que se encontra sempre por fazer. Dessa forma, o que se destaca é o processo de regulamentação dos usos da cidade (seja o trânsito, o comportamento, as sensibilidades), transformando-os em uma investigação histórica, na qual possamos entender justamente a historicidade desse processo e não apenas a reprodução dos discursos legalistas e legitimadores dessas ações. .

Os carroceiros que circulavam desobedecendo à postura municipal e os proprietários que não matriculavam seus transportes conforme exigido, os muitos desvios das normas e o distanciamento entre o que estava previsto e a prática, gera a necessidade da resolução fixar medidas cada vez mais rígidas.

Dessa forma, no artigo 4º, da resolução de 1863, a multa de 5\$000 (cinco mil réis) não é suficiente; pela primeira vez aparece a possibilidade desse infrator ser preso por quatro dias devido à infração acima citada. Em 1887, novamente, encontramos o fiscal da câmara municipal cobrando o cadastro anual para cada carroça. A multa é 4\$000 (quatro mil réis) para quem descumprir a obrigação da visibilidade do número quando em trânsito e a prisão do veículo até o pagamento de todos os impostos devidos. Observe que esta medida, de apreensão do veículo, não havia em 1863. Estas foram algumas das medidas de controle mais incisivas que foram sendo incorporadas (Jornal Libertador, 26.01.1887, ed. 25, p. 1).

No ano de 1881 o relatório da Chefatura de Polícia listou os seguintes títulos de matrícula por categoria de condutor: quatro condutores de bonde, cinco boleiros de carros de aluguel, 12 de particulares e 69 carroceiros. Totalizando 90 matrículas. Daquele momento em diante, segundo a publicação, todos que fossem encontrados dirigindo bondes, carros ou carroças sem possuir matrícula, seriam presos e teriam processo instaurado pelo subdelegado do distrito (Jornal O Cearense, 16.02. 1881, edição 36, p. 2). O número poderia ser muito maior. Não sabemos quantos não fizeram a matrícula, não possuímos também uma série para saber a curva de crescimento ou decréscimo de cada categoria, mas podemos apontar algumas informações relevantes para entender o trânsito e suas regulamentações naquele período. Nada menos que 76% dos condutores na cidade respondiam pela condução de carroças e menos de 5% correspondiam aos condutores de bonde. Por este relatório temos uma noção da importância das carroças dentro da cidade antes da inauguração dos bondes e também após.

Em 1865 a resolução municipal proibiu várias práticas certamente comuns quando tratamos da presença das carroças e carroceiros nos espaços da cidade. Seus proprietários ou os carroceiros deixavam esse transporte sem guia, estacionavam a noite nas ruas e nas praças, deixavam livres os animais atrelados às carroças causando confusão e briga entre moradores conduziam as carroças em pé com ou sem carga, danificavam, propositalmente ou não, as calçadas e transitavam com a carroça pelo meio das praças públicas.

Há proibições para todas essas práticas e multa no valor de 2\$000 (dois mil réis) em caso do descumprimento, sendo aplicado igual valor quando havia reincidência (Jornal O Cearense, 10.09. 1865, ed. 1900. p. 1). O movimentar-se tornou-se um problema para as autoridades. As posturas tidas como impróprias foram se tornando alvo de regulações e proibições e produzindo uma maneira, segundo as autoridades, adequada para se portar nos espaços públicos.

A resolução municipal nº 1818, de 1879, citada anteriormente quando tratamos sobre a obrigatoriedade de cadastramento e numeração dos condutores e carroças, respectivamente, repete alguns dos itens da prática dos condutores proibidos na década anterior, reforçando a manutenção das práticas ditas desviantes e o descumprimento da lei na prática.

No ano de 1879, apesar de se repetir quase integralmente o texto anterior da resolução de 1865, vemos explícita uma sensibilidade a respeito dos animais e a postura no tratamento com os mesmos.

Art. 103. É proibido.

1º O trânsito de carroças ou carros de qualquer natureza pelo centro das praças, cujos lados estiverem calçados.

2º O trânsito de carroças sem guia em cada uma delas.

3º O trânsito de carroças ou carros juntos ou sobre as calçadas das casas. O dano será reparado pelo infrator.

4º A conservação de carroças ou carros nas ruas e praças não designadas pela câmara.

[...]

7º Conduzir em cada carroça puxada por um só burro, cavalo ou boi mais de 600 quilos de peso.

8º Maltratar com pancadas imoderadamente, os animais empregados em qualquer serviço.

9º O trânsito de carroças ou carros na ocasião e rua em que passar alguma procissão, o Santíssimo Sacramento, ou se fizer alguma predica religiosa.

10º Andar o carroceiro sobre a carroça, ainda que esteja ela descarregada (Jornal O Cearense, 16.04. 1879, ed. 40, p. 1).²⁸

²⁸ Semelhante publicação encontra-se no jornal O Cearense em 1876, ed. 145. p.2.

Os quatro primeiros parágrafos repetem as posturas anteriores. Importante destacar as proibições de maltrato aos animais e as primeiras experiências de conciliar o trânsito aos eventos religiosos. Vejamos que a determinação é justamente priorizar em dias de procissão a passagem dos ritos religiosos pelas ruas. Talvez, esses sejam os primeiros entraves por espaços na rua em meio ao processo de formação e consolidação do perímetro urbano. Veremos mais adiante que os bondes também não ficaram isentos dessas medidas.

É preciso chamar atenção para a postura contida no 8º parágrafo do citado artigo, que dizia, é proibido: “maltratar com pancadas imoderadamente, os animais empregados em qualquer serviço”. Aqui se abre um debate de fundamental importância para entendermos o processo de substituição dos burros nas décadas seguintes e a reprovação por parte da população sobre a violência contra os animais. A mesma reclamação reaparece durante o serviço dos bondes. Importa aqui perceber como a sensibilidade sobre a violência que aflige o corpo deixa de ser naturalizada e passa a ser parte integrante de um discurso civilizatório.

Segundo a historiadora Elisabet Prudent Soto, o argumento ou a análise moral sobre os maus tratos dos animais presenciados pelos moradores cotidianamente foi importante para a depreciação da tração animal. Vistos como máquinas, possíveis de serem melhoradas cientificamente e incapazes de sentir, burros e cavalos eram empregados nos transportes de mercadorias e pessoas, muito embora, durante o século XIX, tenham surgido críticas à cruel maneira de tratar a espécie, situação essa que expressava, no seu limite, a brutalidade do homem primitivo, portanto oposta ao ideal cumulativo de progresso que levaria à civilização (SOTO, 2018, p. 129).

Em outubro de 1891, o “inspetor de quarteirão prendeu um carroceiro por maltratar os animais de uma carroça que guiava”. No ofício dizia ele: “O preso incluso tantas punhaladas deu no burro, que o abaixo assignado não pode mais suporta-las” (Jornal O Estado do Ceará, 07.10.1891, ed. 338, p. 2). O fato não aparecia isolado; um ano antes a Chefatura de Polícia do Ceará havia publicado a seguinte nota no jornal para os casos de maus tratos dos animais em serviço:

Esta chefatura tem ocularmente testemunhado as infrações das disposições indicadas, e para que não se reproduzam tais abusos, vos recomendo a expedição de ordens terminantes a todos os guardas para que conduzam a presença do respectivo fiscal os indivíduos que infringirem as posturas a que me refiro, a fim de ser imposta a multa, e além dela convêm que providencieis para a prisão correcional deles por 24 horas. Saúde e

fraternidade. O chefe de polícia, Samuel Felipe de Souza Uchôa. Cidadão delegado de polícia da capital. (Jornal Libertador, 01.09.1890, ed. 199, p. 2).

As carroças foram utilizadas imensamente no transporte dos gêneros alimentícios e para distribuir água. Não obstante, as resoluções e posturas municipais sempre especificaram a diferença do imposto para os proprietários de carroça que transportavam água, diretamente do Benfica.

Postura municipal aprovada provisoriamente em 18 de junho de 1868.

Art. 29 – As carroças, ou cargas empregadas na venda d’água, deverão ser licenciadas e numeradas pela câmara municipal, pago o imposto creado por lei. Na infração a companhia [do encanamento d’água do sítio – Benfica] incorrerá na multa de dois mil réis de cada carroça (Jornal O Cearense, 27.06.1868, ed. 2657, p. 3).

Eram os condutores de carroça os responsáveis por carregar água nos tanques e vender à população. Carroças como estas eram leiloadas junto com outros modelos e objetos que serviam para o transporte. Localizei o registro da ocorrência de um leilão que aconteceu em 1861 em Fortaleza, entre os itens disponíveis para o arremate dispunha de uma carroça com tanque para carregar água. Não foi possível saber o preço que foi leiloadado tal equipamento. Porém, é possível perceber a circularidade desse tipo de suporte e sua importância no transporte e distribuição (Jornal Pedro II, 01.10.1863, ed. 222, p. 3).

Quando faltava água, logo as primeiras queixas apareciam nos jornais. “Não pretendemos discutir as causas que tem produzido a falta de água, apenas diremos que há ruas inteiras onde não passa uma só carroça”. Reclamam os moradores da cidade em 1871, sem especificar a quais ruas se referiam. (Jornal O Cearense, 15.01.1871, ed. 06, p. 2). Muito mais incisivas foram as reclamações dos moradores da Rua 24 de maio, devido a ausência de carroças que distribuía água nas imediações. Diziam eles: “É justo. Os moradores da rua vinte e quatro de maio estão condenados a perecer de sede, pois que ali se passam dias e dias sem que apareça uma carroça com água. [...]. Pede-se providencias às autoridades” (Jornal O Cearense, 10.02.1882, edição 035, p. 3).

Assim como o transporte de água exigia uma urgência e regularidade na distribuição, as condições adequadas de limpeza não ficavam por menos. O transporte dos gêneros alimentícios era feito em parte por carroças e nem sempre era possível respeitar tais condições. Carnes estragadas, péssimas condições de alocação, infestação de insetos e apodrecimento estão entre as reclamações mais comuns desse período quando se trata do uso

das carroças no transporte de alimentos. Alguns anos mais tarde, os bondes seriam usados para essa atividade por serem reconhecidamente mais limpos e asseados, segundo a companhia, em substituição parcial das carroças. Em 1887, quando já temos trânsito de bondes competindo por espaços e por este serviço dentro da cidade, encontramos reclamações sobre as condições das carnes, que continuam sendo transportadas em carroças:

Informam-nos ainda que há dias passou pela rua do Senador Pompeu uma carroça carregada de carne em estado de putrefação e destinada a um dos açougues existentes ali! Parece impossível semelhante desleixo dos fiscais, que, com sua habitual indiferença, tornam-se cúmplices desses atentados contra a saúde de incautos, contra a vida dos menos escrupulosos! (Jornal Libertador, 23.01.1887, edição 23, p. 3).

A própria edilidade fazia usos das carroças nos serviços públicos de limpeza das ruas da cidade. Por vezes, as reclamações dos moradores chegavam aos jornais, como esta: “Ruas há que há duas semanas não são limpas [...] a das Hortas, Amelia e Misericórdia etc., e quando [...] passa a carroça da limpeza esse serviço é feito por dois meninos e tão mal feito q’ no dia imediato parece não terem sido limpas” (Jornal O Cearense, 19.02.1871, ed. 21, p. 3).

Essa sensibilidade moderna e burguesa vem acompanhada das exigências comuns do século XIX: a salubridade, a limpeza e o cuidado com a ingestão. A associação dos miasmas à sujeira e às doenças foi elaborada justamente nessa época. Abrir janelas e limpar ruas se fazia medida urgente para evitar contaminação. Dessa forma era comum encontrar artigos e reclamações nas páginas dos jornais cobrando à municipalidade a execução do trabalho de limpeza das ruas e praças da cidade. De acordo com Maria Silvia Hadler, “a moralização das ruas, a normatização dos comportamentos públicos articula-se com a explicitação de uma preocupação com a higiene pública, com a limpeza das ruas, atendendo aos anseios de constituição de uma cidade civilizada e de progresso” (HADLER, 2007, p. 49).

Por parte da intendência municipal também havia uma tentativa de regulamentar os horários de recolher esse lixo e conseqüentemente da passagem das carroças. Em 1892, “o fiscal [...] faz público para conhecimento de todos os habitantes da cidade, que só é permitido depositar lixo na porta de suas casas a fim de serem removidos pela carroça da limpeza pública, depois das nove horas da noite” (Jornal A República, 28.04. 1892, ed.15, p. 2).

No trecho abaixo, percebemos com mais detalhes o emprego desse meio de transporte na limpeza da cidade e a preocupação de como o serviço deveria ser feito:

De ordem do Conselho da Intendência Municipal, faço público o seguinte:
A carroça destinada à coleta do lixo passará defronte da casa e o condutor anunciará a sua presença dando um sinal de aviso convencionado da porta ou portão do prédio, ou por meio de campã [campainha], que cada carroça deverá trazer (Jornal Libertador, 26.04.1890, ed. 98, p. 3).

As reclamações a respeito do serviço de limpeza ficam ainda mais interessantes quando encontramos na mesma publicação da imprensa a referência das carroças e dos bondes. Como já comentamos acima, não há uma suspensão daquelas por estes, mas nos parece um rearranjo dentro das necessidades urbanas. Desta forma, nos parece bastante relevante as reclamações dos moradores que tinham suas casas para além da estação do bonde e as carroças de limpeza pública não chegavam até lá, ficando no limite justamente do ponto de parada dos bondes da Companhia.

Os moradores do Boulevard Visconde do Rio Branco pedem-nos para reclamar perante o snr. Coronel Guilherme Rocha, intendente municipal, contra o facto de nunca jamais, em tempo algum, atrever-se a carroça da Limpeza Pública adiantar-se além da estação de bonds, ficando assim os moradores d'ali na contingencia de amontarem o lixo à porta da rua ou atulharem com ele o quintal. Alegam mais os reclamantes, que a nossa ideal Edilidade nem por isso deixa de lhes cobrar anualmente o imposto por ela estabelecido para esse fim. Mas que querem os habitantes do Boulevard Visconde do Rio Branco? O snr. Diretor interino da Higiene, que alias parece boa pessoa, tem as pernas muitas curtas para atrever um passeio até lá e observar de perto o facto. E o Snr. Intendente há de estar atualmente muito preocupado com outras limpezas, para volver os olhos mansos a um bairro tão afastado e sujo [...]. (Jornal do Ceará, 29.07.1907, ed. 594, p. 2).

Outra reclamação dos moradores contra a Câmara municipal é chamando a atenção para “o estado de deterioração em que se acha o calçamento desde o Benfica até a Praça Visconde de Pelotas, a ponto de não poder andar uma carroça, não só pelo mau estado do empedramento, como, em parte coberto d'área.” (Jornal Pedro II, 17.01. 1879, edição 05, p.4).

À medida que certos melhoramentos são implantados é possível perceber um encadeamento assimétrico no usufruto dentro do espaço urbano. A instalação do serviço de bondes concorrera diretamente para a melhoria do calçamento, alvo das reclamações por parte dos carroceiros, mesmo que na maioria das vezes essa pavimentação esteja disponível apenas no local da passagem do trilho. Exige-se minimamente uma rua empedrada e conservada para a circulação dos veículos, em detrimento essa assimetria se mostra no irregular fornecimento

de água e na prestação nem sempre satisfatória da limpeza das ruas ou na coleta de lixo, às vezes, inexistente.

No ano de 1867, um condutor de carroça chocara-se a um poste de iluminação e um combustor a gás na Rua da Boa Vista após chocar sua carroça com estes equipamentos de iluminação pública. No jornal a notícia foi publicada com ecos de uma repetição. Se tratando de uma impossibilidade de correção por parte deste condutor e de outros, sobre o acidente, escreveu:

São incorrigíveis. [...] É impossível correção para essa gente. A polícia deve lançar vista para isso. É o resultado d'esse desenfreamento dos condutores de veículos. Além de não trazerem guias, como determina uma postura de nossa câmara, querem andar a todo pano. Tocam os animais e deixam-nos conduzir os veículos seja lá por cima do que for, produzindo um ruído infernal que ensurdece o povo (Jornal O Cearense, 28.11.1867, ed. 2514, p.1).

Os acidentes envolvendo crianças e veículos sempre causaram grande comoção na população e uma cobrança mais enfática sobre de quem era a responsabilidade por fiscalizar de fato o trânsito da cidade. Ainda na década de 1870, encontramos notícias destes acidentes, anunciados pela imprensa com termos que iriam se repetir nesse tipo de narrativa nas décadas seguintes: desastre, bárbaro costume, estúpido condutor são exemplos importantes para pensarmos como a própria imprensa vai produzindo uma maneira de ler acidentes de trânsito.

Desastre. É de balde que sempre bradamos, pedindo providencias contra esse bárbaro costume de andarem as carroças a toda desfilada pelas ruas d'esta cidade. Ainda ontem ia sendo vítima uma pobre criança na rua Formosa, que por pouco escapou de ser esmagada por um d'esses veículos. O estúpido condutor sem atender aos gritos da criança, atirou a carroça por sobre a calçada, apanhando a mesma criança de um lado e produzindo-lhe uma contusão. Outrora havia no código municipal, uma postura que proibira andarem as carroças sem guia. Mas hoje que essas posturas são letra morta, as carroças percorrem impunemente a cidade sem guia e não há a menor providencia (Jornal O Cearense, 23.06.1872, ed. 51, p.1).

Em algumas ocasiões o acidente não foi evitado. Após a inauguração dos bondes, as carroças continuaram suas idas e vindas pelas ruas da cidade e nesses trajetos os acidentes continuavam a acontecer. Bernardino, um menor e fâmulos de Joaquim Sebastião Lopes, teve o pé fraturado por uma carroça em 1881 quando se encontrava deitado no calçamento da Rua da Boa Vista, o condutor da carroça foi preso imediatamente, o identificado como Manoel Francisco de Souza entrou para o livro de ocorrências como culpado pelo acidente. (Jornal O

Cearense, 17.08.1881. edição 174, p. 2). Manoel João sofreu um acidente após o próprio burro que puxava sua carroça se espantar e deixar “maltrato nos peitos pelas rodas da carroça nº 4, que ele conduzia da Ceará Water Company Limited”. Foi preciso “recolher o ofendido ao hospital da Santa Casa de Misericórdia e tratar das diligências devidas para a verificação legal do facto”, determinou o delegado de polícia (Jornal Constituição, 18. 04. 1889, ed. 086, p. 1).

Em 1911, no Benfica “um menino de 7 anos foi atropelado por uma carroça, que vinha em disparada”. O menino saiu bastante contundido e João Fialho, carroceiro, foi preso em flagrante. Os acidentes que ocorriam com as crianças recorrentemente estavam nas páginas da imprensa, por envolver bondes ou carroças. Os jornais tinham espaço certo para publicar tragédias da vida moderna (Jornal do Ceará, 18.10. 1911, ed. 1410, p. 1).

Certamente o maior número de publicações nos jornais no final do século XIX envolvendo direta ou indiretamente as carroças se referia à compra e a venda desses meios como transporte ou de equipamentos que serviam para seus usos nos veículos e burros, por exemplo, a venda de “arreio completo para carroça – 55\$000” (cinquenta e cinco mil réis) (Jornal O Cearense, 01.02.1884, edição 026, p. 4). Havia anúncios de venda de carroças das mais variadas condições e tipo, daquelas “que tem pouco tempo de uso, com armação de ferro e toldo de lona, a tratar nesta typ.” (Jornal Pedro II, 09. 07. 1860, ed. 2023. p. 4). Até as carroças “que ainda não serviu, com todos os arreios próprios para um burro, de secupira com dois leitos sendo um de piasaba e outro de madeira: quem pretender dirija-se ao abaixo assignado que vende barato”. (Jornal Pedro II, 06.06. 1867, ed. 144, p. 4).

A venda da carroça atrelada ao animal também era comum, em certo anúncio, afirmasse: “Carroça. Vende-se uma em bom estado, arreiada e com uma burra, por preço comodo: quem quiser dirija-se à Rua Amélia n. 218 que achará com quem tratar.” (Jornal Pedro II, 17.07. 1872, ed. 140, p. 3). A compra somente do animal para carroças era bastante comum também. Alguns anos à frente, vários outros seriam publicados pela Companhia Ferro Carril com propósito de comprar burros que pudessem trabalhar nos bondes de tração animal. Era comum encontrar nos jornais anúncios sobre a de animais, dizia-se “vende-se duas excelentes burras. Nesta tipografia se dirá com quem tratar” (Jornal O Cearense, 05.01.1873, ed. 2, p. 6). Bem como aqueles que destacavam as qualidades requeridas na hora da compra do animal: “Compra-se. Uma parelha de burros grandes que sejam fortes e próprios para carroça: a tratar com M.A da Rocha Junior e Irmão” (Jornal Pedro II, 14.04.1868, ed. 079, p. 3).

Poderíamos prolongar a lista dos anúncios de compra e venda de carroças e produtos envolvidos nesse comércio, entretanto é válido destacar um desses anúncios, o qual de maneira significativa posiciona-se na encruzilhada dos objetivos de nosso texto: esse lugar de encontro das carroças e dos bondes.

Em 19 de julho de 1890, o jornal *O Cearense* publica um anúncio importante para percebermos essas entranhas da cidade e dos seus moradores. Afirmava.

Bom princípio de uma pequena empresa. Vende-se um excelente carro de luxo, perfeitamente novo, e 3 Cabriolets, sendo um próprio para viagens, concertado de novo (muito solidamente) 2 burros próprios para o mesmo (já acostumados) e 1 carroça de molas em bom estado. O proprietário dos objetos acima mencionados não tendo mais necessidade deles em virtude de passarem os bonds na porta da sua Chácara, quer dispô-los por preços reduzidos à dinheiro ou à prazo. Para todo e qualquer negocio à Rua do Major Facundo, nº 4. (Jornal O Cearense, 19.07.1890, ed. 159, p.3)

Iniciamos com uma primeira leitura dos produtos colocados à venda: um carro de luxo, cujo imposto estava isento pela municipalidade (sabemos disso consultando os artigos das posturas municipais de 1865 e 1872, referidas anteriormente). Três Cabriolets, carros que serviam para deslocamento a uma maior distância, geralmente utilizado para percursos que tinham como destino lugares fora da cidade; dois burros, que serviam, nesse carro, como força motora e uma carroça em boas condições de uso. Veja que não são poucos os produtos ofertados e as vantagens para as quais o anunciante chama a atenção de ser possível abrir uma pequena empresa a partir da aquisição.

A necessidade da venda é, talvez, o ponto mais importante desse anúncio para o nosso trabalho. Desde a inauguração dos serviços de bonde por tração animal em Fortaleza até a data do anúncio, passaram-se dez anos, uma década de consolidação desse novo serviço e da pedagogia de novas práticas dentro da cidade. A Rua Major Facundo era servida pelo bonde da linha do Passeio Público, bonde de grande rodagem na cidade, transportava parte da população à principal praça da capital no período. A passagem do bonde à porta poderia ser vista como grande vantagem em outros tipos de anúncios, como por exemplo, os de venda e aluguel de casas; entretanto, nesse caso, percebe-se uma desvantagem ao proprietário da carroça. Aqui, é preciso salientar que a chegada dos bondes para determinados grupos e locais da cidade solucionam dificuldades antigas de deslocamento; para outros, a passagem do veículo à porta fecha literalmente as oportunidades de lucro e obriga a mudar a direção dos negócios, empregando suas posses em outras atividades de transportes.

Com a introdução dos bondes de tração animal em 1880 nos serviços de transportes urbanos, configura-se ainda mais a noção de trânsito, a necessidade de regulamentar, demarcar e fiscalizar o lugar de cada um nos espaços da cidade. Em vez de haver uma substituição sumária das carroças, percebemos uma tessitura ainda mais entrelaçada, fortalecendo o ideal de urbano que se pretendia. Serão os bondes novas peças desse mosaico interminável que são as cidades, este espaço, por excelência, produtor de relações, destinadas a estar em contato com o mundo e ao mesmo tempo guardarem singularidades.

3. “O BONDE CHEGOU”

3.1 Instalando a Companhia Ferro Carril do Ceará: fluxos ativos e mercantilização dos deslocamentos

Em empresas de tal ordem, é mister caminhar com prudência e reflexão – sim. Mas resolutamente, e sem hesitação: parar é morrer.

Virgílio Augusto de Moraes
Presidente da Companhia Ferro Carril do Ceará, 1888.

A burguesia, através de sua exploração do mercado mundial, deu um caráter cosmopolita para a produção e o consumo em todos os países. (...) Em lugar das antigas vontades, satisfeitas pela produção do país, encontramos novas vontades, exigindo para satisfazê-las produtos de terras e climas distantes. No lugar da antiga reclusão e autossuficiência local e nacional, temos conexões em todas as direções, uma interdependência universal das nações.

Karl Marx e Friedrich Engels
O manifesto do Partido Comunista, 1848, p. 14-15.

Entre os fatores que concorreram para a instalação da Companhia Ferro Carril do Ceará em 1880 destacam-se “a mobilização de fluxos ativos e a mercantilização do deslocamento urbano”. (SOTO, 2018) Segundo Elisabet Prudent Soto, estas ações pautaram o investimento ordinário em inúmeras cidades do século XIX em meio aos avanços tecnológicos, a crença no progresso e um mercado consumidor afoito por modernização. Os espaços urbanos se tornaram, então, o cenário privilegiado para a coreografia do acelerado ritmo do capitalismo industrial.

Foi na segunda metade do século XIX que as companhias de transportes urbanos foram, em sua maioria, sistematizando suas estruturas e aparelhando as cidades brasileiras, visando uma lucratividade ambiciosa a partir da “mercantilização do deslocamento” da população dentro dos espaços urbanos. Elisabet Prudent Soto comenta que essa mercantilização foi “favorecida pelas dinâmicas que o tempo do capital introduziu nos territórios nos quais se desenvolveu” (SOTO, 2018, p. 33). Entender como aconteceu esse processo é de fundamental importância para perceber como historicamente a mobilidade foi sendo construída e mercantilizada em direção aos interesses particulares.

A partir do exposto acima, trato das questões referentes à montagem desta empresa de transporte urbano: a Companhia Ferro Carril do Ceará, inaugurada no último quartel do

século XIX, a partir da mobilização de agentes capitalistas locais dispostos ao investimento no setor incipiente de transporte público.

Esse investimento do capital foi decisivo para estabelecer novos itinerários para o funcionamento do transporte público sobre trilhos e para a materialização do tempo em sentido prático. Desejosa da mecanização como forma de acessar as transformações tecnológicas prometidas pela revolução industrial europeia e agora possível em outras partes do globo, parte dessa população via o tempo do progresso fluir através dos bondes pelas ruas da cidade. Os carris urbanos foram postos como vetores de modernização, além de serem artefatos capazes de promover certa mobilidade e conseqüentemente atuarem como planejadores territoriais dos fluxos de circulação.

Dessa forma, a instalação das companhias de transporte coletivo colabora para uma mudança fundamental em nossa percepção, na qual o tempo se desprende do espaço. Dito de outra forma, percebemos que há uma sincronização, cada vez mais rigorosa, entre o funcionamento do sistema do transporte e as atividades ordinárias do cotidiano.

As relações dos horários de cada linha de bonde e o intervalo entre uma e outra, os prazos para construção de um novo ramal ou mesmo uma intolerância que se tornou cada vez mais acentuada quanto aos atrasos, tudo isso passou a fazer parte do tempo na cidade após a instalação e execução dos serviços prestado pela empresa Ferro Carril do Ceará. Em 1890, por exemplo, os moradores da Jacarecanga “pedem ao senhor gerente da Companhia o favor de mandar os seus empregados acertarem os cronômetros, afim de que os passageiros não sejam lesados” (Jornal Libertador, 08.10.1890, ed. 229, p. 3). Esses horários, por sua vez, são importantes indicativos do movimento da população cotidianamente no cumprimento das suas atividades e das possibilidades trazidas pelos bondes para o deslocamento em certas horas do dia e, principalmente, durante a noite.

Havia três estações, que interligavam pontos de conexões com outras áreas da cidade quando aconteceu a inauguração dos bondes. A estação da Praça Visconde de Pelotas fazia importante interligações, não apenas para dentro da cidade, como sugere o trajeto descrito pela própria Companhia (Linha Praça de Pelotas – Praça da Assembleia), mas servindo como entreposto com a estrada que se punha adiante para o Benfica, área ocupada naquela época por chácaras e sítios, apesar dos bondes ainda não chegarem nesse primeiro momento até lá, há um interesse significativo para a expansão dessa linha nos anos seguintes, como veremos adiante. A outra estação em funcionamento na inauguração diz respeito à Praça da

Assembleia, importante logradouro da cidade, de onde partiram os bondes no ato inaugural e imerso ao espaço mais densamente ocupado. Por fim, a linha entre a Praça da Assembleia e a Estação (dos trens), apresenta-nos o interessante processo de interligações dos diferentes ramais de transporte, uma pequena rede que podia conectar os passageiros dos bondes aos trens.

Tabela 1 - Horários dos bondes de tração animal em 1880.

Linhas	Horário de Ida	Horário da Volta
Praça do Visconde de Pelotas para a Praça da Assembleia.	6: 30	7h
	7:30	8h
	9:30	10h
	10:30	11h
Praça da Assembleia para a Estação	11:30	12h
	12h	1h
	1:30 t	2h
	3:30	4h
	4:30	5h
	5:30	6h
	6:30	7h
	7:30	-

Fonte: Jornal O Cearense, 25.04.1880, ed. 44, p. 4.

O intervalo dos horários dos bondes podiam também corresponder aos fluxos da população em horários que estão condicionados ao início das atividades de trabalho como o começo da manhã e o fim destas atividades e o retorno para casa ao final da tarde. Sendo que esse fluxo devia ser maior no horário do meio dia, único intervalo que os bondes tinham intervalo reduzido entre um e outro para meia hora de espera (proponho pensar em duas hipóteses, por motivo de algumas repartições suspenderem o funcionamento ao meio dia, as escolas, por exemplo, e as altas temperaturas, obrigando, ainda hoje, se retirar dos espaços abertos e voltar para casa nesse momento do dia). Além disso, vale mencionar os bondes que inicialmente circulavam até as primeiras horas da noite. Esse horário rapidamente sofreria alterações e ampliariam seu tempo de funcionamento mediante a associação dos bondes com os espaços de diversão noturnos, como veremos mais adiante.

Novamente, o sociólogo Anthony Giddens enfatiza importante aspecto dessa relação entre o tempo-espaço a partir dessa recombinação das atividades sociais, segundo ele:

Um horário, tal como uma tabela que marca as horas em que correm os trens, pode parecer à primeira vista meramente um mapa temporal. Mas na verdade é um dispositivo de ordenação tempo-espço, indicando quando e onde chegam os trens. Como tal, ele permite a complexa coordenação de trens e seus passageiros e cargas através de grandes extensões de tempo-espço (GIDDENS, 1991, p. 30).

Dessa forma, homens, mulheres, trabalhadores e estudantes formaram fluxos de passageiros em circulação pelas ruas da capital, ocupando o espaço através do exercício cotidiano do movimento.

Além disso, os bondes de tração animal fizeram parte de um nicho comercial estratégico: as concessões públicas para empresas privadas. Percebe-se que muitas empresas usaram capitais locais e investimentos de acionistas da própria região no processo de sua formação. Quando tratamos das instalações de empresas de transporte urbanos nesse período, por exemplo, quase sempre aconteceram investimentos locais, característica essa que não se repetirá nas outras empresas de bonde por sistema elétrico, nas quais os investimentos em sua grande parcela foram de capitais estrangeiros e substituíram as companhias locais.²⁹

Diante disso, tornam-se relevantes as alianças feitas pelo poder público com as empresas de transporte coletivo (destacando principalmente a Companhia Ferro Carril do Ceará, mas percorrendo outras, pois não houve um monopólio da mesma nesse serviço na capital cearense). Bem como assimilar o papel de novos sujeitos na cena urbana, nesse caso, os diretores da Companhia, os gerentes e os acionistas dispostos a investir no transporte público de Fortaleza. Por fim, procuramos ainda observar as variantes que esses sujeitos tiveram ao longo do tempo de serviço, pois vistos a princípio como agentes do progresso da sociedade, algumas décadas depois foram vinculados ao atraso da capital. Vejamos, então, como se deu o processo de instalação da Companhia desde a sua autorização de funcionamento até as expectativas de expansão das suas atividades.

²⁹ A esse respeito podemos citar as Companhias de bondes de tração animal de Belém (Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense), Recife (Trilhos Urbanos do Recife e Apipucos), Rio de Janeiro (Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico), entre outras cidades que passaram por processos semelhantes. Para outras localidades e comparações entre investimentos locais e capitais estrangeiro, conferir a obra de Valdemar Correia Stiel. STIEL, Valdemar Correia. História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus. São Paulo: Pini; Brasília: EBTU, 1984.

3.1.1 Concessão, inauguração e expectativa da Companhia Ferro Carril do Ceará

A primeira concessão feita pelo governo provincial do Ceará aconteceu no ano de 1872 e determinava o funcionamento de uma companhia de ferro carril que funcionaria entre a capital e se estenderia até a estrada para Messejana.³⁰ Pela falta de informação a respeito da efetiva construção dessa linha ou de outros projetos nesse sentido, parece que os fortalezenses tiveram que esperar por mais alguns anos até que uma nova concessão fosse feita.³¹ Nesse caso, nos referimos à lei 1.852 de 02 de outubro de 1879, assinada pelo Presidente da Província do Ceará, José Júlio d'Albuquerque Barros, que concedendo “a isenção de direitos provinciais à Companhia Ferro Carril do Ceará para importar e assentar trilhos para uma linha de bondes nessa capital sem cobrança alguma de impostos” (O Cearense, 01.11.1879, ed. 121, p. 1), dando início efetivamente aos serviços de transporte público nessa capital.³²

Em 1880, a sociedade anônima “*Companhia Ferro Carril do Ceará*”, constituída pelos cearenses comendadores Francisco Coelho da Fonseca e Alfredo Henrique Garcia estabeleceu linhas de bonde puxado a burro. Atuou até 1898, quando foi adquirida pela firma J. Pontes & Cia, formada pelos sócios Thomé Augusto Mota, João Pontes de Medeiros e Solón Costa e Silva. Manteve a mesma denominação de Ferro Carril do Ceará até 1905. Em 1906, a empresa passou a ser propriedade da Sociedade T.A. da Mota & Cia, formada pelos sócios Thomé Augusto da Mota e Solón Costa e Silva. Em 1912, são transferidos os direitos para a companhia inglesa *The Ceará*

³⁰ Entre 1887-1888 um a nova tentativa seria retomada com propósito de prolongar as linhas dos bondes até aquela localidade. Segundo o relatório, o começo da linha para a estrada da Mecejana ficou marcado o novo prazo de cinco anos, entretanto, novamente esse contrato não foi cumprido alguns anos depois. Jornal O Cearense, 31.10.1872, ed. 99, p. 2. e Jornal O Cearense, 21.11.1888, ed. 266, p. 2.

³¹ Em um importante trabalho sobre a história econômica do transporte ferroviário, Ceci Vieira Juruá destaca o surgimento de uma figura pública conhecida como “caçador de concessões”, expressão cunhada por Evaldo Cabral de Melo. “Tratava-se, na verdade, de um corretor, também empreiteiro algumas vezes, ao qual era outorgada uma carta de concessão de linha ferroviária que ele não iria nem construir nem operar, mas simplesmente negociar no Brasil, em Londres, em Nova Iorque ou em Paris.” (JURUÁ, 2012, p. 78).

³² A Cia foi criada pelos Decretos nº 5.110 d 09.10.1872 e nº 6.620 de 04.07.1877, com o capital de cem contos de réis, tendo como diretoria: presidente: engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, diretor secretario, Dr. Rufino Antunes de Alencar e tesoureiro o negociante João Cordeiro. A Assembleia Legislativa decreta em 15.09.1893 projeto 120: Art1º - Havendo cahido em caducidade o privilégio concedido pela lei nº 1382 de 28 de dezembro de 1870 a empresa Ferro Carril do Ceará, por falta de cumprimento do mesmo contrato e suas alterações, cessando a esta as garantias do mesmo privilégio, ficando-lhe domente o direito de manter as linhas actualmente construídas e o respectivo serviço. Anais da Assembleia Legislativa. Decreto nº 151 de 30.01.1891. O Presidente da Província, usando da faculdade que confere a clausula 21º do contrato celebrado em 28 de agosto de 1875, em virtude do qual gosa a companhia "Ferro Carril do Ceará" do privilégio para assentamento de trilhos de ferro nas ruas desta capital; resolve no Art 1º. Fica a Intendência Municipal da Fortaleza incumbida da fiscalização da companhia "Ferro Carril do Ceará", cessando nesta parte a atribuição que exerce o Diretor das Obras Públicas por força do regulamento de 7 Abril de 1890 (ANDRADE, 2012, p. 137).

Light & Power Company Ltd, que instala bondes elétricos entre 1913 e 1947 (ANDRADE, 2012, p. 137).

Uma empresa de sociedade anônima se constitui por ter uma natureza jurídica na qual a participação e a responsabilidade dos sócios (acionistas) são definidas pela quantidade de ações que possuem. Uma das características era a separação entre o patrimônio pessoal do acionista e o patrimônio da empresa. Foi um modelo de empresa caracterizado por ter o seu capital financeiro dividido por ações. Ou seja, se o negócio não obtivesse êxito, o sócio estaria isento de qualquer responsabilidade patrimonial além do valor das ações que possuía, limitando o prejuízo, como já foi dito anteriormente.

A partir da efetivação da concessão realizada, a etapa seguinte envolveu um longo processo de importação de materiais. O ano seguinte começaria com grande movimentação no porto da capital. Por ali atracavam os navios vindos das mais variadas localidades do Império e da Europa. A chegada de mais um vapor significava longa lista de mercadorias publicadas nos jornais. Eram chamados de “manifestos”, informavam aos interessados que suas encomendas já estavam em terra e havia “chegado no último vapor”. A partir da compra do material, todo ele importado, podemos acompanhar, a partir de fevereiro de 1880, alguns desses carregamentos vindos em navios estrangeiros trazendo cargas específicas para a montagem da estrutura dos bondes.

No “brigue inglez Bertha Carrinton chegou uma grande parte do material destinado às obras da companhia, tendo ficado fretado em Pernambuco outro navio para transporte dos *bonds*, que já se achão prontos, e mais trilhos e longarinas” (O Cearense, 08.02.1880, ed. 14, p. 2). Este outro navio citado, provavelmente, era a barca alemã *Nellie*, que chegou à Fortaleza algumas semanas depois trazendo materiais necessários para dar início às obras de construção da primeira linha de bonde; na ocasião, chegaram dois carros para passageiros, quatro vagões para cargas e grande parte do material rodante. A junção das peças foi realizada na própria oficina da Companhia em Recife e os carros foram encaminhados para o depósito da empresa na capital a fim de aguardar os prazos de conclusão da referida obra de assentamento dos trilhos e início do serviço de transporte (Jornal O Cearense, 27.02.1880, ed. 20, p.1).

Sobre a qualidade do material dos bondes, afirmava-se: “quer na Europa, quer na América do Norte, ele não seria feito nem com mais segurança, nem com mais elegância e perfeição”. A referência tanto à Europa e quanto aos EUA, principalmente, não se faz

despercebida. Lembremo-nos dos avanços tecnológicos discutidos no Capítulo 1, quando atentamos para as conexões feitas simultaneamente e ainda que assimétricas atendiam a uma expectativa de se colocar em pé de igualdade a modernização, uma retórica que serve à utopia da modernidade por meio do progresso.

Conforme discutido por Elisabet Prudent Soto, utilizando as ideias de Guilherme Gucci, é preciso pensar distinções menos estruturais entre o que é interno e externo. Há nesse momento uma maior maleabilidade das margens e das fronteiras servindo única e exclusivamente ao avanço do capital. A partir disso é provocador pensarmos em histórias conectadas, percebermos que faziam parte do mesmo processo, sentidos de maneiras distintas, mas interligados a um desenvolvimento do capitalismo, principalmente no Ocidente.

Os interesses após a mercantilização dos deslocamentos urbanos ao ritmo acelerado do tempo do capital definiram as margens do que estava dentro ou fora das possibilidades oferecidas pelo momento histórico. Como observa Guilherme Gucci, “pensar a mobilidade das mercadorias permite que se fortaleçam categorias relacionais e contextuais, debilitando as clássicas distinções entre o interno e o externo”. (SOTO, 2018, p. 59)

Foi possível localizar através dos jornais a compra de materiais vindos da Inglaterra e dos Estados Unidos. Durante todo o período de funcionamento da empresa, as peças de reposição e manutenção das linhas continuaram sendo importadas. Esta também é uma característica do caráter pragmático que se formava em torno do capitalismo internacional: o aniquilamento das distâncias em prol da lucratividade.

A necessidade de produtos industriais, a ausência dos mesmos dentro do Brasil e o fator imperialista da Revolução Industrial favoreceram tais impulsos. Dessa maneira, era comum a chegada de vapores estrangeiros no porto desta capital. Em 1887, o vapor inglês *Augustine* desembarcou em Fortaleza com carga destinada à Companhia Ferro Carril. Na ocasião a importação trazia peças de reposição para conserto e manutenção dos carros. A carga era formada por oito pares de rodas e nove volumes de ferragens para carros (Jornal O Cearense, 15.06.1887, ed. 165, p.3). Dois anos depois, em 1889, o vapor *Algarve*, de bandeira inglesa, desembarcava um carregamento de produtos vindos diretamente de Liverpool, Inglaterra, para uso da empresa de carris urbanos, uma carga que expressava o crescimento da empresa e a ampliação de linhas de bondes. A carga era composta de materiais que serviam a esta finalidade: 714 trilhos de aço, provavelmente usados na manutenção e substituição de trilhos antigos e, muito provavelmente, destinados, em sua maior quantidade, ao assentamento

de trilhos em novos trechos, 12 agulhas e curvas, 92 amarrados de chapa, 12 caixas de mercadorias (Jornal O Cearense, 15.06.1887, ed. 165, p.3).

Entretanto, o intervalo espacial e temporal podia tornar-se intransponível quando se tratava de resolver problemas internos. Nem sempre essas importações entre empresas se faziam sem problemas ou intervenções governamentais, caso semelhante a esse é uma encomenda de materiais feita em 1889 por intermédio dos negociantes Sears & C^a, do Pará, para os Estados Unidos, a fim de comprar materiais para a conclusão das linhas Mororó e Benfica. Apesar de o pagamento ter sido realizado em grande parte no prazo, segundo os diretores da Companhia, o envio em 1891 de “uma letra de cambio” por parte da empresa Ferro Carril do Ceará gerou grande insatisfação devido a resposta enviada pelos norte-americanos, que devolveram “sob fúteis pretextos” a carta. A demora do pagamento reclamada pelos norte-americanos foi exposta em um dos Relatórios da Companhia, que se isentou de qualquer culpa, destacando a responsabilidade da empresa cearense nos pagamentos de seus compromissos. Não sabemos ao certo se a entrega dos materiais chegou a acontecer ou não. Importa perceber que essas relações comerciais de cunho internacional nem sempre se davam de modo amigável e compromissado em cumprir os contratos estabelecidos.

Até aqui, destacamos os meios e condições de montagem da infraestrutura para o funcionamento dos serviços de transporte urbano. Desde as concessões para a montagem da empresa, até a chegada de materiais por meio de vapores vindo dos principais centros tecnológicos do final do século XIX, demonstrando a aproximação do capital estrangeiro no mercado de transporte na cidade através das exportações. Passaremos adiante a tratar do ato de inauguração e dos primeiros meses de operação dos bondes de tração animal pelas ruas da cidade como parte dessa montagem da empresa em solo cearense.

A primeira notícia referente à inauguração dos bondes foi publicada no jornal *O Cearense* no mês de fevereiro de 1880, a nota dizia que a Companhia Ferro Carril do Ceará “resolveu inaugurar no dia 14 de março próximo vindouro a linha de *bonds* do Matadouro público”. Apesar dessa notícia se referir aos “trabalhos muitíssimos adiantados e executados com a maior perícia”, a inauguração não aconteceu na data prevista e o insucesso se deu, ironicamente, por não ter ficado pronto o trilho para o tráfego. Um dos principais redatores do jornal se tornaria anos depois o diretor da própria Companhia de bondes da cidade, João Brígido, que ocupara posição de destaque na imprensa cearense, como veremos no tópico seguinte. A partir dessas aproximações, talvez, seja possível imaginar que os “nossos ardentes

votos que a empresa de iniciativa toda particular seja coroada do mais brilhante sucesso” não tenham sido escritos voluntariamente, mas a construir uma narrativa repetida exaustivamente sobre os investimentos particulares como benéficos à população e o sucesso esperado por todos os sócios, provavelmente, todos eles participante do mesmo circuito de leitores de jornais da cidade (Jornal O Cearense, 19.02.1880, ed. 17, p. 2).

A crença em um futuro melhor e o apagamento de um passado difícil também fizeram parte das publicações que se referiam ao ato de inauguração. A respeito desse limiar entre o passado e o futuro, utilizaremos aqui como categoria de análise o espaço de experiência e o horizonte de expectativa, que é cada vez mais distante um do outro na modernidade; através das experiências e expectativas desse transporte na cidade é possível perceber como “na modernidade, a diferença entre experiência e expectativa não para de crescer, ou melhor, que a modernidade só pôde ser concebida como um novo tempo depois que as expectativas se distanciaram de todas as experiências anteriores.” (KOSELLECK, 2006, p. 322).

Afirmando a superação desse passado e o início do progresso para o Ceará, o jornal *O Cearense*, em 25 de abril de 1880, publicou com entusiasmo e em notas de euforia a inauguração dos bondes de tração animal em Fortaleza. Destacava-se novamente a realização de um empreendimento particular, com capitais próprios, firmemente acreditando em um horizonte de rápido crescimento tanto para a empresa como para a cidade, imprimindo um aspecto democrático ao transporte, contudo se mostrava excludente e restrito ao pagamento de uma passagem.

O melhoramento que acaba de realizar-se deve-se primeiro à iniciativa individual e depois de esforços bem combinados de vontades firmes e resolutas.

Se ele se acha ainda circunscrito a estreitos limites, é de se esperar que aumente de proporções na razão do desenvolvimento desta já crescida capital.

O que não se pode desconhecer, entretanto, é que é ele, mesmo agora, de subida importância, pela facilidade dos transportes, que oferece a todas as classes.

Congratulamo-nos com os habitantes e felicitamos a diretoria da empresa pelo triunfo que alcançou, superando dificuldades, que muitos afiguravam invencíveis, em razão dessa horrível calamidade, sob cujo peso durante 3 anos esteve a província, parecendo um sério obstáculo ao progresso.

Hoje que nova fase se abre para o Ceará, prometedora de melhor sorte, é de esperar, que não repouse a diretoria no resultado que já conseguiu e, ao contrário, prossiga confiante no futuro (Jornal O Cearense, 19.02.1880, ed. 17, p. 2).

A inauguração de um novo sistema de transporte parecia abrir caminhos não apenas para o deslocamento humano e de carga pela cidade, mas também serviria para superar o passado recente, que em razão da seca de 1877-79³³, desestabilizou a economia da Província e a própria forma de percepção dos espaços da capital. Dessa forma, o melhoramento do serviço parecia simultaneamente se afastar dos problemas ocorridos nos últimos anos, bem como confirmar uma expectativa pela prosperidade futura.

Na manhã daquele último domingo do mês de abril de 1880, conforme anunciado, aconteceu a cerimônia de inauguração. Acompanhados pela banda de música da polícia militar, participaram dessa viagem inaugural quatro carros de bonde. Segundo o jornal, todos eles embandeirados, partiram da Praça da Assembleia às 7 horas da manhã. No primeiro carro, foi conduzido o Presidente da Província do Ceará, José Júlio, e convidados e nos outros carros os diretores e os acionistas. Dirigiram-se ao Matadouro Público, que ficava localizada na estrada de Soure³⁴ e desse ponto voltaram até ao depósito dos carros, que estava situada na estrada da Messejana³⁵, passando por esse terceiro ponto, retornaram ao local da partida.

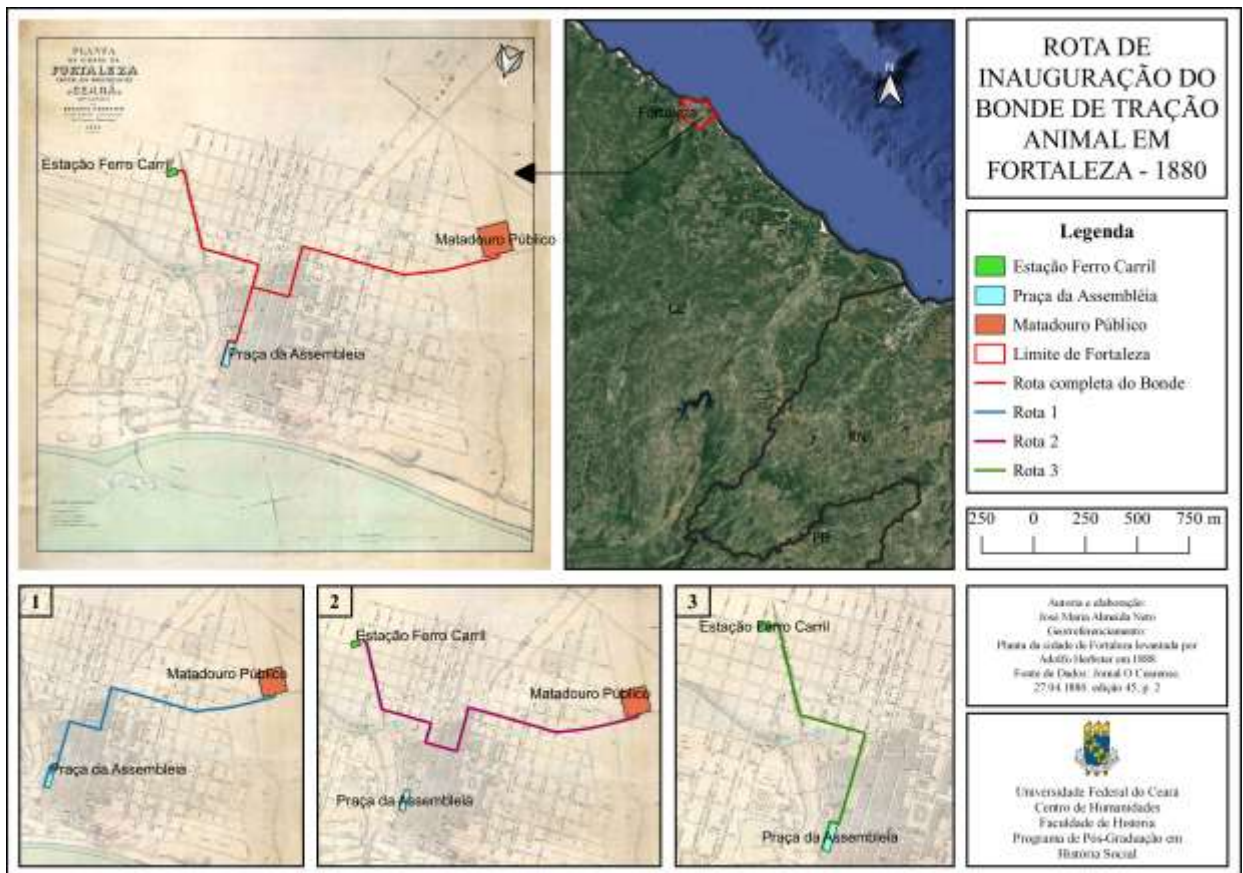
Com a finalidade de especializar os pontos que destacamos a respeito da cidade e dos trajetos feito pelos bondes, abaixo preparamos um mapa, utilizando como base a Planta de Adolpho Herbster de 1888, em destaque o percurso feito nessa viagem inaugural, além disso, proponho utilizar os recursos cartográficos para percebermos os avanços dos bondes, trilhos e estações pela cidade.

³³ A seca de 1877 – 1879 foi um período de intensa movimentação dos moradores do interior da Província para a capital Fortaleza em busca de alimento, moradia e sobreviver. Por três anos seguidos a ausência de chuva tornou agravou os problemas sociais e as desigualdades que existiam. O dia dos mil mortos durante esse período demonstra efetivamente a falta de políticas públicas para socorrer os famintos, que se aglomeravam nas ruas, praças, igrejas e a pé da porta das casas dos mais ricos. A seca interrompeu um período de intenso crescimento econômico e teve como uma das principais consequências para a cidade de Fortaleza, a elaboração de sucessivo códigos de postura a fim de regulamentar o modo de vida desde o tipo de moradia, a maneira de se portar na rua e a conduta pelos espaços públicos.

³⁴ Principal estrada que levava ao atual município de Caucaia (antigamente, denominado Soure), era importante ponto de passagem do gado que chegava do interior até o Matadouro Público que ficava no limite da cidade de Fortaleza.

³⁵ Atual Avenida Visconde do Rio Branco, antigamente, foi denominada como Boulevard Visconde do Rio Branco (a partir de 1888).

Imagem 5 - Percurso inaugural do bonde em 1880.



Fonte: Jornal o Cearense, 27.04.1880, ed. 45, p.2. Mapa elaborado pelo autor.

Acompanhados de músicas tocadas pela banda do 15º batalhão de polícia e girândolas (espécie de fogos de artifício) que subiram ao ar, o presidente e os diretores participaram de uma sessão da diretoria, composta pelo tesoureiro João Cordeiro, o diretor José Pompeu e o secretário Rufino Alencar, a qual teve por fim deixar registrado em ata especial o fato da inauguração. Em meio à composição musical especialmente para a ocasião, como a música *Ferro Carril*, almoço ofertado pelo presidente José Júlio e brindes no palácio do governador, lembrou-se do público a quem se dirigiu com essas palavras o redator do jornal:

Congratulamo-nos com o público pelo importante melhoramento, que acaba de realizar-se em nossa capital, o qual além de ter vindo satisfazer uma reconhecida necessidade pública, há de concorrer poderosamente para o progresso da cidade, que já conta outros notáveis melhoramentos. (Jornal O Cearense, 27.04.1880, ed. 45, p. 2).

Segundo Koselleck, o progresso é o “primeiro conceito genuinamente histórico que apreendeu, em um conceito único, a diferença temporal entre experiência e expectativa” (KOSELLECK, 2006, p.320). A essa dimensão acrescenta-se pelo menos duas circunstâncias: uma sócio-política e outra técnico-industrial. A primeira, não desenvolverei, nos interessa, sobretudo, os efeitos causados por esse termo “progresso” a partir do século XVIII e substancialmente no século XIX quando “afetou todos ao mesmo tempo, se bem que de diferentes maneiras” diante das inovações técnicas. “Passou a ser uma tese universal da experiência das invenções científicas e de sua aplicação industrial que elas permitem esperar novos progressos, que não podem ser previstos de antemão”. A expectativa de que essas máquinas iriam construir um novo mundo passou a ser perseguida como um horizonte, que já não podia ser deduzido da experiência. “Ciência e técnica estabilizaram o progresso como sendo a diferença temporal progressiva entre a experiência e a expectativa” (KOSELLECK, 2006, 320-321).

As contradições do período por mais que tentem ser postas em um campo neutro e sem conflito de interesses, saltam aos olhos quando relemos de maneira atenta os discursos sobre a instalação e funcionamento na Companhia de carris urbano. Apesar de falar em progresso e desenvolvimento da crescente capital esse lugar é simultaneamente atravessado por desafios como as constantes estiagens, o causticante clima e a pobreza generalizada.

A partir das 14h os bondes foram inaugurados pela população. Iniciou-se “o serviço de transporte nos carros desta companhia, partindo dois da estação de depósito para a Praça da Assembleia, donde [voltaram] para o mesmo ponto as 2 ½, continuando assim o serviço de ½ em ½ hora enquanto houver passageiro” (Jornal O Cearense, 25.04.1880, ed. 44, p 1, 4).

A movimentação de passageiros nos primeiros dias encontrava o entusiasmo dos acionistas da empresa. Exemplo disso é a notícia sobre as obras nos dois meses seguintes quando se esperava que no fim de julho estivessem concluídos os trabalhos de assentamento de trilhos que chegassem à porta da Alfândega (Jornal Gazeta do Norte, 18.07.1880, ed. 32, p.2).

Assentados pela Companhia Ferro Carril, os trilhos se estendiam no ato de sua inauguração “a diversos pontos afastados do centro da cidade”. Naquele momento, “por meio deles [os trilhos] vão ficar em comunicação desde o mercado público com a Praça Visconde de Pelotas”, indo os mesmos até “os princípios da estrada de Arronches” contemplando ainda “o matadouro, e a Estação do depósito de carros da companhia”. É preciso lembrar que a

estação de depósito foi construída na extensão do calçamento do Boulevard Visconde do Rio Branco, já fora dos limites pelo lado Sul da cidade. O assentamento dos trilhos e a expansão das linhas existentes ou de novos trajetos apareceriam como um planejamento iminente da diretoria da Companhia no ato da inauguração, como destaca o trecho a seguir que planeja quais linhas devem ser ampliadas a partir do assentamento de novos trilhos: “fica compreendido da linha da Alfândega e a Estação Central da via-férrea de Baturité”, segundo o jornal, “muito mais deve ganhar o público, melhorando de comodidade pessoal e de systema no transporte de carga”. (O Cearense, 25.04.1880, ed. 44, p.1).

Além do transporte de passageiro, a empresa recém-inaugurada ficava responsável também pelo transporte de carga. Vejamos como se deu a execução desse serviço a partir da inauguração. É preciso destacar o protagonismo assumido pela Companhia Ferro Carril do Ceará em um importante debate à época: qual a melhor forma de transportar, armazenar e conservar as carnes que abasteciam à mesa dos fortalezenses? Utilizando o mapa acima, percebemos que a própria localização do Matadouro Público indica uma das medidas adotadas na tentativa de regulação e controle sanitário, afastado da área urbana estrategicamente. Este espaço foi visto como uma ameaça à limpeza e a salubridade da zona urbana, principalmente no final do século XIX, diante das medidas higienizadoras, que estavam em consonância com o discurso a respeito do progresso e da civilização.

Em 1879, antes da inauguração dos bondes de tração animal, o código de postura³⁶ regulava a maneira como os condutores deveriam de maneira apropriada efetuar o serviço de transporte de carne através das carroças. O artigo 58 dizia: “Os condutores das carroças serão obrigados a usar vestimenta encarnada, e dar aos veículos uma marcha lenta, que de modo algum prejudique a qualidade da carne, e a trazê-la sempre em estado de completa limpeza”.

³⁷

Em 1893, um novo código de postura editado pela câmara municipal da cidade, destaca especial atenção ao consumo e modo de transporte das *carnes verdes* pela cidade. Da referida regulamentação destaco o artigo 38:

³⁶ O código de postura é um instrumento normativo que existe desde as Ordenações Afonsinas no Direito Português. Desde o início da colonização, esse tipo de legislação foi aplicado no modelo das Câmaras Municipais, e está inteiramente ligado aos costumes: conforme fosse necessário, emendariam-se as normas existentes ou criariam-se novas para suprir as necessidades emergentes (CARMO, 2019, p. 18).

³⁷ Código de Postura da cidade de Fortaleza para o ano de 1879, artº 58. p. 17.

A carne do gado abatido será conduzida do matadouro para o mercado público em carros apropriados da Ferro Carril do Ceará e bem assim para os açougues particulares.

Para os açougues particulares, estabelecidos em pontos em que não vão ter linhas dos carris de ferro, a carne deverá ser conduzida em carros apropriados, conforme o modelo dado pela Intendência, ou simplesmente por animais, conforme as instruções dadas pela mesma Intendência. O infrator sofrerá multa de quarenta mil réis.³⁸

Desses dois documentos é preciso destacar alguns elementos fundamentais para a nossa discussão. Chamarei a atenção para a presença, no primeiro código de 1879, da ideia de uma *marcha lenta* no transporte como modo de garantir a qualidade da carne. Todo o discurso de progresso e modernização está assentado no contrário dessa postura. Foi justamente o aumento da velocidade, a estabilidade no transporte e um meio adequado para conduzir, que justificou o uso dos bondes de carga, ainda que o novo meio mais adequado fosse também tracionado por animais. Os discursos dos seus investidores e boa parte desse pensamento eram defendidos assim nas publicações da imprensa. Com o monopólio desse transporte das carnes pela empresa dos bondes a partir de sua inauguração, percebe-se sensível mudança na postura da década seguinte. Em 1893, é preciso pontuar que ao afirmar que esse transporte passou a ser feito por bondes, não significa dizer que todos os meios anteriores ficaram superados. As carroças continuaram fazendo uma etapa muito importante no processo de distribuição das carnes, pois justamente nas ruas em que os bondes não chegavam, mantinha-se a antiga prática de venda através de carroças.

A salubridade e o controle das epidemias passavam pela necessidade de mudar a forma de transporte das carnes desde o Matadouro, passando pelos açougues e chegando à mesa. Durante muitos anos esse deslocamento foi feito utilizando exclusivamente animais de carga e as carroças. Após a inauguração do bonde, se inicia um período de transição desse transporte, que segundo as vozes na imprensa, afirmava que “Ficará então proscrito esse sistema primitivo, grosseiro e tão pouco higiênico de transporte de carnes em costas de animais, que além do mais prejudica o trânsito ordinário nas ruas da cidade em certas horas do dia e oferece ao público um espetáculo desagradável e repulsivo mesmo” (O Cearense, 25.04.1880, ed. 44, p.1). Um trecho que retoma aspectos de uma cidade ideal, porém muito distante da cidade real.

³⁸ Código de Postura da cidade de Fortaleza no ano de 1893, artº 38. p. 11.

Veja a tabela abaixo informando a quantidade de animais desse transporte feito exclusivamente nos bondes de carga. Em uma década de transporte, percebe-se por esses dados a crescente participação da empresa nesse mercado, assim como foi evidenciado, no tópico anterior, um endurecimento no trabalho e nas multas dos carroceiros e transportadores do mesmo gênero. Substancialmente, em uma década de serviço dos bondes de carga, a Companhia passou a ocupar um lugar importante no transporte de rezes e carneiro, por mais que tenha se mantido quase que estável uma década inteira os números que correspondem ao transporte de porcos.

TABELA 2 - Quantidade de animais transportados nos bondes de carga nos anos de 1882, 1883 e 1891.

ANO	REZES	PORCOS	CARNEIRO
1882	5.235	1.214	66
1883	4.741	1.406	157
1891	13.491	1.084	299

Fonte: Relatório da Companhia Ferro Carril no ano de 1885 e 1892.

Ao final do ano de 1880 estavam entregues os trilhos do novo trecho que levava justamente os bondes até à Alfândega. Perceba a urgência mercantil desse prolongamento ainda no início da instalação da Companhia. Essa nova extensão de trilhos passou a contar com 5.259 metros de extensão. Já no ano de 1884, em relatório apresentado aos acionistas da empresa, com a assinatura de uma nova gestão, faz-se referência ao investimento de 24: 249\$000 (vinte e quatro contos, duzentos e quarenta nove mil réis) para a ampliação da linha, passando a possuir uma extensão de 6.203m. Várias notícias são publicadas nos anos seguintes a respeito do prolongamento das linhas: a expansão da linha de bondes, dessa vez para o matadouro público do Otávio Bonfim em 1886 (AZEVEDO, 2001, p.54), depois até o Benfica no ano de 1887 ³⁹ e em direção ao recém-inaugurado cemitério São João Batista (na

³⁹ As obras de ampliação dessa linha iniciaram, segundo consta, em janeiro de 1887 e sua inauguração aconteceu em nesse mesmo ano. Jornal Libertador 26.01.1887, ed. 26.p.2.

Rua Mororó). A linha de bonde mais que dobrou seu tamanho em uma década de funcionamento, superando 11 km de trilhos assentados no ano de 1891. Veja a tabela a seguir

Tabela 3 - Extensão dos trilhos da Companhia Ferro Carril do Ceará.

Inauguração (abril/ 1880)	Aprox. 4.000 m
Final de 1880	5.259 m
1882.1	O mesmo
1884.2	6.203 m
1888.2	8.982 m
1889.2	9.042m
1891	11.507 m

Fonte: Relatório da Companhia Ferro Carril para seus acionistas nos anos de 1882, 1884, 1888, 1889 e jornais de 1891. (Jornal O Cearense, 25.09.1891, ed. 197, p. 3).

Para o Presidente da Província, em seu relatório anual em 1881, a via férrea urbana “foi um grande benefício a esta capital, pelo qual não se podem recusar louvores aos iniciadores da ideia, e a companhia que a realizou. Vai-se sentindo a necessidade de se estender o benefício a outras ruas e bairros”⁴⁰

Nesses primeiros anos, foram vários os investimentos em diferentes setores da Companhia. Em 1882, a Ferro Carril possuía 39 burros no trabalho de transportes. Entre 1884 – 1886, segundo consta no relatório desse período, a empresa contava com um número maior ainda, 69 burros (equivalente a 24:909\$090) à disposição para o trabalho, havendo um revezamento entre estes animais e dez carros (bondes) (um patrimônio equivalente a 23:919\$875 em transportes).⁴¹ Observando o relatório de 1888, a Companhia também mais que dobrou a quantidade de animais para o serviço se comparado ao início da década; possuía naquele ano, 82 burros, um patrimônio equivalente a 13:989\$ 900 ou 170\$500 réis por cada animal.⁴²

Apesar de possuir evidente preponderância no transporte urbano, este não era exclusivo da Cia. Ferro Carril do Ceará, por mais que sua área de atuação envolvesse o maior

⁴⁰ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Ceará na sessão ordinária de 1881 pelo presidente da província do Ceará, senador Pedro Leão Veloso. p. 75.

⁴¹ Relatório apresentado aos acionistas da Companhia Ferro Carril entre os anos de 1884 e 1886 e publicado no Jornal O Cearense 28.08.1885, ed. 167, p.2 e O Cearense 03.09.1886, ed. 197, p.2.

⁴² Relatório apresentado aos acionistas da Companhia Ferro Carril referente aos anos de 1887 e 1888. Jornal O Cearense, 18.11.1888, ed. 265, p. 2.

investimento no Estado para esse tipo de serviço e estivesse situada na área principal da cidade de Fortaleza, sendo responsável pelo transporte na zona de maior aglomeração. Ainda assim outras duas companhias de carris urbanos dividiram os trilhos, os passageiros e os lucros do transporte urbano.

A primeira delas foi a Companhia Ferro Carril de Arronches (Porangaba, atual Parangaba), empresa instalada em 18 de outubro de 1894 por Antonio Gondim, com um capital de 62:000\$000 réis e teve como proprietárias Maria Granjeiro Gondim, Anna Garcia Gondim e Maria Garcia Gondim.⁴³ Durante muitos anos foi responsável pelo transporte de passageiros vindo daquela localidade até Fortaleza, fazendo conexões com os bondes do Benfica.

Dois anos depois, foi fundada a Companhia Ferro Carril do Outeiro⁴⁴ em 1896, uma sociedade anônima, que possuía uma capital de 40:000\$000 réis. Fundada em 24 de abril daquele ano, a empresa tinha como presidente, em 1908, Thomaz Pompeu de Souza Brasil⁴⁵, e logo em seguida o mesmo tornou-se proprietário da empresa, segundo nos informa o almanaque fluminense Lammert (RJ) em 1908.

Para termos uma noção dos tamanhos dessas empresas à época e o capital disponível, comparamos com a própria Companhia Ferro Carril do Ceará que possuía 800:000\$000 réis de capital, mas ainda assim muito diminuto se compararmos com a Companhia Jardim Botânico, do Rio de Janeiro, na capital do Império e depois da República, que possuía um capital de 9.400:000\$000 réis.⁴⁶

⁴³ Almanak Laemmert, seção Ceará, 1908.

⁴⁴ A concessão dada a esta empresa foi por 5 anos, devendo todo seu capital financeiro e patrimonial ser repassado para a Companhia Ferro Carril do Ceará. Este prazo foi adiado por mais 10 anos. Em 1911, Thomaz Pompeu e Thomé da Motta, proprietário da Companhia à época, entraram em divergências de interesse quanto a esse repasse. Voltarei a esse assunto no capítulo sobre a eletrificação dos bondes.

⁴⁵ Nascido em Fortaleza, em 1852, ingressou nos negócios empresariais em 1881 com a abertura da firma Pompeu & Irmãos (eram sócios o médico Antônio Pompeu de Souza Brasil e o bacharel e seu cunhado Antônio Pinto Nogueira Accioly, que viria a ser Presidente do Ceará). Nesse período, entre 1881 e 1886, foi Deputado Geral, passando longos períodos no Rio de Janeiro. Por quase 10 anos ficou longe da administração de empresa, quando faleceu seu irmão Antônio Pompeu, vindo a assumir novamente na qualidade de sócio, justamente, a Companhia Ferro Carril do Outeiro, ocupando o cargo de secretário. Somente em 1899, assume a presidência da companhia de transporte, cargo que ocupará até a extinção da empresa em 1912. Faleceu em 1929, como produtor de tecido, após o fechamento da fábrica de propriedade dele (VIANA, 2018, p. 26-28).

⁴⁶ Todos esses valores se referem ao ano de 1908 e foram retirados do Almanaque Lammert. Seção Ceará. 1908.

Segundo o Almanaque do Ceará⁴⁷, no ano de 1897, a Companhia Ferro Carril do Outeiro tinha como finalidade a prestação de serviço de transporte coletivo, por meio de bondes de tração animal, os “bondes de burros”. Esta companhia era a responsável pelo trecho que ia da Praça do Ferreira à Praça Benjamin Constant (atual Praça da Bandeira). Esse percurso correspondia a 1550m, somavam-se a essa distância aproximadamente 700m de trilhos que o bonde percorria até a Aldeota.

João Moreira da Rocha foi presidente da empresa e Thomaz de Souza Brasil o secretário no ano de sua fundação. A diretoria completa era composta ainda pelo tesoureiro Arnulpho Pamplona, acompanhado pelos suplentes Manoel Francisco de Azevedo Jr. Antônio Joaquim Guedes de Miranda e Joaquim Deodato Martins. O conselho fiscal da companhia era formado por Guilherme Studart, Antônio Epaminondas da Frota e Antônio Augusto de Vasconcelos.⁴⁸

No primeiro ano de funcionamento, em 1897, na Companhia do Outeiro circularam 300 mil passageiros e, em 1898, 275 mil, aproximadamente, segundo o Almanaque do Ceará de 1900. Esses números permitiram que nesses dois primeiros anos de funcionamento a empresa apresentou um saldo financeiro positivo.

Thomaz Pompeu foi presidente da companhia entre 1899 até a extinção da mesma em 1912. Temos os números das receitas e das despesas nos anos que antecederam a posse de Pompeu e no ano seguinte, pelos resultados apresentados, conclui-se que a empresa obteve um saldo deficitário nos dois primeiros de sua presidência (1899- 1900). As informações constam no Almanaque do Ceará de 1902.

Tabela 4 - Relatório financeiro da Companhia Ferro Carril do Outeiro (1897 – 1900).

Ano	Receitas	Despesas	Saldos
1897	26:737\$	25:476\$	1:261\$
1898	23:897\$	22:331\$	1:566\$
1899	22:999\$	26:576\$	- 3:577\$

⁴⁷ O Almanaque do Ceará foi uma publicação entre 1895 -1962, denominado oficialmente por *Almanach Administrativo, Mercantil e Industrial do Estado do Ceará*. Seu fundador foi João Câmara e passou por diferentes formatos e fases.

⁴⁸ Segundo o Almanaque do Ceará em 1898, Francis Henry Harding assumiu a presidência da companhia, ao lado do secretário Paulino de Freitas Ramos e do tesoureiro Guilherme Moreira da Rocha. Passando o antigo presidente João da Rocha Moreira e o antigo secretário Thomaz Pompeu de Souza Brasil a fazer parte do conselho fiscal.

1900	23: 987\$	27:461\$	- 3:474 \$
-------------	-----------	----------	------------

Fonte: Almanaque do Ceará de 1902.

Carlos Negreiros Viana citando o Almanaque do Ceará do mesmo ano, 1902, priorizou apresentar o balanço contábil da companhia de acordo com o relatório apresentado por seus proprietários aos sócios em 31.03.1901:

Tabela 5 - Relatório do fluxo ativo e passivo da Companhia Ferro Carril do Outeiro em 1901.

ATIVO	PASSIVO
Caixa – 486\$510	Capital – 40:000\$000
Estação – 546\$710	Débito – 15:000\$000
Móveis – 1:643\$400	Emissão – 1:000\$000
Material rodante – 14:945\$400	
Tráfego – 1:500\$000	
Animais – 3:919\$00	
Construção de linhas 19:519\$080	
Déficit – 7:050\$300	

Fonte: Almanaque do Ceará de 1902. (VIANA, 2018, p. 34)

Observando os detalhamentos apresentados das contas da empresa temos que o material rodante e a ampliação de novas linhas para o tráfego eram responsáveis por 90% do capital ativo da empresa. Números e cifras que fazem parte de uma gramática capitalista, sendo implantada ferozmente e aprofundando as relações de investimentos na mercantilização do deslocamento. A mobilidade se transformava em um mercado importante para os acionistas dispostos a investir e correr os riscos necessários para lucrar na cidade. Instalada a Ferro Carril do Ceará, a expansão das áreas de atuação, as cifras dos lucros e despesas e a quantidade de passageiros, passam a fazer parte das execuções do serviço.

3.1.2.1 Mercantilização do deslocamento: tempo, cifras e passageiros

A movimentação de passageiros nos carros da Companhia Ferro-carril foi acompanhada cotidianamente nos primeiros dias de funcionamento do novo sistema de

transporte, publicando-se nos jornais a quantidade de passageiros diariamente, entre o dia da inauguração, 25 de abril e 7 de maio. No total, 11.351 passageiros pagaram a passagem no valor de 100 réis, ficando para a empresa uma importância de 1.155\$100, segundo o jornal. O dia de maior movimentação, nesse intervalo, foi uma quinta-feira, dia 6 de maio, com exatos 1.713 usuários (O Cearense, 09.05.1880, ed., 50, p. 1). Na semana seguinte, entre os dias 08 e 14 de maio, “viajaram nos bondes para Matadouro e Estação 4.831 passageiros, cujos números somados aos 11.351 já publicados, perfizeram um total de 16.192, arrecadando em passagens a quantia de 1.639\$200 réis” o aspecto de novidade fica destacado nessas publicações, que depois desapareceram dos jornais (O Cearense, 16.05.1880, ed. 53, p.2).

Nos dois primeiros meses de funcionamento o serviço de transporte registrou o fluxo de 48.668 passageiros, entre os dias 25 de abril (data da inauguração) e 30 de junho. A Companhia somou com a venda de passagens 4:866\$899 réis (Gazeta do Norte, 16.07.1880, ed. 32, p.2). Sem termos mais informações sobre o mês de maio e junho, reencontramos notícias sobre a quantidade de passageiros sobre período seguinte. Em julho de 1880, a Companhia teve os rendimentos divulgados nestes números: 19.740 passageiros (valor arrecadado 1:974\$000 réis) (O Cearense, 06.08.1880, ed. 80, p. 2). Já para o mês de outubro, os dados divulgados foram de 21.980 passageiros (2:198\$000 réis) (Jornal O Cearense, 05.11.1880, ed. 129, p. 2).

Com base nas informações disponíveis nos jornais, é possível acompanhar a quantidade de passageiros anualmente entre 1882 e 1883. A média de passageiros foi bem abaixo daquela que foi registrada, ou pelo menos assim foi divulgada dos primeiros meses de funcionamento da Companhia nos anos anteriores. Se em 1880 o total de usuários em julho foi de quase 20 mil passageiros, conforme dito no parágrafo acima, o mesmo não se repete nos anos seguintes, quando recolhemos, por exemplo, os números contidos nos Relatórios para acionistas em 1884. Neste documento a média de passageiros por mês não passa dos 10 mil usuários/ mês (9,4 mil em 1882 e 9.5 em 1883). Números muito distantes dos apresentados anteriormente. Caía quase que pela metade a média de passagens. O que teria acontecido? João Cordeiro⁴⁹, figura bastante controversa, por sua atuação na direção financeira da Companhia, devido as incertezas iniciais do empreendimento e para consolidar os investimentos dos acionistas os números divulgados nos jornais tenham sido

⁴⁹ Sobre isso, é possível acompanhar que em 1883, João Cordeiro é obrigado pela Assembleia a pagar os dividendos que tem em seu poder e encaminhar seu desligamento do cargo que ocupou. Jornal O Cearense, 16.11.1883, ed. 246, p. 1.

superestimados do que verdadeiros, vindo a mostrar tão grande diferença nos anos seguintes quando o mesmo deixou o cargo que ocupava na empresa.

Ao encontro disso que estamos expondo, os números apresentados pela Companhia nas receitas da empresa entre janeiro e junho no ano de 1881. Temos a quantidade de passageiros que sofre uma considerável queda nos primeiros meses do ano.

Tabela 6 - Quantidade de passageiros nos bondes da empresa Ferro Carril do Ceará nos meses de janeiro a junho de 1881.

Meses – 1881	Passageiros
Janeiro	26.075
Fevereiro	22.017
Março	23.460
Abril	20.726
Mai	19.270
Junho	18.903
Total	130.451

Fonte: Balanço da Companhia Ferro Carril do Ceará em 30 de junho de 1881. Jornal O Cearense, 06.09.1881, ed. 191, p.2

Se existe uma disparidade dos números de passageiros nos anos de 1882 e 1883, com uma queda acentuada em comparação aos dois primeiros anos de funcionamento, não se pode dizer o mesmo em relação ao final de uma década de inaugurado o transporte coletivo em Fortaleza. Com o aumento do número de trilhos assentados, maior quantidade de linhas e bondes, os números de passagens passam de 400 mil no ano social de 1890-91, 4 vezes maior que o observado nos anos anteriores. O objetivo comercial havia sido superado, já que os próprios passageiros, através da realização de múltiplas viagens de bonde com fins diversos, foram aqueles que mais empregaram valor a esse veículo como meio de transporte público. Veja tabela abaixo.

Tabela 7 - Quantidade de passageiros do bonde de tração animal em Fortaleza entre os anos de 1880 - 1883 e o ano 1891.

Ano	Passageiros
1881	130.451

1882	113.186
1883	114.941
1890-91	444.766

Fonte: Relatório da Companhia Ferro Carril para seus acionistas nos anos de 1884, 1885, 1886 e 1891.

3.1.2.1.1 Fluxos de ativos: em busca de capital

Consolidado o número de passageiros e o serviço de transporte por bondes na cidade, procuro a partir daqui observar a companhia de carris urbanos destacando a formação de uma rede de investidores: os acionistas, figuras importantíssimas nas grandes empresas que funcionaram nesse formato inclusive durante o século XIX. Torna-se essencial entender quem eram esses agentes históricos e seus interesses no fluxo de ativos da Cia. Ferro Carril do Ceará.

Em 1882, João Cordeiro, então diretor-tesoureiro da empresa escreveu para o Jornal do Recife⁵⁰, a fim de publicar os incentivos e os benefícios para um acionista caso quisesse “sem receio algum tomar ações dessa Companhia”.

O fato é que João Cordeiro foi além do Ceará para estrategicamente procurar acionistas em outras Províncias e não fez em Pernambuco uma escolha aleatória. É preciso lembrar que alguns anos antes, parte dos bondes, que por aqui já trafegavam, foi montada na oficina da Companhia Ferro Carril que ficava justamente em Recife/ PE. Possivelmente, interessados nos detalhes e em como se saía a recente empresa de transporte cearense poderiam tornar-se acionistas e investidores por aqui também.⁵¹

Em um longo e detalhado relato sobre a empresa, os prováveis investidores pernambucanos puderam ler as justificativas do tesoureiro para tal investimento. Segundo consta na publicação, o capital da empresa naquele momento era de 300:000\$ 000 réis divididos em 3.000 ações, cada uma no valor de 100\$000 réis.⁵² João Cordeiro trabalhava nesse momento mais com o capital idealizado e menos com o capital recebido. Naquele momento, a empresa havia emitido 1000 dessas ações e procurava novos capitalistas para

⁵⁰ Publicado na capital pernambucana entre 1858 -1938.

⁵¹ Importante atentar que historicamente a Província do Ceará esteve ligada à Pernambuco, se as ligações políticas vindas do período colonial haviam sido rompidas, ao menos nos interesses comerciais é possível observar a proximidade destes dois centros. Fortaleza e Recife ainda teria ao mesmo tempo a passagem do bonde de tração animal para o sistema elétrico acontecendo em simultâneo no ano de 1914.

⁵² Foram pagos 4 dividendo no valor total de 26\$ 000 réis por ação, sendo: em 31 de dezembro de 1880 – 4\$000 rs. em 30 de junho de 1881 – 6\$ 000 rs em 31 de dezembro de 1881 – 8\$000 rs em 30 de junho de 1882 – 8\$000 rs.

suprir suas necessidades financeiras. Entre os incentivos estava a garantia de juros de 7% pela província, aprovado em lei naquele mesmo ano.⁵³ Inclusive, a mesma Lei fora noticiada também no jornal *Gazeta de Notícias*, no Rio de Janeiro, citada como excelente garantia e oportunidade de investimentos na Companhia de carris urbanos no Ceará (*Gazeta de Notícias*, 02.08.1882, ed. 231, p.2).

Apesar dos números apresentados por João Cordeiro, mesmo seis anos depois dessa publicação, o Relatório para os acionistas da empresa feito pelo então diretor da Companhia, Vírgilio Augusto, apontava que a empresa ainda não havia alcançado o capital idealizado pelo então diretor, um capital em 1888 de apenas 132:200\$000. Número significativamente menor do que o relato em 1882. E em 1891, esse valor do capital subira para 135:200:000 réis, correspondendo a 1.352 ações (*O Cearense*, 25.09.1891, ed. 197, p. 3).

Novamente, percebo uma grande disparidade dos números quando comparamos os primeiros anos de funcionamento da Companhia aos anos seguintes e mais uma vez as expectativas de João Cordeiro são aparentemente mais otimistas do que a realidade.

A fórmula do lucro era simples: mais linhas para os bondes, mais passageiros, mais lucro. Se o investimento fosse diretamente proporcional, pelas palavras do tesoureiro, não haveria prejuízo, pois mediante novas ações, novos investimentos. Afirma João Cordeiro:

Logo que sejam subscritas 500 ações no valor de 50:000\$000 a companhia dará começo ao assentamento dos trilhos nas ruas das Flores, Major Facundo, Municipal, Mororó até o cemitério, Praça dos Martyres, rua da Misericórdia até a estação da estrada de Ferro de Baturité, rua de Santa Isabel até a fabrica de tecidos, rua Formosa em 8 quarteirões, rua Senador Pompeu, Praça de Pelotas e Boulevard do Benfica até o ponto mais conveniente aos interesses do público e da companhia. Concluídos os trabalhos da capital, terão começo os de Mecejana, onde projeta-se o assentamento de engenho central que levado a efeito, será mais uma garantia em favor dos lucros da Ferro-Carril. (*Jornal do Recife*, 15.08.1882, ed. 186, p. 3).

Sabemos que alguns desses prolongamentos dos trilhos aconteceram nos anos seguintes, quando o próprio João Cordeiro já estava fora da Companhia. Temos na publicação um panorama da cidade e das escolhas econômicas na época. Na prática, levou-se quase uma década toda para que as projeções feitas na fundação da Companhia ficassem à disposição dos passageiros e, principalmente, rendendo lucros aos acionistas.

⁵³ Lei provincial n. 1967 de 07 de julho de 1882.

Mesmo nos locais aonde não tinha sido possível chegar com os bondes por burros, a Companhia enxergava uma possibilidade de lucro. A comparação com os serviços estrangeiros como fator determinante para a aprovação interna não se fazia isenta. Dessa forma, João Cordeiro concluiu seu anúncio em terras tão distantes do Ceará demonstrando que mesmo em áreas sem a presença dos trilhos, os passageiros não ficariam sem um transporte de agrado da população, pois pensando nisto a Ferro Carril providenciava:

O transporte de passageiros desta capital ao Alagadiço, Arronches e Mecejana, enquanto não é possível assentar os rails, a companhia mandara vir da Europa 3 carros Râpert, que farão o serviço a contento do respeitável público, que em Lisboa, Vienna, Bruxelas e muitas outras capitais europeias estão eles satisfazendo as exigências públicas e fazendo seria competência as companhias de rails urbanos. (Jornal do Recife, 15.08.1882, ed. 186, p. 3).

A publicação de João Cordeiro não é caso isolado. Se em 1882 o então tesoureiro procurou um periódico em Pernambuco para dar visibilidade à empresa e atrair investidores, nos anos seguintes outro tesoureiro da Companhia, João Moreira da Rocha, publica na Revista de Engenharia do Rio de Janeiro, em 1887, semelhante relato ao de 1882, seguem suas informações sobre o crescimento da empresa:

A companhia denominada Ferro Carril do Ceará, tem feito acréscimos nas suas linhas compatíveis com os seus recursos e correspondendo às necessidades de transportes dentro das raias da cidade de Fortaleza. Depois de haver ligado a linha do Matadouro à Fábrica de Tecidos, fez uma alteração na que se dirige para a estação central, afim de compreender no seu percurso a igreja do Coração de Jesus, um templo majestoso, levantado em uma colina, e muito frequentado todos os dias. Agora vai estender a linha até o Benfica, um dos mais aprazíveis arrabaldes da cidade. Concluído esse ramal, aumentará sem dúvida a renda da companhia, pois que passará a ser mui frequentado aquele subúrbio, tido como um dos mais saudáveis e mui procurado pelos doentes e convalescentes, elevado como é o local, em que está assentado.⁵⁴

Aqui nos deparamos com trechos muito semelhantes ao exposto alguns anos antes pelo antigo tesoureiro, porém com identificações de obras concluídas, como o projeto que foi efetivamente posto em prática da ligação do Matadouro à Fábrica de Tecidos e a descrição detalhada de aspectos geográficos e usuais de cada lugar que se promovia a expansão dos trilhos.

⁵⁴ Revista de Engenharia do Rio de Janeiro, ed. 157, p. 58.

Novamente, a escolha não é aleatória ou pouco estratégica. Como explicitado no início da publicação, os empreendimentos eram minuciosamente estudados com base nos recursos e nas necessidades, diríamos que muito mais nos recursos empregados e nos possíveis lucros, do que nas necessidades da população efetivamente.

A referência à região do bairro Benfica explicita mais de uma vez os interesses de quem pode e quem deve se deslocar pela cidade, pois muitas vezes citada, essa é uma região que atende principalmente uma população que tinha condições de viver e se deslocar para além do aglomerado urbano, e ter sua casa fora da cidade. As intenções das publicações, tanto em Recife como no Rio de Janeiro, são pontuais e diretas aos prováveis investidores, interessados nas compras das ações e nos lucros do mercado.

A primeira fábrica de tecido, Pompeu & Irmão, estava localizada nas proximidades do trilho da linha do trem, exatamente na rua Antônio Pompeu com Princesa Isabel. Em 1890, foi destinada para ela uma linha de bondes, cujo intervalo se dava de hora em hora sua partida, iniciando às 7 horas da manhã e finalizando até às cinco horas da tarde, na década seguinte, essa linha foi absorvida pela linha do Matadouro. Outro destaque é a inclusão de templos religiosos nos trajetos das linhas dos bondes. Voltaremos a esse assunto em tópico específico, quando problematizamos sobre a utilização dos bondes para essas várias finalidades seja a diversão ou a devoção, mas aqui destacamos o olhar ativo e perspicaz de seus acionistas, empresários e diretores para mercantilizar um deslocamento bastante intenso por parte dos trabalhadores para as fábricas e religiosos para as missas. Além disso, vale notar que a fábrica têxtil pertencia a Thomaz Pompeu de Souza Brasil, proprietário da Companhia Ferro Carril do Outeiro.

Quem são, afinal de contas, esses acionistas? Aqueles que possuem títulos, que podem ser negociáveis e são proprietários de uma fração da empresa, ou seja, uma parte de todos os bens mobilizados que juntos transforma-se no capital de constituição da companhia, no nosso caso. No século XIX também foram chamados de capitalistas. Na historiografia carecem de maior atenção, principalmente quando tratamos desses agentes históricos dentro de uma história dos investimentos capitalistas nas cidades.

Em 1852 foi concedida permissão para a formação de companhias ferroviárias por todo o país; as locomotivas, símbolo e síntese do capitalismo e do progresso do século XIX, logo alcançariam os trilhos urbanos através dos bondes. A partir dessas concessões se

formariam as maiores empresas capitalistas do Brasil no período, como afirma Pablo Luiz de Oliveira Lima, historiador e pesquisador da história ferroviária do Brasil (LIMA, 2003).

Foram esses homens de negócios, capitalistas, acionistas que deixaram suas marcas sobre o lugar que esse novo meio de transporte poderia vir a ter no processo de desenvolvimento socioeconômico. Nomes como José Almeida Leite Moraes, Irineu Evangelista de Sousa (Visconde de Mauá) e Chistiano Benedicto são nomes recorrentes na historiografia sobre as ferrovias e empresários. Seus relatos e o estudo sobre esses sujeitos permitem, sobretudo, perceber como esses agentes imaginaram o progresso.

A participação dos acionistas na Companhia Ferro Carril do Ceará aconteceu de maneira fundamental para a manutenção da empresa enquanto sua propriedade fazia parte desse tipo de investimento. Percebo que mais do que investimentos, os acionistas formavam uma rede, podendo uma empresa transferir capitais para outra. Havia investidores que compravam ações por todo o território do Império e estavam em contato seja nos jornais, nos clubes de leituras ou nos cafés. Portanto, essa participação dos empresários nos negócios da companhia, vista por essa perspectiva que relaciona a modernidade e a mobilidade “foi fundamental, uma vez que os incluía em uma experiência tecnológica que possibilitava, como nunca antes, a aniquilação do espaço pelo tempo na redução das distâncias físicas e mentais entre as nações de ambos os lados do hemisfério” (SOTO, 2018, p.38). Entre 1880 e 1898 a Companhia foi administrada por meio de capitais investidos por esses acionistas. Somente no final do século XIX a companhia foi adquirida por uma firma capitalista: J. Pontes e &.

As primeiras chamadas de acionistas para a empresa datam do mês de janeiro de 1880, quando foram convidados “a entrar com os 10% sobre o valor das suas ações até 15 de fevereiro, devendo as quantias serem entregues ao diretor e tesoureiro à Rua Major Facundo, n 47. Dr. Rufino Antunes de Alencar (diretor secretário)” (Jornal Cearense, 25.01.1880. ed. 09, p.4).

Em 1883 são convocados “os Srs. Acionistas da Companhia Ferro Carril Cearense para a reunião ordinária, que deverá ter lugar no edifício do Gabinete de Leitura, às 5 horas da tarde do dia 31 do corrente.” (Jornal Cearense, 28.08.1883, ed. 182, p. 3). Na ocasião os acionistas deveriam decidir sobre a escolha do novo Presidente da Companhia. Havia uma participação efetiva nas decisões e gerenciamento da empresa por parte dos acionistas.⁵⁵

⁵⁵ Um exemplo disso é a notícia de 1888 sobre a escolha da nova diretoria por parte dos acionistas. “Realizou-se a assembleia geral da CFC do Ceará. Presidiu-a o coronel Manoel da Silva Albano, tendo por secretários os

Essa participação não necessariamente acontecia de maneira a agradar todas as partes envolvidas no sistema de transportes. Os acionistas, mais de uma vez, utilizaram as páginas dos jornais para publicar os descontentamentos com a condução da empresa e principalmente a divisão dos lucros. Em 1881, no jornal *Gazeta do Norte*, dois acionistas, anônimos, que assinavam apenas as iniciais de seus nomes - *B e P*, e expressavam literalmente que assim faziam para evitar “prejuízos e danos”. Publicam um longo relato expondo suas críticas à diretoria da *Ferro Carril* e suas dúvidas quanto a lisura na condução das finanças da empresa.

A diretoria da *Ferro Carril* acaba de publicar seu relatório convidando seus acionistas a receber um dividendo, e a comissão de contas, achou boas as que lhe foram produzidas, mas não comunicadas aos acionistas.

Não me conformando nem com as medidas e demonstrações desse relatório, nem com as suas contas, de que tenho a ideia, que se pode colher naquele documento; quero por meio deste protestar em bem de meus direitos, salvaguardando-me dos prejuízos e danos, que estão eminentes.

Exponderei os motivos, que tenho para isto:

A diretoria começa dizendo que é a primeira vez que cumpre seu dever, dando conhecimento dos negócios, que lhe foram confiados; por que em junho do ano passado prosseguiam os trabalhos de construção.

Não procede porém a excusa.

A construção não inibia de se dizer aos acionistas em que pé iam os negócios, de que foi incumbida a diretoria, para esta fazê-lo pela primeira vez em 3 de agosto de 1881, quando a companhia foi inaugurada desde 7 de junho de 1879!

Uma demora de 26 meses não tem justificação, quando os estatutos, elaborados de jeito para tornarem soberana a diretoria, querendo impedir toda vigilância dos acionistas, ainda assim não permitia, que se adiasse a reunião da assembleia geral por mais de um ano.

E o que tinham as obras para que não se pudesse prestar contas?

Era até uma razão a mais, para que os acionistas fossem sendo instruídos do que se faziam com o seu dinheiro.

Decididamente tinha de opor-me a muita coisa, que as caladas se fez, si por este modo não me tivessem privado da palavra e do voto; si me não tivessem deixado, a falta de contas, balancetes, e qualquer notícia oficial, na dúvida sobre o muito que se dizia.

[...]

Tal procedimento induz a crer que na *Ferro Carril*, os procuradores são mais donos, que os constituintes; isto é, que a diretoria é que governa a companhia ou corporação dos acionistas.

Além disso, sabe-se que o capital da companhia não estava completo, e se tomava dinheiro a premio para as obras, dinheiro, que ainda não está pago.

Srs. Geminiano Maia e Dr. Guilherme Studart. Pelos 33 acionistas presentes e estando representados 154 votos, procedeu-se eleição para a nova diretoria e foram reeleitos os Sr. Dr. Virgílio de Moraes (131 votos), coronel João da Rocha (118 votos) e Manoel Gomes Barbosa (95 votos). O estado da companhia é incontestavelmente florescente. Seu dividendo foi de 8,40% além do fundo de reserva e dinheiros depositados”. *Jornal Cearense*, 17.10.1888, ed. 237, p.1.

Ora, distribuir lucros (dividendo) e ficar devendo capitais a prêmio é uma extravagância (Jornal Gazeta do Norte, 10.09.1881, ed. 193, p.3).

A crítica ao relatório da Companhia, a insatisfação com a ausência de reuniões e a demora por uma primeira assembleia, que segundo o relato, só aconteceu vinte e seis meses depois, nos apresenta como o transporte na cidade se tornava naquele final de século XIX em Fortaleza uma importante fonte de lucros, exploração de mão de obra e exigências de um grupo de pequenos acionistas interessados em explorar a mobilidade.

A reclamação dos acionistas prossegue e expõe os números divulgados pela companhia, procurando detalhar os investimentos feitos e quanto teria sido gasto por cada quilômetro de trilhos assentados. Calculando o preço das ações, empréstimos realizados pela diretoria e valores de custo por cada quilômetro, os acionistas põe em dúvida o valor total dessas obras e a lisura desses números.

Diz o relatório que a extensão da linha de carris é de 5.259m, e que, dependendo se nela 61:317\$735 rs. Segue-se que cada quilômetro veio a custar – 11:674\$792.

Isto é bom de dizer-se.

Custo da linha considera a diretoria somente a despesa do assentamento de trilhos, custo do material fixo e não assim o mais.

Quando se dá o valor de uma linha por quilômetro, inclui-se o material rodante, edifícios, comissões etc.

Se a diretoria diz adiante que despendeu 77:800\$ recebidos de 778 ações, e contraiu uma dívida de 22:137\$330; segue-se que a linha custou 99:937\$330, e portanto cada quilômetro anda por cerca de 19:000 rs.

Se diz mais que lhe deve a companhia 7:780\$ de seu benefício, segue-se que a linha está em 107:717\$33 rs, logo cada quilômetro custou 21 contos!

É muito caro. Os trilhos foram colocados em ruas niveladas e calçadas, e o material é ordinariíssimo, e parte já servido.

Atualmente, os trilhos para bondes são de aço; os da companhia são de ferro e de sistema condenado. (Jornal Gazeta do Norte, 10.09.1881, ed. 193, p.3).

Sobre o referido calçamento já em ruas niveladas e prontas para receber os trilhos, veremos mais adiante que o assentamento de trilhos nas ruas da cidade não se deu sem antes os moradores recorrerem à Intendência e saber quem iria custear as obras de reparação das ruas que tiveram calçamento danificado. Destaco aqui as reclamações do Sr. Paiva que serão apresentadas adiante neste capítulo, cuja resposta publicada em jornal foi informar que as responsabilidades desses reparos ficariam a cargo da municipalidade, não obstante tratam-se

do mesmo periódico, *Gazeta do Norte*, onde foi publicada a crítica dos dois anônimos acionistas contra a empresa.

Sendo esses custos confirmados logo depois pelos próprios acionistas quando se referem aos trabalhadores empregados no assentamento dos trilhos, inúmeros deles foram utilizados como mão de obra em troca de sua subsistência, prática comum que foi bastante utilizada em período de seca, quando a cidade ficava repleta de retirantes: “Acrescente-se que nessas obras trabalharam os indigentes com rações pelos socorros públicos, e que por conta da câmara correu a maior parte das despesas de reconstrução do calçamento” (Jornal Gazeta do Norte, 10.09.1881, ed. 193, p.3).

A decisão de ampliar as linhas de bondes é bastante significativa, pois dessa forma a empresa na figura de seus acionistas assumia programaticamente a atividade de ampliação da acessibilidade às áreas mais distantes do centro comercial e ao mesmo tempo, transformava o acesso à mobilidade da população nos espaços urbanos uma mercadoria. Na reunião em 1883 entra em debate se seria o momento ou não para levar os trilhos dos bondes até a Via Férrea de Baturité. A construção desse novo ramal custaria aos cofres da Companhia a soma de 4:700\$000 réis. As vantagens apresentadas pelo Presidente interino Arcadio Fortuna e os argumentos de José Pompeu Albuquerque Cavalcante, engenheiro chefe na Diretoria de obras públicas da Província, na construção do novo ramal, foram suficientes para a Assembleia decidir por iniciar as obras. Infelizmente o jornal não trouxe os detalhes dessas vantagens. (Jornal O Cearense, 16.11.1883, ed. 246, p.1).

A expansão do transporte público urbano passa a ser decidida muito mais pelos interesses de grupos de investidores, que rogam pra si o espaço da cidade, excludente dos demais, pois, a priori, podemos inferir que as necessidades gerais da população passam longe de serem ouvidas dentro dos Gabinetes de Leitura onde eram decididos os fluxos de capitais e de transportes.

Começamos esse tópico observando a importância de entender historicamente a importância da mobilidade urbana e como esta passou a ser negociada a partir de investimentos feitos através destes fluxos ativos no desenvolvimento da instalação e nas primeiras linhas de bonde por tração animal em Fortaleza no final do século XIX. Podemos perceber que a subordinação do Estado a uma política liberal, pautada em investimentos particulares, corroborou para esse período de aproximações do capitalismo industrial internacional e o agudo processo de modernização das cidades no Brasil. A perda desse

protagonismo e a substituição da empresa de tração animal pelo sistema elétrico desenvolveu como poderemos acompanhar no último capítulo dessa tese, um novo papel estratégico na modernização do sistema de transporte.

3.2 Trilhos urbanos: o fixo da mobilidade

Em 21 de janeiro de 1912, um domingo, não foi apenas o serviço de bonde que foi paralisado. Naquele início tumultuado de semana, após a passeata das crianças⁵⁶, que terminou violentamente reprimida, homens, mulheres e meninos armados amotinaram-se nas ruas da capital cearense e entraram em conflito com as forças militares do governo estadual. Veículos foram incendiados pelos populares e o trânsito de bondes foi interrompido nos dias seguintes. Alguns dos animais utilizados pela Companhia de transporte urbano foram esfaqueados e sagraram até a morte no calçamento. Os trilhos, onde outrora corriam as rodas dos bondes, foram arrancados com a força das mãos e usados como barricadas ou armas, depois de retorcidos ganharam outra função nas mãos dos amotinados: foram usados como artefato material no confronto contra a força policial do governo estadual de Nogueira Acióli (ALENCAR, 2008).

Ao bloquear as ruas, ainda hoje, determina-se diretamente a interrupção dos seus fluxos e seus usos. Ao ocuparem os trilhos, comprometeram a circulação de pessoas, mercadorias e também de capital. O bloqueio que impediu a passagem do bonde da Companhia, dos carros e outros veículos particulares lançou contra o próprio sistema de transporte suas limitações e o colocou à beira de um colapso.

Rodolfo Teófilo, ferrenho opositor do governo Acióli, escreveu na obra *Libertação do Ceará*, em 1914, sobre este acontecimento e a queda do seu rival político: “A revolução estava na rua. Um grupo de populares [...] armados de rifles iniciaram o movimento revolucionário percorrendo alta noite os subúrbios do lado ocidental da cidade”. A presença dos mesmos nas ruas implicou em ataques diretos aos símbolos do governo e de seus representantes. Continua Teófilo: “em frente a casa do senhor Alfredo Salgado, havia um

⁵⁶ A passeata das crianças foi um dos episódios mais violentos da história política do Ceará. Promovida pela Liga Infantil, as ligas era uma das formas mais recorrentes de organização dos grupos políticos, existiam várias ligas organizadas nesse momento. A passeata que envolviam crianças e apoiava Franco Rabelo, foi duramente reprimida pela polícia de Nogueira Acioli, deixando várias crianças feridas bem como os responsáveis que as acompanhavam. (SILVA, 2004)

bonde que não pode mais seguir para a Estação. Deste veículo fizeram trincheiras, atirando sobre a casa do Sr. José Accioly que ficava ao alcance de suas armas” (TEÓFILO, 2001, p. 115-6).

Outra ação utilizando diretamente os bondes e os trilhos, conta-nos Teófilo, se passou no Benfica: “na tarde de 22 de janeiro, o movimento acentuou-se mais, uma dúzia de rapazes empregados do comércio, armados de rifle, viraram alguns bondes no Benfica, arrancaram depois as agulhas e fizeram parar o tráfego aqueles veículos” (TEÓFILO, 2001, p.124). Em outro ponto da cidade, alguns populares arrancavam as agulhas das linhas dos bondes, mesmo diante da presença do chefe de polícia, que, ao serem chamado às ordens, responderam com uma sonora vaia ao representante das forças militares.

Imagem 6 - Barricada durante o protesto contra Nogueira Acióli, 1912.



Fonte: Arquivo Nirez.

Esse é um dos momentos marcantes na memória política do Estado do Ceará: a derrubada da oligarquia aciolina, que aconteceu em meio à revolta de parte dos fortalezenses, os quais vivenciaram um clima de guerra nas ruas da cidade. Nesses cinco dias de conflito em janeiro de 1912, saltam aos olhos os diferentes usos que os trilhos tiveram. Ao atingir o transporte público, o conflito alterou também deslocamento através dos bondes na cidade, restringindo o deslocamento deles, bem como modificou a função primordial dos trilhos, que

ao deixarem de ser fixos no pavimento das ruas, deram contornos de dramaticidade aos dias imprevisíveis que a tensão política ocasionara.⁵⁷

Demostro a partir daqui as múltiplas experiências dos usos dos trilhos urbanos em meio ao processo de ocupação, expansão e consolidação do espaço da cidade de Fortaleza. Não foram empregados apenas na passagem do bonde, sua principal utilidade. Foram além quando se tornou objeto de conflitos, de estranhamento, alvo de reclamações, pedidos que fossem removidos ou, ao contrário, tidos como a materialização do progresso, exigidos que estivessem presentes nas ruas. Às vezes, os trilhos eram recobertos com pedras em sérias brincadeiras de crianças ou podiam ser modificados de tempos em tempos para acompanhar as exigências das novas trações e sistemas.

Onde aconteceu instalação de trilhos foi possível identificar “o alargamento e calçamento de ruas, destruição de imóveis, construção de calçadas e surgimento de bairros que evidenciou um novo processo de urbanização” (PRAZERES, 2011, p. 17). É partir disso que procuramos entender como esse elemento da cultura material das cidades se tornou protagonista nas ruas de Fortaleza com a chegada dos trens e especificamente com os bondes de tração animal.

Muito antes de 1912, quando foram arrancados do calçamento das ruas da capital, os trilhos começaram a chegar à cidade de Fortaleza vindos da Europa. Ana Isabel Cortez Reis afirma que a Estrada de Ferro de Baturité, construída entre 1872 e 1926, transforma a paisagem do Ceará e se transformou no final do século XIX no principal projeto de modernização do Estado. A via-férrea antecipou a chegada dos trilhos à capital e tinha relações semelhantes com que viria acontecer de maneira mais concentrada em Fortaleza na medida em que também reunia elementos para pensar o espaço a serviço do tempo. (REIS, 2015, p. 25).

Em junho de 1880, meses depois de inauguradas as primeiras linhas de bonde na cidade, João Cordeiro, o já citado diretor da Companhia Ferro Carril do Ceará, recebeu um

⁵⁷ Outro momento marcante na história dos transportes e nas reivindicações de rua, quando os trilhos ganham novas funções foi a Revolta do vintém, no Rio de Janeiro, devido a “lei criando taxa de transporte de 20 réis por passageiro, nas linhas de bonde (“imposto do vintém”). A lei entraria em vigor em 1º de janeiro de 1880, tal fato gerou uma grande mobilização popular” (SALDANHA, 2008. p. 64). Em São Paulo, a tensão política envolvendo duas empresas concorrentes no mercado de transporte, a “*Guinle versus Light*”, em 1909, levou às ruas um dos maiores conflitos na capital paulista contra o monopólio da Light. A cidade tornou-se palco de disputa entre a população e a força policial, que tentava restabelecer a ordem e retornar o funcionamento normal dos transportes. Bondes apedrejados, trilhos arrancados ou obstruídos com barricadas, assaltos dentro dos veículos registrados. As ações desses dias mostram o reflexo dos ressentimentos da população com a companhia de transportes. (SÁVIO, 2007)

carregamento com mais de 200 peças de trilhos vindos do Recife no vapor *Pirapama* a fim de continuar os trabalhos de assentamento e expansão das linhas da empresa. (Gazeta do Norte, 13.07.1880. ed. 29, p. 4). Muitos dos trilhos foram comprados na Inglaterra, mas não somente; vapores que saíam dos Estados Unidos ou de outros países europeus chegavam aqui desembarcando dormentes, parafusos e trilhos que serviam para a montagem das linhas. Esse foi um movimento que ocorreu em simultâneo a medida da proporção da escala para cada lugar. As invenções técnicas do século XVIII e XIX, como já foram analisadas no Capítulo 01, apontaram os caminhos possíveis para os projetos das cidades e sua organização. De acordo com Nascimento:

As grandes invenções como os trilhos de ferro, a técnica da macadamização (calçamento com brita aglutinada e comprimida, com 30 cm de espessura, que antecedeu as técnicas atuais de calçamento de ruas), o uso de animais primeiro, e depois dos cabos elétricos para a movimentação dos bondes, a construção de casas assobradadas e frontalmente ajardinadas, o surgimento dos cortiços, o uso de cores sóbrias nas roupas dos homens e das mulheres, os projetos urbanísticos de organização moral e espacial da cidade são todos exemplos de mudanças ocorridas em concomitância temporal com a Europa e também com os Estados Unidos. (NASCIMENTO, 1996, p. 151).

Em uma longa exposição a respeito de um desses artefatos materiais o engenheiro civil Francisco Picanço publicou um relato minucioso no jornal *Gazeta do Norte* em 1881 no qual apresentava a “evolução dos trilhos ao longo dos tempos”. Transcrevo o texto completo pela importância do levantamento e ideias do engenheiro contidas no relato:

A ideia de estrada de ferro nasceu nas minas de carvão da Inglaterra; era justo que os habitantes das trevas engendrassem o invento que mais tarde derramaria sobre o mundo os reflexos do progresso.

Os primitivos meios de transporte, usados nas grandes minas, foram: os trenós (carro sem rodas, que ainda hoje resvalam por sobre os gelos dos países do norte da Europa) movendo-se em planos inclinados, e os cestos carregados à cabeça das necessitadas mulheres dos mineiros.

O carrinho de mão, atualmente empregado nos trabalhos de terra, substituiu o trenó; o caminho feito de taboas colocadas uma após outras, tomou o lugar do plano inclinado; o trabalho executado pelas mulheres tornou-se completamente esquecido.

Estes processos eram por demais morosos: em 1550 apareceu o *wagonete* e o trilho de madeira, que por espaço de 80 anos prestaram relevantes serviços.

Em 1630, Beaumont, em New Castle (Inglaterra), melhorando o serviço das minas, introduziu as máquinas de esgotar, e os aperfeiçoados *wagões*, que facilmente rolavam nos trilhos de madeira.

As rodas desses veículos eram munidas de rebórdos, como ainda são todas as rodas do mais moderno material rodante de estradas de ferro; os trilhos, barrotos de madeira, assentavam sobre dormentes do mesmo material, formando uma grade, um fixo sistema.

A indústria do ferro muito se desenvolveu no meio do século 18, houve tanto entusiasmo que o próprio Luiz XVI foi acionista da grande fábrica – *O Creusot*. Nesse tempo, sendo o trilho de madeira lembrou-se de protegê-lo por meio de chapas de ferro; tornava-se de melhor duração, e apresentava menos atrito que anteriormente.

Em 1778 nascia o verdadeiro ponto de partida da estrada de ferro, nas minas de Sheffield, foram introduzidos os trilhos de ferro fundido, tinha a espessura de 0, 125 m e as rodas que sobre eles giravam possuíam o diâmetro de 0, 25. Este processo dava o seguinte resultado: um só cavalo arrastava 12 *wagões* contendo cada um 300 kilograma, mais de 3 e ½ toneladas métricas.

Ao começo assentaram os trilhos de ferro fundido sobre os dormentes de uma madeira; depois substituíram os dormentes por dados de pedra.

Eram os trilhos colocados o nível do solo, o que resultava ficarem cobertos de lama, pedras e mil outros obstáculos à boa circulação dos *wagões*; em 1789, William Jessep imaginou o trilho saliente, que veio fazer grande revolução nas estradas de ferro; apresentava a configuração de um cogumelo, ou a de um T, cuja base superior tinha 0,05m de largura horizontal, a espessura do ferro era de 0,015m e cada trilho tinha apenas 1 metro de comprimento.

Das extremidades destes trilhos saíam pequenos ganchos que os fixavam sobre os dados de pedra; não satisfeitos com a segurança obtida inventaram as almofadas de ferro (*Coussinet* dos franceses), em si recebiam os trilhos dando-lhes maior estabilidade.

Os dados de pedra foram abandonados; não apresentavam vantagens necessárias ao paralelismo dos trilhos e ao seu estado de nível ou de constante declividade.

A combinação da almofada com os dormentes de madeira tornava a estabilidade perfeita para os trilhos de duas cabeças (*double champignon*), feitos de ferro laminado e concebidos em 1820 por John Birkishaw.

O emprego do ferro laminado foi de grande alcance para o fabrico dos trilhos, obtém-se trilhos de 7 metros o que mui diferencia dos de 1 metro, que não produziam choques constantes por não poderem ser fixos convenientemente.

Nos últimos tempos o ferro laminado tem sido substituído pelo aço. Já são adotados nas estradas de grande tráfego e nas que possuem fortes aclives.

O type dos trilhos varia de um modo extraordinário, cada fábrica, cada estrada quase possui o seu; o trilho Vignole, nome do autor, é o mais empregado nas estradas de ferro do Brasil; tem grande vantagem de possuir apenas um cabeço e no outro lado uma sapata que assenta sobre os dormentes, dispensando as *almofadas* de ferro.

Na Europa a falta de madeira tem feito com que os engenheiros estudem as linhas metálicas, nestes sistemas de estradas os dormentes são de ferro; a substituição não tem provado bem; o metal não oferece a elasticidade da madeira e com facilidade a linha fica deformada.

(Gazeta do Norte, 27.03.1881, p. 3 ed. 66).

Francisco Barreto Picanço da Costa, engenheiro civil reconhecido na capital do Império, chegou ao Ceará em 1879 com sua esposa e um criado (O Cearense, 19.02.1879, ed.19, p.2). Foi o diretor e redator da *Revista de Engenharia* em 1880 e no mesmo ano assumiu o cargo de engenheiro residente da Estrada de Ferro de Baturité (O Cearense, 13.08.1880, ed. 83, p.20). Escreveu a obra *Ensaio de um vocabulário de Estrada de Ferro e de rodagem e sciencias e artes acessórias*. Em 1881, quando retornou para o Rio de Janeiro devido uma grave doença, acompanhava ele “sua senhora e mais dois escravos”, e não mais retornou ao Ceará (O Cearense, 13.10.1881, ed. 219, p.3).

Picanço nos oferece um importante relato para compreensão das ideias de progresso e evolução, conforme entendido por homens de ciência naquele período. Sua narrativa evolucionista sobre as estradas de ferro e seu cuidado em citar diferentes momentos com datas e lugares pretende lhe autorizar diante dos demais homens letrados e ilustres. “Paralelamente, a influência europeia também se fazia sentir na invasão de ideias filosóficas e políticas deterministas, típicas do século XIX, tais como: “o positivismo de Auguste Comte, o evolucionismo de Herbert Spencer, o biologismo de Ernest Haeckel” (REIS, 2015, p.126). Importante perceber que sua descrição obedece como estrutura do texto a noção de “derramar o progresso” desde as nações “desenvolvidas” até os lugares receptores dessas descobertas científicas. Um discurso afinado com a ideia de ciência alinhada ao imperialismo à época. Francisco Foot Hardman destaca que Picanço era “sem dúvida, dono de uma nova perspectiva estética, na linha de frente [...] da gestação do movimento moderno nas artes plásticas e arquitetônicas. Seu paradigma era “as ferrovias norte-americanas, modelo de pragmatismo, cálculo e produtividade” (HARDMAN, 1988, p. 93-94).

O relato feito por Francisco Picanço evidencia ainda de maneira importante a possibilidade dos experimentos não avançarem para uma inovação e a invenção ser abandonada; seja por falta de matéria prima, como citado por Picanço – a madeira, ou por pouco desconhecimento técnico que impediam uma melhor execução do produto trabalhado, como as linhas metálicas que não tinham a mesma elasticidade do material utilizado anteriormente e logo deformavam as linhas. O discurso do progresso, que geralmente enfatiza o desenvolvimento tecnológico como uma ação que avança sem retroceder, não deve ser compreendido sem que sejam observadas essas nuances, esses pontos de clivagem que tornam o percurso mais ondulado do que se possa imaginar.

O ponto crucial da narrativa de Picanço sobre o incremento técnico foi lançado sobre o trilho, e não sobre as locomotivas, como poderíamos imaginar que seria um pensamento à época. Entre um incremento e outro, os trilhos permitem perceber como o desenvolvimento desse tipo de deslocamento estava completamente imbricados com as transformações técnicas e avanços em diferentes artefatos para que se pudessem colocar em prática esses veículos (bondes e locomotivas).

Através do relato de Picanço e das notícias publicadas percebemos que a variedade dos modelos de trilho sugere uma pluralização dos processos de transformação tecnológica, expressa no convívio entre diferentes padrões e equipamentos, portanto, não se trata de um movimento uniforme, embora talvez seu impulso busque a uniformização.

Os termos “railway” (ferrovia) e “railroad” (estrada de ferro) não existiam ainda até 1756 e em 1773, respectivamente. Foi justamente no século XVIII que os trilhos foram introduzidos na Grã-Bretanha, e a partir de então se observou nas minas de carvão a adoção generalizada de vias metálicas para tráfego de veículos de transporte, visando melhores condições de deslocamento dos vagões e a minimização dos desgastes (LIMA, 2011, p. 58). A ferrovia se tornaria a partir do século XIX o principal material visível da presença do conceito de progresso, capaz de transportar pessoas e mercadorias por longas distâncias e em menos tempo. E quando essa presença não era marcada pelo visível, se construía o discurso do progresso da forma mais violenta possível: alimentando a expectativa que no horizonte tem sempre algo a mais. Enquanto se noticiava nos jornais da capital cearense o assentamento dos trilhos dos bondes, nas edições seguintes publicava-se:

Ver e experimentar. – Os jornais que falam sobre os novos bondes sem trilhos dizem que eles são movidos a animais, dispensam trilhos e oferecem todas as comodidades aos passageiros, não só pelo seu asseio, como pela rapidez com que andam. Nas cidades onde tem sido introduzido, como Lisboa e Paris, tem provado a sua superioridade sobre os bondes movidos por meio de trilhos. (Jornal O Cearense, 17.03.1881, ed. 59, p. 3).

Perceba que a notícia enuncia modelos tecnológicos de deslocamento capaz de criar um fetiche por essa nova mercadoria. A mobilidade se tornava de vez rentável ao capitalismo. Expressava qualidades desejadas, por mais que fossem completamente estranhas às experiências da maior parcela da população.

A chamada “mania de ferrovia” atingiria seu ápice já na segunda metade do século e absorveria uma grande quantidade de mão de obra, capital, matéria-prima para produção de

trilhos, locomotivas e materiais rodantes. Pode-se afirmar que a ferrovia proporcionou a expansão da influência das nações europeias pelo globo, com destaque para a Grã-Bretanha, que ampliou seu domínio nos mais distantes pontos dos impérios coloniais, através de especialização tecnológica de engenheiros, altos investimentos em companhia de transportes, poder industrial, elevada produção de trilhos de ferro (WILLIAMS, 2009, p. 149).

O termo Ferro Carril (ou em espanhol *ferrocarril*), bastante utilizado nesse trabalho por ser o nome social da Companhia de transportes na cidade, comporta outra definição primária e se define também como: “caminho de barras paralelas sobre os quais rodam os trens” (SOTO, 2018, p. 109). Parece-nos necessário apontar as proximidades entre os trens e os bondes para efeito de entendermos como a *evolução das ferrovias*, assim chamada por Francisco Picanço, permanece intimamente apontada para ligações de caráter político, econômico e cultural entre esses dois dispositivos (trens e bondes), ambos de mobilidade e que materializam a modernização capitalista daquele período.

Entre o trem e o bonde, evidentemente, a analogia é desproporcional, seja pelo tamanho ou a força do primeiro como uma locomotiva a vapor, que arrastava vagões carregados de mercadorias, unindo as principais cidades e o tamanho e força do bonde, estruturalmente menor, puxado por dois burros, que percorriam as ruas mal calçadas de uma cidade. Porém, o fato de ambos terem utilizado a via-férrea como suporte essencial para o deslocamento de seus carros destinados, seja ao transporte de mercadorias ou de passageiros, foi o que fortaleceu tal equivalência. Os dois fizeram parte do “maquinário da urbanidade moderna”. Foram artefatos do progresso e representaram o paradigma do maquinismo. Se na ferrovia o trem se destacou pela força da máquina, significando o progresso que a tudo impulsiona em direção a “um futuro melhor” e em alta velocidade; o bonde por sua vez, foi o produto do processo modernizador, segundo Guilherme Giucci, no qual “a virtude do progresso mecânico residia na promessa, na futuridade, na dimensão coletiva, na visibilidade pública, na apropriação e no consumo” (GIUCCI, 1999, p. 142).

A chegada dos trilhos acompanhava uma série de mudanças estruturais e comportamentais nas ruas, desde o alargamento de algumas artérias custeado ora pela Municipalidade ora pela Companhia Ferro Carril, até a pavimentação que incluía substituir o areal, comum a inúmeras ruas da cidade, por calçamento.⁵⁸ Os pedidos de concessão não

⁵⁸ Contratar retirantes da seca e empregar nas obras públicas foi um dos meios encontrados pelas elites liberais nessa segunda metade do século XIX, aliando seus interesses ao circuito capitalista de produção e a troca de

deixavam de citar este problema e a sua resolução mediante o direito adquirido de explorar o mercado de transporte pela cidade. Os bondes, a partir do assentamento dos trilhos, poderiam viabilizar o aterramento de áreas insalubres e, conseguinte, eliminar contágios, doenças e infecções, motivo de grande preocupação dos higienistas e sanitaristas à época em quase todos os centros urbanos do país (SALDANHA, 2008, p. 24).

O trilho, no século XIX, foi um dos indícios de expansão da cidade. O crescimento das áreas urbanas estava associado a sua presença, seguindo linhas retas ou curvas, os trilhos integravam pontos antes dilatados no espaço-tempo. Eram literalmente condutores que possibilitavam à população uma maior mobilidade pelos pontos mais importantes da cidade. As linhas dos bondes para o Cemitério, umas das mais concorridas em dia de finados, conduzia os passageiros até, praticamente, à porta do cemitério São João Batista; outras linhas também levavam à Alfândega, ao Benfica ou a Praça do Ferreira apenas para citar as mais movimentadas e concorridas. A importância dos trilhos de ferro para aquele período é sintetizada nessa passagem da dissertação da historiadora Mara Regina do Nascimento:

O que importava era ver sob o solo quase virgem e natural, ornado por muito verde, ser marcado definitivamente por duas linhas paralelas fabricadas com o elemento símbolo da industrialização que era o ferro, linhas essas com uma única função: conduzir. Indicar o caminho. Mostrar a direção. Dizer que se vai a algum lugar. Os trilhos urbanos e também os trilhos dos trens interurbanos representavam à época o que hoje representa o asfalto; eram, como estes, elementos condutores da civilização. Com o ferro aparece, pela primeira vez, na história da arquitetura, um material artificial. Isto recebe o decisivo impulso quando fica claro que a locomotiva só era utilizável sobre trilhos de ferro. O trilho se torna a primeira peça montável de ferro, sendo o percursor da viga de sustentação. Evita-se o ferro nas moradias, mas ele é empregado nas galerias, salas de exposição e estações de trem — construções que serviam para fins de trânsito. Não faltavam reclamações em relação ao descarrilhamento ou ao inconveniente trabalho de manutenção ou implantação dos trilhos, mas havia consenso sobre a sua necessidade. (NASCIMENTO, 1996, p. 214 – 215).

Conforme Eric Hobsbawm, esse era o drama do progresso, “o drama mais óbvio desse período foi econômico e tecnológico: o ferro derramando-se em milhões de toneladas pelo mundo, serpenteando em estradas de ferro” (HOBSBAWM, 1996, p. 22). A aplicação do

mercadorias. Empregar uma multidão de pobres que não tinham a subsistência básica do dia em serviços de infraestrutura era uma medida bastante interessante para essa elite. Sobre o emprego desses trabalhadores retirantes das secas nas obras de infraestrutura urbana na cidade, a tese de doutoramento do historiador Tyrone Apollo Pontes Cândido é fundamental para entendermos essa dinâmica dos proletários da seca e as obras urbanas nesse final de século XIX. (CÂNDIDO, 2014)

trilho, peça produzida pela tecnologia do progresso, fortaleceu a expansão dos espaços urbanos e o poder dos mercados europeus e norte-americanos ao transformar o modo de viver nas cidades ocidentais.

No início de 1880 o jornal *O Cearense* anunciou o início do assentamento dos trilhos, informando que “a linha começa a ser assentada da Praça d’Assemblêa para ficar desde logo ligado o Matadouro público ao Mercado, que demora naquela praça. Os trabalhos prosseguem com regularidade” (*O Cearense*, 08.01.1880, ed. 03, p.2). Em abril do mesmo ano, a Companhia procura expandir esses trilhos para outros pontos da cidade; “aguardando brevemente a chegada de mais trilhos para ligar as linhas construídas à Alfandega e à Estação Central da via-férrea”. (*O Cearense*, 16.04. 1880, ed. 040, p. 2) Porém, por vezes, faltavam trilhos para continuar a obra. Os moradores do Benfica denunciam isto em 1887, quando no “Ramal do Benfica [há] um descontentamento dos moradores daquele subúrbio, faltam trilhos para continuação das obras”. (*Libertador*, 25.04. 1887, ed. 114, p.2). É possível imaginar o burburinho das obras quando os trilhos estavam disponíveis, não apenas nas falas dos moradores próximo ao local, mas também o som do maquinário, dos trabalhadores empregados utilizando as ferramentas e peças necessárias para calçar as ruas e assentar os trilhos. Antes mesmo da chegada dos bondes, os trilhos eram a materialização dessa expectativa.

Os trilhos pelos quais trafegavam simbolizavam o moderno pelo uso do ferro na sua construção e, em seguida, pelo uso de energia elétrica. [...] Os trilhos também representaram um caminho pré-estabelecido pelo qual homens e mulheres saíam diariamente de suas casas, na maioria das vezes de locais afastados do núcleo urbano, para defrontar-se com um espaço muitas vezes hostil, que estava começando a se urbanizar (STEIGLEDER, 2016, p. 38).

Essa é uma das mais sensíveis implicações dos trilhos na cidade. Clara Natalia Steigleder chama a atenção para esse “caminho pré-estabelecido” que passa a ser muito mais enrijecido pela exigência dos trilhos se comparado com as carroças, que percorriam de maneira menos dependente nas ruas da cidade. A exigência de o bonde percorrer somente sobre o trilho estabelece um início, meio e fim da viagem quase sem sobressaltos na rota, desde que fosse cumprida; uma repetição quase mecânica que passa a ser feita diariamente pelos passageiros. Essa é uma mudança na forma de lidar e experimentar a cidade, concebida a partir de uma compressão do espaço pelo tempo, mas também de controle sobre o que se ver

ou não da cidade. Essa presença do trilho vai estar intimamente ligada com a valorização dos espaços da cidade, dos imóveis, bens e serviços, assim como as maneiras de percebê-los.

Litígios entre a Companhia e moradores não deixaram de acontecer. Se o trilho seria assentado antes mesmo de existir calçamento, logo a pavimentação da rua passaria a exigir material adequado para a rodagem dos bondes. Entretanto, em muitos casos, o calçamento já feito, exigia que fosse reassentado após as mudanças causadas pela implantação dos trilhos. A reclamação do “Sr. Paiva”, em 1880, consistia em questionar junto à Intendência Municipal a respeito de “quem pagaria as despesas do calçamento após assentados os trilhos dos bondes?” na rua em que ele tinha residência. Nesse episódio, a própria Intendência se comprometeu a fazer o calçamento danificado depois de concluída a etapa de assentar os trilhos, “não obstante todos os membros da diretoria terem ocupação de cargos no próprio órgão municipal”, conta a notícia. (Gazeta do Norte, 04.11.1880, ed. 122, p.4). Não foi situação improvável, encontrar determinados representantes da Companhia em publicações e sendo acusados de favorecer os interesses particulares.

Em contrato realizado entre a diretoria da Companhia Ferro Carril e a Intendência Municipal de Fortaleza alguns anos depois, em 1895, Guilherme Rocha, à época intendente da cidade, e José Torres de Melo, João Brígido e Antônio Meirelles, diretores da empresa, “harmonizam os interesses e direitos da companhia”. Entre as obrigações encontramos, ao menos nas letras do acordo, outra postura da Intendência, se compararmos com a resposta dada ao Sr. Paiva alguns anos antes, quanto ao custeio e reparos das obras de assentamento dos trilhos. Dizia o acordo:

XIII – A Companhia fica obrigada:

- 1º a não levantar os calçamentos uma vez assentadas as linhas, nem fazer alterações neles, sem prévia autorização da Intendência Municipal.
- 2º a não alterar, concluídas as obras, o nivelamento das ruas sem consentimento da mesma Intendência, o qual só poderá ser outorgado, não resultando disto prejuízo ao público e às propriedades particulares, sendo neste caso as despesas à conta da Companhia;
- 3º a conservação do calçamento no espaço compreendido entre trilhos e mais 0.25 para cada lado;
- 4º a pagar todas as despesas que fizer a referida Intendência para restituir o calçamento a seu estado primitivo quando por qualquer circunstância a Companhia deixe de existir;
- 5º a não opor embaraço algum, sempre que a Intendência resolva a construção ou reconstrução do calçamento da rua que os carros percorrerem, não tendo a Companhia direito de exigir indenização pela suspensão do

tráfego nem pelas despesas que fizer com a nova colocação dos trilhos. (Jornal A República, 03.05.1895, p. 2, ed. 97).

Assentar os trilhos não significava o ato final das obras. Através desse trecho do contrato, percebe-se uma tentativa por parte da Intendência de controlar mais de perto as ações de conservação, manutenção e prolongamento das linhas. Uma vez postos os trilhos o custeamento desse elemento passa a tangenciar diferentes modalidades de interesses pela rua. A Companhia, a Intendência, os moradores e os usuários são grupos que se defrontam com expectativas diversas sobre a presença ou não dos trilhos. Medido palmo a palmo, o calçamento passa a ser importantíssimo na cidade. Não é insignificante a informação que dizia das obrigações da Companhia tinha por conserva-lo além dos limites dos trilhos. Separando os espaços da rua, diferenciando o tipo de pavimentação a partir da presença e distância dos trilhos, as mudanças feitas nele alteravam as rotinas, as linhas, os horários e o cotidiano da cidade. A dependência técnica dos trilhos para os bondes cria para os moradores um conjunto de combinações antes inimagináveis para se deslocar pela cidade.

A cidade tornou possível o desenvolvimento de uma ampla rede técnica que integrou diferentes espaços através dos trilhos valorizando, inclusive, o solo urbano com a exigência de uma melhor infraestrutura de rede. Isto se deve também à expansão das atividades urbanas no início do século XX que implicou numa reordenação da vida econômica e do espaço urbano, impondo uma nova concepção de tempo.

Por se tratar de uma obra de grande porte, inúmeras ruas sofreram drásticas alterações em seu calçamento para que fosse possível a implantação do serviço de bondes na capital. Nem sempre foi possível assentar os trilhos antes que outras obras fossem realizadas. Além disso, os moradores do local não ficaram ilesos a estas remodelações do espaço urbano. Em 1890, no relatório sobre obras públicas na capital, acompanhamos a fala do então intendente da municipalidade sobre as necessidades de desaterrar o pavimento da Rua Santa Thereza para que por ali passassem os bondes:

Desaterro e Calçamento da Rua de Santa Thereza. O serviço de desaterro no trecho compreendido entre a Rua Municipal e a das Flores foi encetado por meu antecessor e continuado por mim. O corte que foi necessário fazer-se é grande, porém tem por fim não só prestar-se ao assentamento de trilho ferro-carris, como evitar-se uma elevação no meio da rua que ficava imensamente defeituosa. Algumas reclamações apareceram contra esse corte, pretextando-se risco de desmoranamento das casas ali edificadas e pedindo-se ao governo mandar fazer uma muralha de alvenaria

para sustentar as calçadas das mesmas casas. Por duas vezes tive de informar contra essa pretensão por serem as referidas casas em geral de taipa e arruinadas e que a alvenaria pedida faria com que os prédios que fossem ali edificadas deixassem de o ser no novo nivelamento para se fazer escadinhas, como sucedeu em dois quarteirões da rua do Senador Pompeu e trechos de outras. Todavia para que as chuvas não fossem produzindo estragos até as calçadas das casas, mandei fazer uma cerca com estacas de sabiá, amarradas com arcos de ferro, junto as que mais pudessem sofrer. O calçamento dessa rua foi todo feito de empreitada. (Libertador, 11.06.1890, p. 2, ed. 133).

O nivelamento da rua, nesse caso, implicava na melhoria do pavimento para assentamento dos trilhos, rebaixamento no nível para que pudesse o bonde transcorrer regularmente; além disso, precisava esse nivelamento ser propício ao tráfego de outros veículos. Foi justamente o desenvolvimento dos trilhos em T que superava o obstáculo que os trilhos elevados apresentavam ao impedir ou dificultar o trânsito de outros veículos nas ruas onde operavam os bondes que deu prosseguimento a essa mudança. Ao ser fundido a terra, o trilho liberava o tráfego para os demais veículos.

A presença dos ferros carris no solo, muitas vezes na imprensa ou nas falas de governantes e diretores da Companhia, era reportada como símbolo do progresso; nesse caso é alvo de reclamação por parte dos moradores os quais temem que suas calçadas sejam danificadas ou a obra coloque em risco suas moradias.

O desmerecimento com as casas populares, afetadas diretamente pela presença dos trilhos, não abandona a fala do governante quando se refere às habitações como arruinadas, muito provavelmente numa tentativa de diminuir a reclamação dos moradores ou o impacto negativo da obra sobre as casas. Encontramos, nesse exemplo, os limites das contradições do desenvolvimento urbano que promove o discurso do progresso do deslocamento e, simultaneamente, a manutenção da prática excludente.⁵⁹

Recordemos mais uma vez das palavras do historiador Eric Hobsbawm quando analisa esse final de século oitocentista e sinaliza para o que seria o “drama do progresso”:

⁵⁹ Na mesma cidade de Fortaleza, em 2013, durante as chamadas obras para a Copa do Mundo de 2014, quatro comunidades resistiram à remoção de suas casas à beira de trilhos do Veículo Leve sobre Trilhos. A passagem do VLT implicou aos moradores serem coagidos pela justiça a abrir suas casas para a realização de um laudo avaliativo que definia o valor da indenização. Para moradores dessas comunidades a obra servia como “desculpa” para remover as famílias do local. A Defensoria Pública afirmou que 5 mil famílias foram afetadas com a obra, desde a construção de estações e assentamento dos trilhos. Foram memórias, lembranças, identidade local que se perderam ou agora serão encontradas apenas nas fotos, relataram os moradores que foram removidos e tiveram suas casas destruídas.

[Progresso] A palavra-chave da época: maciço, iluminado, seguro de si, satisfeito, mas acima de tudo inevitável. Quase nenhum dos homens de poder e influência, em todos os acontecimentos do mundo desejou pôr-lhe um freio. [...] o drama do progresso é uma metáfora. [...] O mundo dos últimos 25 anos do século XIX foi um mundo de vitoriosos e vítimas. Seu drama consistiu nas dificuldades não dos primeiros, mas primordialmente, dos últimos (HOBSBAWM, 1996, p. 23).

Mara Regina do Nascimento, historiadora, pesquisando a história dos trilhos e dos bondes em Porto Alegre, afirma que, em muitos casos semelhantes a esse citado, os reclamantes não foram atendidos, pois a rua passou a valer mais que a propriedade, “além da sua utilidade prática e técnica, uma vez que o calçamento de pedra era muito irregular, os trilhos também tinham uma importância fundamental para a imagem que a cidade queria sustentar: cidade que se moderniza e que se sintoniza com o mundo” (NASCIMENTO, 1996, p. 216).

Segundo Elisabet Prudent Soto, “o valor dos trilhos, peça fundamental da engrenagem mecânica dos bondes, residiu tanto em suas faculdades materiais – ao melhorar as condições de viagem de passageiros e veículos – como em sua contribuição para a expansão das margens urbanas” (SOTO, 2018, p.111). Essas condições de viagem implicavam em um deslocamento de compressão no espaço-tempo, encurtamento das distâncias do espaço urbano, favorecimento da expansão da área ocupada, valorização dessas áreas e de uma maior regularidade no deslocamento, teoricamente, menos solavancos e instabilidades se comparado às carroças. O percurso sem tantos imprevistos aconteceria quando os trilhos estivessem em perfeito estado; entretanto, é bom lembrar que nem sempre a expectativa condizia com a experiência. Vejamos a publicação do jornal *Libertador* em 1889:

A directoria da Companhia Ferro Carril do Ceará, com alguns convidados, percorreu ontem em carro especial o trecho pontificado da nova linha da rua Municipal até a de Mororó. Verificou-se que os trilhos estão perfeitamente nivelados e a tração é suavíssima, o que infelizmente não se dá nas outras linhas. (Jornal Libertador, 28.10. 1889, p.2, ed. 247)

A instalação dos trilhos nos espaços urbanos supôs uma reconfiguração da sensibilidade do deslocamento e uma reconfiguração técnica que diz respeito ao processo global de transferência tecnológica das ferramentas desenvolvidas pelo uso do trem nos limites da cidade. A exigência de um perfeito nivelamento e uma suave tração não pode ser desvinculada das experiências de deslocamento advindas por meio da ferrovia. Imaginar que

essas experiências estavam separadas é perder, em certa medida, a possibilidade de pensar a cidade nas suas múltiplas temporalidades.

Os trilhos diminuíram o impacto dos veículos sobre o solo, possibilitando assim transportar um maior peso em menor tempo. Dessa forma, o número de passageiros por viagem aumentou vertiginosamente na cidade após a instalação desse material. O uso dos trilhos permitia uma maior velocidade média obrigando a um controle maior por parte dos fiscais da Intendência no que diz respeito à velocidade máxima permitida (veja o tópico sobre os acidentes de trânsito envolvendo bondes e pedestres). Em um dos tópicos do Contrato já citado anteriormente entre a Intendência e a Companhia, dizia: “XIV – A marcha dos carros será fixada também pela intendência, não se lhe podendo imprimir maior celeridade”. (Jornal República 03.05.1895, ed. 97, p. 2). Um dos usos associados à presença dos trilhos foi um maior conforto durante as viagens, um amortecimento do balanço que caracterizava os deslocamentos muitas vezes feitos por carroças pelas ruas de nivelamento duvidoso ou mesmo pelo areal da cidade.

Os bondes de tração animal utilizaram, na maior parte do tempo, a via simples; em outras palavras, os percursos de ida e/ou volta eram feitos em um único trilho, sendo indispensáveis medidas de segurança para que evitassem acidentes, entre essas medidas estava presente no contrato de responsabilidade o tópico que dizia das necessidades de existirem desvios, a fim dos bondes não se chocarem quando estivessem em direções opostas e utilizando a mesma linha, dito assim: “XI – haverá nas linhas os necessários desvios para evitarem-se os encontros e facilitem-se as entradas e saídas dos carros” (Jornal República 03.05.1895, ed. 97, p. 2.) A disponibilidade dos bondes envolvia, portanto, a disposição dos trilhos, a quantidade de carros, o trabalho dos burros, bem como a quantidade de desvios existentes.

Foram os trilhos alvos de embaraçosos atos contra a mobilidade. A prática recorrentemente publicada nos jornais de colocar pedras na linha do bonde parece ter sido bastante usual, gerando a necessidade de prisão e lei que regulamentasse as punições para os envolvidos. Em janeiro de 1881, por exemplo, Antônio Francisco de Souza foi noticiado no jornal por ter sido “recolhido à cadeia pública desta cidade por introduzir pedras no trilho dos bonds [...]” (O Cearense 05.01.1881, ed. 3, p. 2) Não faltaram reclamações nos jornais a respeito dos indivíduos que colocavam por mera distração artefatos nos trilhos causando acidentes, descarrilhamentos ou danificando os veículos.

Vândalos, vadios, desocupados adjetivos utilizados contra os responsáveis por desafiar a ordem do progresso. Também não faltou investimento em fazer parar tais práticas; chegando-se a oferecer recompensas: “Dou 5000 (cinco mil réis) a quem pegar algum dos vadios que, por mera distração, colocam pedras nos trilhos dos bonds”, anunciava um condutor em 1880 (O Cearense, 01.08.1880, ed. 78, p. 4).

A obstrução dos trilhos se dava não apenas por pedras colocadas propositalmente, mas também outros incidentes podiam interromper o tráfego. Foi assim em 1892, quando:

Hoje à uma hora da tarde um forte golpe de vento conseguiu derrubar uma das semi-seculares mongubeiras que arborizam a rua Sena Madureira, em frente a casa em que mora o sr. major Thomé Cordeiro. Caiu sobre os trilhos da linha de bonds da praia, interrompendo assim o serviço até à remoção da colossal árvore. Felizmente, não houve desgraça alguma a lamentar-se (Jornal A República, 01.06.1892, ed. 44, p.1).

Se os acidentes não estavam na ordem do dia e fugiam ao controle do tráfego sem que fosse possível apontar um culpado como na notícia acima, a obstrução dos trilhos por cargas era muito mais passível de vigilância e punição por parte da municipalidade. Para aquele que “obstruir as ruas ou trilhos do bonde com as cargas que forem retiradas das carroças a pena poderá ser de prisão por dois dias. Livrando se dela se pagar a multa de 10\$000 e obrigação de desobstruir o trânsito”, segundo o jornal A República. (Jornal A República, 09.09.1892, ed. 120, p.3). Aqui enxergamos as múltiplas espacialidades em disputa, a cidade dos bondes e dos trilhos em conflito com as carroças e as mercadorias transportadas nesta. Não esquecer que o próprio bonde vira um concorrente das carroças e paulatinamente lhe substituindo, se não no transporte de carga, mas como principal veículo de deslocamento da população.

A presença dessa engrenagem nas ruas para o bom funcionamento dos bondes deu suporte à infraestrutura necessária e forneceu elementos para pensarmos as transformações da vida urbana para a sociedade da época. Ao mesmo tempo em que o trilho nos informa sobre percepções de regularidade e suavidade no deslocamento dos carros puxados por burros, no diz também sobre as reações geradas devido às novas formas de deslocamento. Vimos aqui um choque de temporalidades que em certa medida coloca em evidência o processo modernizador e seus obstáculos, como as pedras insistentemente colocadas nos trilhos. Tratou-se aqui de pensar as tensões entre esses objetos tecnológicos de progresso e os custos dessas transformações muitas vezes que entrava na conta dos passageiros e moradores locais. Reconhecer isso significa perceber o caráter fluido dos trilhos, muito além da sua experiência

material, mas ouvir as queixas, as reclamações e os incômodos causados pela sua presença, por vezes silenciados pelo progresso.

4. IDAS E VINDAS DOS BONDES PELA CIDADE

4.1 “Onde já passa o bonde”: anúncios de compra e venda de imóveis

CASA! Vende-se uma de 4 portas de frente, na Rua da Glória, com terreno e fundo correspondente a todo quarteirão, tendo cacimba de água potável. Está situada no melhor lugar possível desse bairro, a sotavento da cidade e perto da linha do bond (Jornal do Ceará, 14.11.1904, nº 116, p. 3).

Iniciara-se o século XX há pouco tempo, ainda insuficiente para esquecer todas as injúrias que atingiram a maior parcela da população de Fortaleza no causticante final de século XIX. O anúncio acima, feito por Antônio José da Costa, figurou nas páginas de um dos principais jornais da cidade e os aspectos do imóvel à venda deixam-nos perceber não apenas as atribuições imobiliárias como também o imaginário social da época.

É muito significativo que o anúncio não corresponda apenas ao aspecto material do bem a ser vendido. Pelo contrário, faz-se referência direta às preocupações de um cidadão, que morando em Fortaleza, tinham como recomendações residir na pureza do ar, na disponibilidade de água potável e na facilidade de deslocamento na malha urbana. Água potável, aliás, foi uma das características que mais apareceram nos anúncios de venda de imóveis desse período. Anúncios diversos, similares a este, que vendia um “grande terreno com água potável, lado da sombra e muitas árvores frutíferas, perto do calçamento e do bonde” (Jornal A República, 03.12.1894, nº 274, p.3) seriam indicadores das preocupações e necessidades da época.

Antônio José da Costa, comerciante, que, alguns anos depois, fora proprietário de uma padaria (a Lisbonense), demonstrou ter uma boa condição financeira ao longo da vida, finalizou o anúncio fazendo referência à proximidade da linha do bonde, que parece ser o atributo final do seu imóvel à venda. Por estar o imóvel localizado à Rua da Glória, supomos que a linha do bonde mais próxima dessa artéria deveria ser aquela que transitava pelo Boulevard do Visconde do Rio Branco, no qual o ponto final era a estação dos bondes.

Duas décadas depois de inaugurados, no raiar do século XX e diante da iminente necessidade de superar os desafios impostos pelo clima aos que viviam na cidade, os bondes de tração animal somavam-se aos atributos materiais das casas à venda como um imã para atrair compradores e já se mostravam indispensáveis no momento de valorizar uma propriedade. De acordo com Margarida Andrade, esta valorização teria acontecido principalmente nas ruas onde havia a implantação dos trilhos dos bondes, pois “ao longo

destas ruas, acelera-se o parcelamento do solo, formando um eixo de expansão oeste para as camadas mais abastadas, resultando em uma série de palacetes na área” (ANDRADE, 2012, p. 164).

Liberal de Castro, arquiteto, observa que a depender da rua e posição da casa em relação a fatores externos a valorização do imóvel envolvia questões não apenas da ordem da comodidade do lar, mas uma forma de diferenciação social: “as condições de ventilação e insolação, aplicadas à malha ortogonal da cidade, tinham conduzido à valorização social dos lotes situados no ‘lado da sombra’ [...] em detrimento das travessas [...] Por tal razão, morar em *casa de travessa* representava um demérito social” (CASTRO, 1987, p. 219).

Encontramo-nos, portanto, diante de um novo caminho aberto pelos estudos sobre os bondes de tração animal no século XIX: os anúncios de compra, venda e aluguéis de imóveis (casas, chácaras, sítios e terrenos). Seus anunciantes, sem ter essa intenção, deixaram-nos uma porção de registros daquilo que se imaginava como motivos para comprar tais propriedades, dentre elas o atrativo da presença dos bondes ou suas projeções. Perante tais registros, relegados a uma nota miúda, muitas vezes no rodapé da terceira ou quarta página do jornal, motivamo-nos a perguntar como se movimentou esse interessante capital de valorização de um imóvel dentro da cidade e, simultaneamente, de expansão das áreas urbanas motivada pela ampliação das linhas de bonde.

Os anúncios estão presentes nas páginas dos jornais desde 1808 no Brasil, foi na cidade do Rio de Janeiro o primeiro desse gênero a ser publicado, o qual anunciava a venda de uma casa (CARVALHO, 2006, p. 18). Outros textos descritivos e informativos surgiram nas páginas dos periódicos brasileiros com assuntos diversos: anúncios de remédios, a comercialização de escravizados⁶⁰, as cobranças de dívidas e as brigas de vizinhos, o início ou o fim de sociedades financeiras. Com o tempo, os anúncios passaram a ter um espaço próprio nos jornais e a comporem a própria estrutura dos periódicos.

No século XIX eram publicados como notícias ou avisos, já que não havia uma estrutura fixa e rígida, podendo variar de tamanho, número de dias na folha ou na forma como

⁶⁰ O uso de anúncios como fonte histórica já se mostrou matéria importante para a escrita da História. Trabalhos pioneiros, como o de Gilberto Freire em 1963, se mostram como referência para uma história dos anúncios em jornais e por meio dos jornais. Naquele momento, os anúncios da venda e fuga de escravos foram apresentados como fonte possível para os historiadores, os jornais tornaram-se, principalmente nas últimas décadas do século XX, meio imprescindível para a pesquisa histórica (FREIRE, 1963).

eram escritos, pois cabia diretamente ao anunciante o modo de preenchimento do espaço destinado, sendo a divulgação feita da forma que convinha ao interessado em publicar.

O atrelamento do crescimento da cidade ao desenvolvimento da imprensa e da formação de um público leitor de jornais possibilitou uma valorização da publicidade, tornando-a mais chamativa e mais próxima de seus clientes. Os anúncios dos jornais guardam em si uma historicidade, marcada por uma maior exigência e precisão daquele que compra e anuncia, respectivamente.

De acordo com Ana Carla Fernandes, podemos mensurar a importância do jornal, naquele momento, inclusive pela relação existente entre as promessas de negócios comerciais por meio de anúncios, “incentivados pelos proprietários do jornal [...] que associavam o anúncio e a venda do produto propagado à persistência dos anunciantes em acreditar no jornal e no poder de compra e consumo do seu público leitor” (FERNANDES, 2006, p. 29). De acordo com a publicação do jornal O Cearense, existia uma estratégia de repetição dos anúncios até que o leitor fosse convencido a comprar o produto anunciado, um convencimento pela repetição, conforme exposto em matéria de 1888:

Os annuncios – dizem os americanos que os annuncios nos jornaes só começam a ter importância depois de publicados pela sétima vez. Eis como elles explicão o caso: 1º inserção, o assignante não vê o annuncio, 2º vê mas não lê. 3º lê. 4º repara no preço do objecto anunciado. 5º falla do annuncio a sua mulher e mostra-lho. 6º decide-s a comprar. 7º compra. Achamos muito sensata esta maneira de pensar, e os Srs. Anunciantes devem seguir esse sytema pois o resultado, como se vê, é a venda do objeto annuncioado (Jornal Cearense 06.03.1888 apud FERNANDES, 2006, p.29).

Simultaneamente ao crescimento da imprensa, novos equipamentos foram sendo introduzidos no espaço da cidade, possibilitando novos referenciais, acrescentando novos pontos de valorização e (re) modelando as práticas cotidianas. Os bondes aparecem de maneira recorrente nesses anúncios, dando pistas e deixando entrever essas práticas no/do espaço. São utilizadas inúmeras vezes como referência por sua proximidade ou expectativa da ampliação de suas linhas.

Se o bonde não precisava, necessariamente, está à porta para ser anunciado, quais recursos eram usados para aproximá-lo quando ainda permanecia operando a distâncias consideráveis do imóvel anunciado? Quais áreas foram efetivamente urbanizadas após a

chegada dos bondes? Como a venda/ a compra dos imóveis nos permite perceber isso através dos anúncios?

A inauguração do bonde de tração animal inicia uma marcha de expansão das cidades às regiões consideradas distantes, “atrasadas”, fora do espaço “civilizado” - geralmente, espaço este reconhecido como o centro da cidade. Essa constatação é percebida em várias cidades no final do século XIX. Sobre isso, a historiadora Elisabeth von der Weid, estudando os bondes no Rio de Janeiro, observa:

O transporte de massa permitiu o desafogo do centro, onde se concentravam tanto os ricos quanto os pobres, por falta de transportes rápidos e regulares. As companhias de carris ampliaram a malha urbana muito além do antigo centro e mesmo da Cidade Nova que começava a se formar em meados do século passado. A forma como se deu esse processo levou a uma nova estruturação social na divisão do espaço da capital. Na verdade, o bonde foi um elemento essencial para a expansão e organização do espaço urbano no Rio de Janeiro (WEID, 1997, p. 2).

No Rio de Janeiro, onde a expansão das companhias ferro-carris se deu por uma associação direta com o capital imobiliário, com a implantação de ramais diretamente ligados a empreendimentos imobiliários, foi possível observar que os próprios concessionários das empresas de bondes, se envolveram simultaneamente nos dois negócios (WEID, 1997, p. 13). Em Fortaleza, não é possível afirmar, através dos anúncios, essa capilaridade das relações entre acionistas da companhia de bonde e empreendedores imobiliários. Essa diferença, entre a capital do Império e a capital cearense, deixa entrever que as relações de cada cidade na mobilização dos capitais investidos nos melhoramentos urbanos variavam a partir de uma série de fatores políticos, sociais e econômicos.

Os sítios fora da cidade, as chácaras ou as casas de campo são exemplos decisivos de imóveis que passam a acompanhar o valor de serem próximos ou acessíveis por linhas de bondes. Exemplo disso é o anúncio que valoriza os aspectos de uma chácara à venda não apenas pelas qualidades da casa em si, mas o fator decisivo se encerra com a possibilidade de ter bondes na porta de casa. Conforme anuncia: “uma excelente chácara à Rua Mororó, com boa casa, tendo cinco portas de frente, água potável, jardim, variedade de fruteiras e bonde à porta” (Jornal A República, 16.08.1892, nº 100, p. 3). O empreendimento chácara - água potável - bonde forma uma tríade importante nesse final de século. Conforme o arquiteto e professor José Liberal de Castro explica, nesse período “os segmentos sociais elevados

começavam a identificar-se, agregando-se por afinidades, com o propósito de assegurar suas posições. Com o tempo, irão valer-se da arquitetura [e localização] como forma simbólica de demonstração de poder” (CASTRO, 1987, p.219).

O risco da contaminação por miasmas e a falta de água limpa para o consumo humano são apresentados pelo anúncio de maneira decisiva no beneficiamento do imóvel. A presença de cacimba garantiria ao comprador um ponto de captação do recurso hídrico imprescindível à época, como foi possível perceber na repetição desse item nos inúmeros anúncios pesquisados.

Sobre a presença das cacimbas nas casas e nos anúncios de venda dos imóveis, destacamos as importantes reflexões feitas pelo historiador Emy Falcão Maia Neto, quando tratou dos usos da água em Fortaleza.

Durante toda a primeira metade do século XIX não foi construído nenhum grande sistema para o deslocamento de água potável além do Chafariz do Largo do Palácio e a razão está relacionada com a facilidade de se obter água em cacimbas e “olhos d’água” que se mostravam bem mais eficientes e confiáveis que os grandes reservatórios – açudes – em que as águas rapidamente evaporavam durante os meses de poucas chuvas. Assim, os presidentes de província concentram suas atenções em demandar “melhorias” materiais para essas aguadas e normatizar as práticas na coleta da água (MAIA NETO, 2015, p. 117).

Por vezes, o terreno à venda encontrava-se nas “*areias*”, como eram conhecidas as ruas da cidade ainda sem calçamento, portanto, sem trilhos e, por conseguinte, sem bondes, todavia nem por isso deixa de ser anunciado com o que havia de melhor: “um magnífico terreno à Rua Santa Thereza próximo ao calçamento e a passagem do bond” (Jornal A República, 15.12.1892, nº 199, p. 3).

Atribuir proximidade ou presença dos bondes e assim o anúncio aparecer nas páginas dos jornais como símbolo de distinção foi uma estratégia dos anunciantes. A expansão das linhas abre passagem para os interesses do capital imobiliário, que incorpora as áreas com baixo poder de mobilidade e pouco atrativas - essa foi uma constante em muitos dos anúncios que pesquisamos. Em matéria publicada no *Jornal do Ceará* em 1908, temos uma noção desse crescimento associado diretamente à expansão das linhas dos bondes em quase 30 anos de atividades naquele momento:

Em consequência desse crescimento, as linhas de bondes se estenderam à Prainha, ao Cemitério, ao Benfica, ao Matadouro e dali ao Alagadiço, com um desvio, de adulação, pela fabrica Accioly; e crearam-se outras, como a de Porangaba, partindo do ponto terminal do Benfica, e a Oiteira, que a sahir da Praça do Ferreira, vae até a Aldeota (Jornal do Ceará, 21.02.1908, ed. 755, p. 1).

Em 1890, Felipe de Araújo Sampaio anuncia no jornal *O Cearense* a venda de um sítio “no Tauhape perto da linha de bonds do Benfica”. Geograficamente, a região do Tauhape ficava distante de Fortaleza, situava-se mais próximo ao Benfica, conhecido por abrigar as casas de descanso das famílias mais abastadas da capital. Como não era possível, à época, o acesso para o Tauhape por bondes, a melhor aproximação de inserção aos veículos de transportes urbanos era usar a estação mais próxima, justamente o Benfica (Jornal O Cearense, 14.04.1890, nº82, p. 3). Situação que mudaria na virada do século com a efetiva ocupação dessa região e a presença dos bondes não apenas no Benfica.

O “aprazível” bairro do Benfica é um caso a parte, em que vamos nos deter com mais vagar. Fora dos limites da área urbana da cidade até meados do século XX, a região de chácaras e sítios aparece recorrentemente nos jornais e na literatura da época. Retornemos ao texto de Adolfo Caminha (1867 -1897), a obra *A normalista*, novamente o autor, em várias passagens do romance, utiliza as chácaras do Benfica como cenário de suas estórias. Em uma dessas passagens a narrativa do romance aparece em consonância com os anúncios, leiamos:

O palacete azul do Loureiro perdia-se num fundo de verdura. À direita, lá longe, na esquina de um grande sítio, passava a linha de bonds. E que frescura! Dava vontade à gente pecar muitas vezes por dia, como Adão no Paraíso, ali assim, naquele pedacinho do Ceará, sem seca e sem política, entretendo relações sentimentais com a natureza agreste e sincera. [...]
 — Escolhi este local por ser muito isolado da civilização. Detesto o ruído da cidade...
 — Tens também a tua veia poética, hein?
 — Qual veia poética! Isso de versos não é comigo. Tenho até horror à poesia. O que eu quero é sossego, o bem-estar, o conforto (CAMINHA, 1997, p.98).

Veja que a presença do bonde passando na esquina “lá longe”, nem tão perto assim, não quebrava, para o personagem, essa sensação de sossego e conforto que a região do Benfica dizia ter. Em 1892, é justamente no Benfica que “se aluga uma elegante casa de campo [...] com gás, bonde à porta e terreno” (Jornal A República, 25.05.1892, nº 36, p.2). Foi para o Benfica que uma das linhas de bonde foi destinada na primeira década de serviço

da Companhia: o veículo seguia o trecho por dentro da cidade até tomar rumo no sentido da Praça Visconde de Pelotas (atual Praça Clóvis Beviláqua), limite da cidade no final do século XIX, passando pela Visconde do Cauhype (atual Av. da Universidade) e finalizando viagem dentro do próprio bairro do Benfica. A possibilidade de uma casa no campo, longe da cidade, com a presença do bonde à porta, unia duas grandes realidades distintas: o espaço do descanso e a elegância de morar em uma casa fora da cidade; e ainda, simultaneamente, poder contar com as facilidades do transporte justamente quando se quisesse fazer viagem ao centro.

Renato Rodolfo Mesquita, historiador, pesquisando os lugares de memória do Benfica e da Gentilândia, bairro vizinho a este, observa que:

Outro questionamento que se pode fazer é sobre o que se definia por tranquilidade, tendo em vista a circulação de bens e pessoas – seja por meio da Avenida Visconde de Cauípe ou por meio dos bondes e, posteriormente, dos automóveis com motores movidos a combustão – deveria ter uma certa intensidade. Para se estabelecer essa qualificação para o Benfica, precisava-se de um referencial, nesse caso, pode-se dizer que a ideia de tranquilidade foi construída com base na comparação com o Centro de Fortaleza. O ambiente atrativo foi sendo construído amparado nessas ideias, como sendo um lugar para morar, longe dos ruídos e da intensa movimentação do Centro, mas perto o suficiente para ser atendido por transporte público e garantir o fácil trajeto entre o bairro e o Centro. Permitindo o exercício do trabalho em meio à movimentação e aos ruídos e a tranquilidade do morar no Benfica (MESQUITA, 2015, p. 46).

Os anúncios do *Restaurant Benfica*, cuja propriedade era de João Alfredo Garcia, chamam-nos a atenção. Vamos abrir um espaço para conhecer não um anúncio de compra e venda, mas um anúncio sobre um comércio que se beneficia diretamente com a expansão do bonde para outras áreas da cidade. Primeiro, o número expressivo de repetições da publicação por parte do anunciante - durante alguns meses foi possível acompanhar a frequência dessa propaganda nas páginas do jornal *O Cearense*; segundo, o teor do assunto que é propagado; por último, não menos importante, a referência aos serviços dos carris urbanos. Vejamos:

RESTAURANT BEMFICA. No pitoresco arrabalde do Bemfica, servido pelos bonds da COMPANHIA FERRO CARRIL, em uma pitoresca CHACARA, com excellentes commodos para hospedes e convalescentes, dispondo de um perito mestre de cosinha (*O Cearense*, 15.05.1897, nº 107, p. 3).

As letras em destaques repetem uma artimanha publicitária utilizada no anúncio ao longo do ano de 1897. O anúncio acima foi repetido em 57 edições do jornal *O Cearense* no

citado ano. Isso nos faz lembrar as estratégias publicadas no jornal sobre o número de vezes que um leitor precisava ver o anúncio para ser convencido a comprar. O anúncio custava entre 60 réis e 100 réis a linha, a depender do dia da semana e o local da publicação no jornal. A possibilidade de tal deslocamento entre Fortaleza e o arrabalde do Benfica seria possível em condições cômodas para cavalheiros e damas quando feito por meios de bondes. A utilização do termo “pitoresco” caracteriza tanto a região quanto o local e é visto como elemento de distinção do espaço urbano construído. Interessante perceber que este restaurante de fato adquiriu uma importância no binômio Benfica-bondes.

Em meio às diversas publicações do mesmo estabelecimento e seu destacado espaço nas páginas do jornal, é substancial destacar as alianças, formais ou não, do proprietário com a Companhia de bondes. Acompanhando as várias aparições do referido estabelecimento no mesmo jornal, nos deparamos com aproximações muito interessantes entre diretores da companhia de transporte, políticos e proprietário. No mesmo ano, 1897, porém no mês de julho, o ramal Benfica foi inaugurado oficialmente e a “directoria da companhia [FERRO CARRIL] convidou o S. Exc. o Sr. Presidente da Província e diversos cavalheiros e em bond especial que fez a viagem até o Restaurant Bemfica” (O Cearense, 23.07.1897, nº 162, p.1). Não é difícil perceber que a inauguração do local, alguns meses antes, fora alimentada pela especulação do que já se encontrava em avançada obra: o ramal que levaria uma das linhas ao Benfica, cuja finalização da obra se deu justamente alguns meses depois de inaugurado o restaurante. Não obstante, Alfredo Garcia é o mesmo nome, embora sem a precisa identificação nos documentos de ser a mesma pessoa, do então diretor da Companhia no episódio do roubo dos bilhetes de passagem, que abriu a Introdução desse trabalho.

O anúncio possibilita entrever a expansão dos empreendimentos para além do espaço onde se encontrava a mais adensada materialidade construída na cidade de Fortaleza e que a abertura e funcionamento deles estavam diretamente ligados à expansão das linhas de bondes pela cidade e conseqüentemente ao crescimento populacional nessas áreas nos anos seguintes. Além disso, o circuito muito próximo entre agentes econômicos, investidores e acionistas que misturavam interesses particulares através de ocupações públicas ou recebendo concessões públicas para investir em áreas estratégicas aos seus negócios. Aliado a isso, temos os mesmos sujeitos presentes nas páginas da imprensa, ocupando as redações dos jornais, que se tornam importantes aliados desses grupos.

Eram usadas diferentes estratégias ao divulgar o anúncio. Com o intuito de atrair o olhar do interessado para aquilo que se queria valorizar buscava-se as sutilezas como garantia de venda. Pequenas expressões, marcadores temporais, especulativos ou não, entravam em sintonia com os recorrentes textuais, que pouco mudavam de estrutura entre os publicados. Não necessariamente o bonde precisava passar à porta, como veremos literalmente nos anúncios, mas por vezes, a expectativa de expansão de um ramal ou a confirmação de sua passagem surgiam como possibilidade de valorização.

O marcador temporal “já” exemplifica esse discurso moderno que pode ser dividido entre aqueles que possuem o ‘bem’ desejado e os outros que ainda aguardam uma maneira direta de fazer uso em condições mais cômodas. Uma expressão típica da modernidade e tão (des) afinada quanto à ideia de progresso, pois, muito em breve, em poucos anos, aquele “já” se tornara completamente obsoleto frente à demanda do “ainda possui bondes de tração animal”, quando se tomar por referência que alguns lugares da cidade “já” possuiriam bonde de sistema elétrico.

Esse sutil marcador temporal, que integra o nome deste capítulo, aparece em um dos anúncios de venda de uma chácara no jornal *A República* no início do ano de 1893, que, dentre outras informações, relatava: “vende-se uma [chácara] situada no aprazível bairro do Jacarecanga, entre a Rua do Conselheiro Estelita e a Praça Fernandes Vieira, onde já chega o bonde” (*A República*, 27.01.1893, nº 22, p.4) (*grifo nosso*)

Importante perceber que a informação não é à toa, pois há muito que dizer desta expressão. Este “já”, além de marcador temporal, entra em sintonia de transmitir uma informação, que diz respeito a um lugar que foi valorizado, que adquiriu com o tempo o status de também ser atendido pelo bonde. Outrora ali não havia sido um dos destinos dos ramais de bonde, mas que o “progresso”, esse termo tão caro aos homens, chegara lá também; indicando, assim, que caso a inexistência das linhas de bondes fosse um empecilho para a compra de uma casa, terreno, ou como no anúncio, uma chácara, a existência de uma linha anulava tal barreira.

Inicialmente, em 1880, as linhas de bondes se projetavam para Alfândega, Estação Central, Benfica e Matadouro/ Alagadiço. O empreendimento de transporte urbano se mostrou rapidamente lucrativo, garantindo aos sócios-proprietários mais lucros com a expansão das linhas e do número de passageiros, como é o caso das linhas criadas para a Jacarecanga, Outeiro (atual Aldeota, que em 1896 constitui outra companhia de bondes, chamada de Ferro

Carril do Outeiro, cujo proprietário era Thomaz Pompeu de Sousa Brazil) e Arronches (atual Parangaba). As expansões das linhas e das concessões às companhias entram em harmonia com os anúncios de casas, chácaras e sítios que, mesmo fora da cidade, passam a contar com a presença dos veículos de transporte.

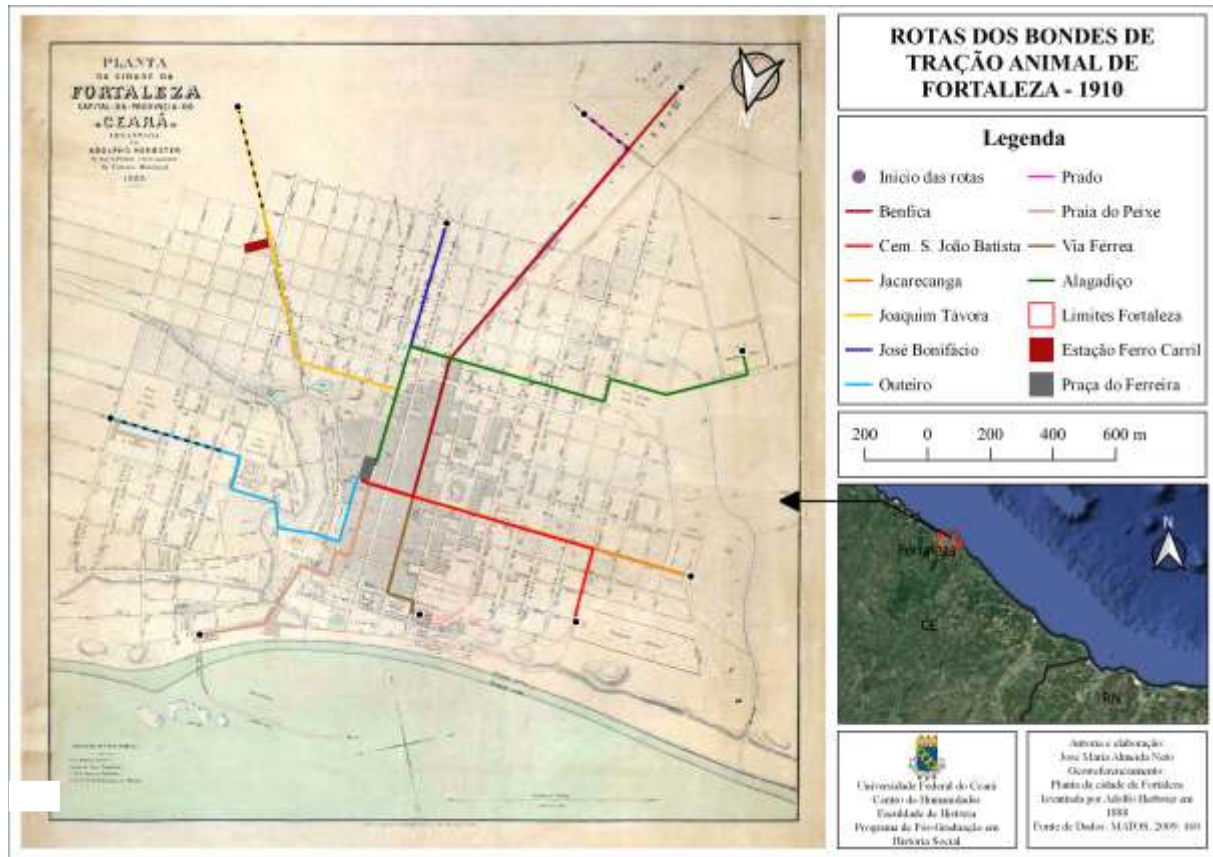
Segundo Emy Falcão Maia Neto, o deslocamento dos moradores do Centro para outros locais (à margem oriental do Pajeú: Aldeota, Outeiro, Prainha) e ao Jacarecanga se deu relacionado a três aspectos:

À busca, por parte desses grupos, de novas regiões para a construção de habitações que se adequassem à nova economia da valorização dos espaços na cidade; à criação de novos espaços propícios à construção dessas habitações com a ampliação do plano urbanístico até essas regiões; e, por fim, devido à facilidade no deslocamento desses indivíduos ao Centro com os “adventos da tecnologia” – os carros e os bondes. (MAIA NETO, 2015, p. 56).

Vejamos o mapa das linhas de bonde no ano de 1910. Três décadas depois, justamente após 30 anos de inaugurada a primeira linha de bonde de tração animal em Fortaleza, a cidade possuía 10 linhas que cruzavam a cidade de uma ponta à outra. Partindo sempre da Praça do Ferreira, as linhas percorriam ruas em todos os sentidos, desde as áreas da Praia, Aldeota, Matadouro e Benfica, os pontos mais extremos da cidade.

Ao final da primeira década de 1910, algumas linhas de bondes possuíam estações para além das áreas projetadas por Herbster no final do século XIX. Por exemplo, a linha da estação do Joaquim Távora prolongava-se muito além da Estação da Ferro Carril, que em 1880 estava praticamente fora da cidade. Casos semelhantes a esse podem ser observados através da extensão das linhas para o Outeiro e o Prado, outras áreas que estavam ocupadas e servidas de bondes naquele período. Quando feito o exercício de projetar essas linhas sobre a malha urbana que existia no final do século XIX, chegamos mais próximos de perceber como esses anúncios indicavam áreas ocupadas que cresciam concomitantemente a chegada dos trilhos.

Imagem 7 – Rotas dos bondes de tração animal de Fortaleza – 1910.



Fonte: Planta da cidade de Fortaleza levantada por Adolfo Herbster (1888) e dados levantados por (MATOS, 2009).

Concordamos com Renato Mesquita, quando comenta sobre a materialidade construída que se relacionava com as linhas do bonde, que seguiam de um centro mais densamente ocupado para pontos mais esparsos da capital, caso da linha do Benfca, como observado no mapa acima. Podemos fazer uma comparação com o mapa e a linha inaugural trinta anos antes (veja o mapa da página 90). O crescimento da cidade e a expansão das linhas são vetores concomitantes. A área ocupada supera as projeções feito pelo engenheiro Herbster no final do século XIX, ao mesmo tempo que os bondes começam a chegar a estes pontos distantes do núcleo da cidade.

Ao mesmo tempo em que o bonde se aproximava dos pontos finais as vias e quadras bem demarcadas iam rareando. Com a mudança gradual de parte da elite e de setores médios da sociedade para o Benfca (também para o Jacarecanga), o bairro foi sofrendo transformações urbanísticas e estruturais que possibilitassem a moradia desses sujeitos. Silva (2010) também ressalta

a existência de água potável e a facilidade de estabelecer-se um sistema de encanamento como algo que agregava valor imobiliário ao Benfica a atraía moradores para esse espaço. Juntando o transporte facilitado para o Centro, por meio dos bondes (até 1947) e dos ônibus (a partir de 1941), e o abastecimento de água potável e, em alguns casos, encanada, o Benfica transformou-se e consolidou-se como sendo esse espaço que – nos últimos anos do século XIX e nos primeiros do XX – atrairia parte das famílias abastadas daquele período (MESQUITA, 2015, p. 49).

A formulação “onde já chega o bonde” marca um lugar hierárquico, diferente daqueles que, por vezes, diziam “ainda não temos o bonde” e continuavam a usar as carroças como meio mais viável de transporte de passageiros ou de carga. É bem verdade que a implantação das linhas a tração animal pela cidade atendia a interesses particulares e criava estes espaços de diferenciação mediante as decisões dos acionistas e diretores da empresa. Percebamos que o cotidiano e as hierarquizações dos lugares na cidade passam a ser pautados pela presença ou não de equipamentos maquinicos, como é o caso do bonde, ou, da mesma forma que alguns anos depois, pelo encanamento de água, pela ligação elétrica, pelos bondes elétricos ou a proximidade com cinemas, teatros e outros equipamentos - uma característica das cidades brasileiras que será aprofundada de maneira severa ao longo do século XX.

Os bondes dispararam nas ruas e também nos anúncios de venda, compra ou aluguel de casas residências e comerciais. A presença, ou tão somente a notícia de sua chegada a locais mais distantes e com menor aglomeração, já surgia nos anúncios indicando a quanto de distância ficava da parada do bonde. Se o local a ser comercializado não possuía nenhuma ligação com o bonde, a valorização não deixava de acontecer por meio da especulação imobiliária. E, nesse caso, novamente marcadores temporais serviam para arregimentar compradores esperançosos, inclusive para vendas fora do perímetro central que compunha a maior parte da materialidade de Fortaleza.

É assim que Oliveira publica no jornal *A República* o anúncio que dizia “vende-se uma casa recentemente construída [...], no Mondubim, junto à estação de Ferro e brevemente bond até Arronches” (*A República*, 25.10.1894, nº 244, p.3). Na introdução, fizemos um comparativo dos preços de passagem para essas duas localidades com o preço do bilhete dos bondes. Hoje, essas áreas estão completamente inseridas à Fortaleza, mas à época eram distritos distantes do centro urbano do final do século XIX. Arronches, atual Parangaba, e Mondubim ficavam a 10 km e 14 km de distância, respectivamente, da capital, porém, mesmo fora da zona de maior incidência dos serviços de transporte por meio de bondes, a expectativa

de expansão da linha até Arronches e, dessa forma, o acesso à capital não deixava de ser tratada na venda.

A autorização para a instalação da linha *Porangaba* - Benfica tinha sido feita no ano anterior, 1893, mediante a Lei nº 73 de 19 de Agosto de 1893, em que o Presidente do Estado concedia “privilégios a Júlio Henrique Braga e Alfredo da Costa Weyne para instalar, operar e conservar uma linha de bondes desde o Benfica até a Parangaba” (A República, 21.08.1893, nº 189, p.2).

Outras referências de vendas ou alugueis apareceram se utilizando de marcadores espaciais para medir (e mediar) a distância entre o que se pretendia negociar e a valorização deste mesmo produto pela proximidade com o transporte. É assim que o anúncio de João Nogueira é publicado, em 1881, quando este pretende vender “um estabelecimento de molhados [...] com balcão e prateleira ao pé da estação dos bondes em uma quina, no melhor ponto d’ali” (O Cearense, 15.01.1881, nº11, p. 4). Da mesma forma, outro anúncio, feito por José Abdon ofertava a venda de um sítio na estrada que seguia a Rua da Boa Vista que, entre outros atrativos, o principal deles era a localização próximo à estação do bonde. Em 1880, a empresa Barroso & Irmão alugava “uma casa boa e grande na estação de bondes” (O Cearense, 07.11.1890, nº 131, p.4). Em todos os casos, a proximidade com a estação dos bondes, que ficava fora da área projetada e de maior adensamento, era o ponto de atração tanto de anunciantes como dos possíveis compradores do estabelecimento de molhados ou do sítio.

Ainda na primeira década de funcionamento dos carris urbanos na capital já se podia verificar esse movimento de atração do comércio pelas áreas de circulação do bonde, como era de se esperar; em 19 de março de 1881 inaugurou-se o “Café Guarany” também próximo à estação de bondes do Boulevard Visconde do Rio Branco (O Cearense, 19.03.1881, nº 61, p.4), assim como o “Hotel do comércio com excelente localização e bonde à porta” (O Cearense, 13.05.1890, nº 98. p.3). Ambos os anúncios envolviam a proximidade com o ponto final ou de partidas das linhas e que se encontravam em plena área de expansão, pois o que outrora tinha sido o calçamento para a vila de Messejana, a partir de então foi elevado ao posto de um *Boulevard*.

Utilizando-se também da proximidade com a estação dos bondes (garagem da Ferro Carril) e seu fator de atração, muitos proprietários não abriam mão dessa valiosa informação. Um dos primeiros anúncios, logo em seguida à inauguração em 1880, surgiu no jornal *Gazeta*

do Norte e se referia à venda de “duas casas novas na estrada de Messejana junto à estação dos bondes [...] foram concluídas a pouco” (*Gazeta do Norte*, 24.06.1880, nº 15, p. 4). Em caso único, dos que foi possível localizar nos jornais, um anunciante informa aos leitores o valor do imóvel, sendo novamente de frente à estação dos bondes: uma “casa térrea, no Boulevard do Visconde do Rio Branco, de tijolo e telha, com três portas de frente, fundo de meio quarteirão [...] pelo valor de 921\$600 réis” (*Constituição*, 07.09.1888, nº 145, p.4).

É imprescindível que se diga que outros anúncios de vendas e aluguéis eram publicados sem que fosse feita a referência aos bondes, mas nos parece que se existisse a possibilidade de citar tal proximidade com a estação, ou os trilhos ou ainda à futura chegada, talvez, isso tornasse mais atrativo o produto aos pretendentes. É dessa forma que o nome de José Abdon, aparece mais de uma vez como responsável por vender sítios e chácara, anunciando que “vende-se pequeno sítio, boa cerca, bem plantado, perto da estação dos bondes, na estrada que segue a Rua da Boa Vista, antes do lugar ‘Trindade’. Dirija-se ao senhor José Abdon” (*O Cearense*, 18.10.1891, nº 223, p. 4).

Podemos perceber que a presença do tráfego dos bondes, marcadamente pela presença física das linhas cortando o chão das ruas, substancialmente fez com que os anúncios de venda de um imóvel tivessem informação sobre os bondes para valorizar o negócio. O aluguel de uma casa na Rua da Boa Vista é um exemplo disso: além da moradia ser forrada e possuir duas portas de frente, o destaque fica por conta de estar localizada na rua de passagem do bonde (*O Cearense*, 23.09.1883, nº 203, p.3), cuja linha se dirigia para a Alfândega e para a Praça da Estação Central. Em 1888, três terrenos são anunciados, sendo cada um de 120 palmos, na Rua Senador Pompeu, por onde passam os trilhos dos bondes (*O Cearense*, 26.10.1888, nº 245, p.3). A Rua da Boa Vista, caminho de duas linhas de bonde, era ao lado do Boulevard Visconde do Rio Branco e da Rua Senador Pompeu, uma das mais movimentadas ao final do século XIX. Na Rua do Paiol, três casas foram colocadas à venda por João Francisco de Albuquerque, possuindo, segundo anúncio, bonde à porta (*Jornal A República*, 08.10.1894, nº 229, p.3).

A venda de uma casa era anunciada, em 1904, na Rua da Glória, de ótima localização e “bonde à porta” (*Jornal do Ceará*, 16.11.1904, nº 117, p.3). Outro anúncio, no mesmo ano, tomava a referência de ser próximo à linha do bonde: é o caso de uma taberna à venda (*Jornal do Ceará*, 29.07.1904, nº71, p.2). É o caso também de um sítio na Aldeota, perto da linha do bonde, que estava à venda (*Jornal do Ceará*, 30.01.1907, nº494, p.3). E, às vezes, como os

anúncios anteriores, o local vendido nem precisava ter o bonde passando à porta; apenas por estar “próximo ao desvio do bonde” um sítio já era mencionado como imperdível oferta (Jornal do Ceará, 06.02.1905, nº155, p.3).

A Praça do Ferreira foi utilizada como ponto das linhas de bondes e de onde saíam para diversos locais da capital. Conhecida como o coração da cidade, a praça atraiu investimentos, reformas em antigos estabelecimentos e um comércio que atraía o público que por ela chegava através dos bondes. É assim que a Maison Moderne, com toda influência de um mundo francês, se estabelece no logradouro que leva o nome do boticário.⁶¹ Este estabelecimento de nome estrangeiro passou por uma grande reforma, que, segundo seus proprietários, era digna do século XIX, e em 1887 reabriu as portas com venda de molhados, como vinhos, licores, champanhe, conhaque, cervejas. Não obstante, em seu anúncio não perderam a oportunidade de enfatizar que “está collocado a Praça do Ferreira, onde de quinze em quinze minutos haverá bonds para todos os pontos da linha” (O Cearense, 23.07.1897, nº 162, p. 3). Mais um caso do contrato entre o comércio e o atrativo meio de chegar até ele utilizando as linhas de bondes. Bem menos influente, sem nome francês e fora da Praça do Ferreira, uma bodega era posta à venda em 1892 e ficava na Rua Santa Isabel, trazendo como grande vantagem ao comprador ser ponto do bonde e possuir boas mercadorias (Jornal A República, 22.12.1892, nº 202, p.4). Estabelecimento semelhante ao anterior, uma taberna, situada no cruzamento do bonde do Matadouro com o trilho da estrada de ferro (calçamento de Soure), foi anunciada para transferência de ponto no início do século XX em um cruzamento tão importante quanto perigoso: o encontro dos trilhos dos bondes com os trilhos dos trens, duas forças do maquinário que circulava pela cidade (Jornal do Ceará, 22.04.1904, nº 20, p.4).

Há repetição de informações pertinentes daquele período, quase que como um modelo: a proximidade com o bonde apresentava-se como negócio imperdível. Qualificar e exaltar já eram naquele final de século uma característica do discurso publicitário. O que era ressaltado, em sua maioria, ficava por conta da localização, a proximidade do imóvel, por exemplo, de uma igreja, demonstrando o caráter marcadamente religioso da sociedade, ou da linha de bonde. Outro aspecto recorrente nos anúncios era a natureza do material da construção

⁶¹ O dono da botica era Antônio Rodrigues Ferreira, membro da Câmara Municipal como vereador por longo período (1842 -1859). A Praça do Ferreira levaria seu nome anos depois de sua morte.

(alvenaria, pedra, telha, palha), o número de portas, a presença de jardins e árvores frutíferas.

62

Percebe-se como a introdução dos bondes de tração animal nas ruas da cidade de Fortaleza animou os anúncios de venda e aluguel de casas, sítios, chácaras, tabernas e bodegas. Por vezes aproximando de pontos de parada, outras atraídas pela proximidade com a estação dos bondes, pela presença dos trilhos ou mesmo com a expectativa de ampliação do ramal, muitos desses anúncios não puderam ser perseguidos adiante, além do que seus proprietários nos informam.

O anúncio de João Amaro Roque é singular pela possibilidade de cruzamento de informações entre os jornais e a décima urbana. Publicado no dia 23 de março de 1881 na edição 63 do Jornal *O Cearense*, dizia ele: “Vendem-se duas casas confronte a estação dos bondes, bons quintais, cacimba, bom banheiro de cimento e com boas comodidades para famílias, a tratar com o proprietário das mesmas, João Amaro Roque, nº 463” (*O Cearense*, 23.03.1881, nº 63, p. 3). Até então um anúncio como tantos outros, inclusive na repetição de alguns itens.

A décima urbana publicada no ano de 1879 e 1880, portanto nos dois anos anteriores ao anúncio citado de João Amaro, dá conta da cobrança para aquele endereço o valor de 7\$200 por ano de imposto predial. Para o ano de 1881, a situação é completamente diferente, havendo um acréscimo substancial no valor cobrado da décima. No dia 18 de fevereiro de 1881, quase um mês antes do anúncio de venda que citamos acima, a lista de cobrança do imposto urbano para aquele ano contabiliza um valor de 19\$200 (*O Cearense*, 18.02.1881, nº 38, p. 2) - um aumento considerável do valor do imposto. Muito provavelmente, e isso é confirmado nos anúncios posteriores, por que na casa de João Amaro funcionava uma casa de jogo de bilhar e bebidas, pois, nas semanas seguintes, o proprietário vê seu nome novamente no jornal, sendo que, dessa vez, a décima urbana cobrava o imposto sobre casas de jogos de bilhares (50\$000) e sobre casas de bebidas espirituosas (25\$500)⁶³. Em resumo, apenas entre os dias 18 de fevereiro e 05 de março, três cobranças tributárias foram encaminhadas ao proprietário da casa do anúncio citado. Somando as três cobranças, João Amaro Roque devia à municipalidade 94\$200 em impostos.

⁶² O cultivo aqui não se fazia por mero tom decorativo, mas por motivo, inclusive, de profilaxia, de prevenção de doenças, purificação do ar, pelo “aroma higiênico” do imóvel, a qualidade da água.

⁶³ Jornal *O Cearense* 25.02.1881, ed. 44, p.2 faz referência ao imposto sobre casas de jogos de bilhares. Jornal *O Cearense* 05.03.1881, ed. 49, p.2 acompanha a cobrança sobre casa de bebidas.

O que aconteceu entre 1879, ano da primeira informação que temos sobre o valor da décima urbana para o endereço de João Amaro, e 1881, ano do aumento e consequente anúncio de venda? Uma primeira pista seria uma efetiva inserção da via pública ao processo de expansão da cidade. O próprio nome do logradouro é uma confirmação disso: antes era conhecido apenas como Estrada da Mecejana, sendo que, a partir de 1880, o agora nomeado Boulevard Visconde do Rio Branco passa a integrar uma das saídas e entradas mais importantes da cidade. Como vimos anteriormente no mapa, por ali passavam todos os carris que vinham da estação dos bondes. Em segundo lugar, 1880 é justamente o ano de inauguração dos bondes e, portanto, do início de funcionamento da citada estação onde ficava a garagem para todos os carros da companhia. Por mais que a mesma estivesse afastada do centro da cidade, pôde-se perceber um considerável aumento para aquele ano na cobrança da décima urbana de todos os arrolados pela municipalidade especificamente naquela artéria.

Seguindo os rastros de João Amaro Roque, tudo indica que o anúncio de venda de suas duas casas terminou efetivamente com sua mudança de endereço. A próxima aparição dele nos jornais se deu no ano de 1882, novamente listado na seção sobre a décima urbana, porém com um novo endereço localizado à Rua do Conde D'eu, nº 18, e com valor tributário de 4\$500 (*O Cearense*, 1882, ed. 63, p.3). Além disso, a sua procura nos jornais por caixeiros para trabalhar no seu endereço dá a conhecer que ele tornou-se proprietário de uma loja de molhados neste novo local (*O Cearense*, 1882, ed. 68, p.3). Importante assinalar que a Rua do Conde D'eu também era local de passagem do bonde que seguia para a Alfândega, porém com um valor tributário inferior àquele cobrado no Boulevard. Disto também implica a consideração dos desníveis bastante assinalados dentro da cidade de Fortaleza, bem como o entendimento de que nem sempre a valorização de determinado imóvel acompanha a condição financeira de seu proprietário.

João Amaro Roque voltaria novamente aos jornais em 1884, quando participa de um abaixo-assinado publicado no Jornal *O Cearense* contra, justamente, a cobrança de impostos por litro de aguardente colocado à venda, uma das bebidas espirituosas já citadas aqui (*Jornal Libertador*, 1884, ed. 85, p.2). Esse sujeito, com seu comércio e mudança de endereço parece fugir das cobranças fiscais empreendidas pela municipalidade. Seu protesto não aparenta ser apenas contra o imposto, mas também contra o discurso do progresso, que ao materializar os bondes à porta de sua casa, impede, provavelmente, seus lucros e comércio estabelecidos naquela área da cidade, longe dos olhos dos fiscais tributários. Ao mudar de endereço, João

Amaro, procura outra rua sem a passagem do bonde, com imposto predial menor e muda sua atividade comercial pelo menos por um tempo.

Um comércio, para além do imobiliário, também foi construído por meio de compras e vendas dos produtos que estivessem ligados diretamente aos bondes e ao seu uso. Foi assim que identificamos no primeiro ano do serviço, em 1880, o aparecimento das vendas de cestinhas para usar durante as viagens nos bondes: “iguais a elas nunca veio a este mercado, são próprias para viajantes de estradas de ferro e de bondes” (*O Cearense*, 10.10.1880, nº 108, p.4). A experiência de um novo serviço denota novas práticas e novos equipamentos e outras necessidades para esta atividade. Foi “formado” um novo conjunto de viajantes, os de estradas de ferro e os de bonde de tração animal e logo depois por sistema elétrico, que essencialmente estão, muito lentamente, desvencilhando-se das experiências de viagens em carroças ou em montarias.

Outra mercadoria que aparece nos jornais são os “bonets” (bonés), porém estes aparecem como elegantes artigos para “condutores da estrada de ferro e bondes, pelo baratíssimo preço de 2\$000 Rs.” (*O Cearense*, 26.07.1883, nº86, p.3). Talvez, o calor das estradas e das ruas por onde circulavam esses condutores e a incidência da luz solar (que até hoje atrapalha e exige cuidado dos motoristas) tenha tornado esse gênero necessário aos condutores.

Nesse momento conseguimos reconhecer que após a introdução do bonde pelas ruas da capital cearense, se constituiu uma atividade comercial que passou a girar em torno desse equipamento de transporte tracionado por animais. Uma associação entre a expectativa pela ampliação dos ramais das linhas de bondes e as vendas de casas ou abertura de novos empreendimentos intrinsecamente ligados aos serviços e expansão da cidade.

4.2 “Após o espetáculo, teremos bonds”: Os novos hábitos e a animação da vida social

“Após o espetáculo, teremos bonds” (*Jornal O Cearense*, 18.12.1890, ed.272, p.2). A sentença citada foi marca bastante comum no final do século XIX, quase sempre despercebida, encontrada de maneira sutil no rodapé dos anúncios e informando a garantia do retorno após o expediente artístico de determinada companhia, o que permitiu, por muitas vezes, ampliar o acesso do público ao espetáculo e/ou festejo (às vezes, sagrado), principalmente, no período noturno. Trata-se nesse segundo tópico, ainda, sobre as idas e as

vindas dos bondes de tração animal pela cidade, porém interessa perceber como esses veículos favoreceram a criação de novos hábitos e a animação da vida social, integrando diversão e transporte.

As mudanças concomitantes do regime político (passagem do Império para a República em 1889) o adensamento da cidade de Fortaleza, ainda que lento, mas visível, o crescimento da população, as questões ferventes do abolicionismo e a virada de século resultaram “em novos costumes e hábitos e num incremento da até então pacata vida social” (SCHWARCZ, 2000, p. 60).

Sobre essas mudanças ao sair à rua, apanhar o bonde e deslocar-se para um evento, uma festividade ou acompanhar um espetáculo no teatro tornam-se um dos momentos marcantes desse final de século. Lília M. Schwarcz comenta a respeito dos bondes no Rio de Janeiro, dizendo:

Um bom exemplo desses novos hábitos pode ser encontrado na chegada do bonde e sua nova função, que implicava não só uma adequação e expansão dos transportes, como animava a própria vida social. [...] O uso do bonde alterara costumes locais. Em primeiro lugar, ficava mais fácil a sociabilidade e as possibilidades de se sair de casa. O bonde garantia também um bom passeio; para além do costume de se ficar nas janelas, vendo o movimento passar, agora era fácil descansar os ombros sobre essas novas janelas, que se movimentavam e trocavam de paisagens. Por fim, em uma cidade tropical, o bonde representava uma oportunidade de aliviar o calor. Por essas e mais outras tornou-se um modismo que aglutinava grupos sociais diferentes, gerando diversões e até mesmo conflito. [...] Mas toda modernidade tem seus custos (SCHWARCZ, 2000, p. 68-69).

Uma das primeiras notícias publicadas, que encontramos, foi no jornal *O Cearense* de 20 de agosto de 1880, alguns meses depois de inaugurado o serviço de bondes na capital. Eis um exemplo da integração entre os bondes e os espetáculos artísticos. Naquela data, o artista Lima Penante, construtor e responsável pelo Teatro Circo Campestre, fazia um longo e minucioso anúncio sobre o seu espetáculo em cartaz. A apresentação artística e de ginástica contaria em sua estreia com a presença do Presidente da Província do Ceará, Augusto de Pádua Fleury, e custaria 1\$000 (um mil réis), sendo esse valor incluído a passagem de ida e volta nos bondes da Companhia Ferro Carril. Dentre outras informações, como a ordem de cada apresentação na noite do espetáculo, Penante adverte aos interessados:

Os bilhetes serão vendidos nos bonds, que, das 4 horas da tarde em diante estarão à disposição do público para transporta-lo ao teatro. Os bilhetes

serão golpeados no centro que é para a metade dar ingresso ao teatro e a outra metade para a volta do espectador. Na ida o mesmo bilhete servirá de coupon. Os bilhetes terão valor só das 4 horas da tarde até o último trajecto dos carros que darão tantas viagens quantas forem precisas para ida e para volta dos espectadores. [...] Aos domingos os bonds principiaram a conduzir o povo a partir das 4 horas e as quintas-feiras a partir das 6 da tarde (Jornal *O Cearense*, 20.08.1880, nº 86, p. 4).

Lima Penante havia desembarcado em Fortaleza em janeiro daquele mesmo ano, como é possível constatar pela “lista dos que entram nessa capital vindos no vapor *Maranhense* diretamente do Norte” no dia 08 de janeiro. Desde então, sua estadia na cidade era de espetáculos e apresentações artísticas. Algumas vezes no teatro São Luiz⁶⁴ e, em seguida, no teatro Circo-Campestre. O espetáculo acima citado é o primeiro que claramente faz uma associação com o serviço de bondes da Companhia Ferro Carril do Ceará após sua inauguração no mês de maio. Aos domingos, a apresentação começava as 6 horas da tarde e as quintas-feiras as 8 ½ da noite. Os três atos que compunham a peça artística eram preenchidos durante duas horas e meia com monólogos, ginástica e música.

A movimentação para o espetáculo foi considerável. Percebemos isto por meio do anúncio do dia seguinte, em 25.08.1880. Novamente Lima Penante publica no jornal: “para evitar atropelos, d’ora em diante os bilhetes para os espetáculos serão vendidos na Estação dos bonds pelo preço de \$800 réis, ficando compensada a despesa dos bondes. Haverá bondes extraordinários” (Jornal *O Cearense*, 25.08.1880, ed. 88, p.4).

O local de venda do bilhete, que antes acontecia no próprio bonde, alguns dias depois, passou a ser vendido na estação, igualmente aos outros bilhetes de passagens comuns. O que teria acontecido? Provavelmente, atropelos tinham motivado tal mudança. Sempre ficará a hipótese daqueles que entraram sem pagar aproveitando-se do grande número de espectadores. É possível pensar ainda sobre aqueles que foram ao teatro, mas que usaram o bonde como carona, sem pagar, evidentemente, o bilhete. Essas hipóteses não se podem confirmar pelo anúncio, mas podemos considerar que a mudança na forma de vender, apresenta uma tentativa de controle e de ordem, diante da expressão “para evitar atropelos”, fica nos evidente a ocorrência deles na sessão anterior.

Há entre os dois anúncios uma variação de preço entre 1\$000 (um mil réis) e \$800 (oitocentos réis). Mesmo assim, percebe-se a interessante movimentação de capitais tanto da companhia de bondes quanto do artista. Não fica claro se o maior valor do bilhete foi apenas

⁶⁴ Não confundir com o atual Cine São Luiz, localizado na Praça do Ferreira. O teatro citado ficava na esquina da Rua Major Facundo de frente para o Passeio Público.

na estreia, que contou com a presença do Presidente da Província, e a redução estratégica por parte do artista para garantir o público nas outras noites de apresentação.

Nota-se, contudo, a aproximação do evento artístico com o transporte. Duas horas antes do espetáculo iniciava o trabalho dos bondes levando os espectadores. Consta nos anúncios no jornal que no primeiro bonde, após o espetáculo, partia a banda de música para “distrair o público na Estação da Companhia Ferro Carril” e somente após o fim do público no teatro findaria o trabalho de retorno dos bondes com passageiros.

Ainda mais aguda é a questão dos horários de cada apresentação. É imprescindível refletir sobre a troca que existe entre a permissividade do retorno garantido e a apresentação terminar por volta das 10 ½ da noite, pratica destoante dos hábitos dos moradores no final do século XIX numa cidade como Fortaleza.

É uma possibilidade analisar que estes horários estão diretamente aliados com a presença dos bondes e a possibilidade de dispersar o público após a realização de cada apresentação. Dessa forma o bonde se tornaria um importante aliado nos lucros da companhia, na presença do público nas apresentações teatrais e na mudança de hábitos, como não se recolher tão cedo aos aposentos do lar, ficando na rua por mais horas da noite. Uma grafia de cidade que imbricava a agenda da vida dos passageiros ao horário dos carris.

Outro Presidente da Província, Carlos Benedito Ottoni, desta vez em 1884, também contou com a participação dos bondes na vida pública de suas inaugurações. Nas obras de melhoria do porto foi assentada uma pedra fundamental, pelo próprio Presidente, para dar início à construção de um atracadouro, que facilitaria o transporte de cargas e passageiros ao desembarcarem e embarcarem no porto de Fortaleza. A Companhia Ferro Carril do Ceará não tardou em anunciar que o evento também contaria com a presença de bondes extras que se destinariam à praia pelos trilhos da linha da Alfândega para que populares pudessem acompanhar o ato inaugural. Também no primeiro bonde à tarde, partiria a banda de música para animar o público presente (*Jornal O Cearense*, 12.10.1884, nº 226, p. 1).

Bondes para a praia não ficavam disponíveis apenas em momentos de aliança da Companhia com os governantes em seus atos inaugurais. O chamado bonde banhar é um bom indício da procura da praia, que interessava a parte da população, atrelada minuciosamente com os interesses lucrativos da companhia. “Para satisfazer o justo pedido de diversas famílias, a Gerência dessa companhia resolveu fazer a experiência de um bond banhar até a Alfândega [...] começando essa experiência quinta-feira próxima, 27 do corrente” (*Jornal O*

Cearense, 22.10.1892, nº 156, p.2). Dessa forma, anunciava no jornal, a Companhia Ferro Carril do Ceará o teste de uma linha importantíssima nos anos seguintes, que levaria para a direção da praia não apenas os interessados nos negócios e serviços na Alfândega, mas uma parcela considerável da população que cada vez mais se interessava por banhos de mares, seja como tratamento médico ou sociabilidade. Chamo a atenção para o destaque dado pela companhia aos pedidos serem feitos por diversas famílias. O serviço de transporte, além de ser uma atividade bastante lucrativa, também era um negócio em conflitos e para distinção social. Atender ao pedido das famílias significava manter fora dos bondes os pobres e suas reclamações em outras linhas, como veremos mais adiante. Os horários dos bondes balneares iniciavam a partir de 5 ½ da manhã, saindo tanto da Estação como da Praça do Ferreira, retornando depois das 6 ½ da manhã de meia e meia hora.

Victor Andrade de Melo, historiador, analisando justamente os banhos de mares nesse período no Rio de Janeiro e os usos destes para as competições náuticas, afirma que as companhias de bondes, semelhantemente, ao nosso entendimento para Fortaleza:

Também utilizava o mar como estratégia de lucro, oferecendo passeios às preferidas e mais populares praias [...] É importante destacar que o desenvolvimento de uma estrutura de transporte coletivo foi de grande importância para o crescimento do esporte na cidade, por facilitar o acesso das pessoas aos locais de competições (DE MELO, 1999, p. 48).

As idas e vindas dos bondes pela cidade nos apresenta uma dinâmica bastante ativa e muito fluída por parte da companhia. Por mais que os trilhos fossem fixos e o percurso não sofresse grande variação, é possível perceber determinadas flexibilidades por parte da Companhia Ferro Carril do Ceará em algumas linhas de bondes, seja aumentando o número de carro em determinado período ou data ou fazendo experiências de alguns dias como a citada anteriormente.

Uma dessas experiências aconteceria justamente para o cemitério, quando por 15 dias a Companhia “avisa ao público que fica estabelecido a partida de um bonde todos os dias as 6h [da manhã] da Praça do Ferreira para o Cemitério [...] Este mesmo bonde na volta d’esta viagem vai se reservar com horário do bonde da linha Benfica durante todo dia” (*Jornal O Cearense*, 22.02.1893, p.3). O que percebemos aqui é a permissionária do serviço na impossibilidade de ampliar o número de carros nas suas linhas naquele momento, mas constatando que existe a demanda para outros destinos dentro do perímetro urbano, no caso, o

cemitério São João Batista, passa a destinar bondes que na ida fazem um percurso e na volta direcionam-se para outra linha.

Segundo a companhia, o Benfica teria bondes de meia em meia hora durante todo o dia, mesmo com a experiência acontecendo. Interessante perceber, quando chegarmos ao tópico das reclamações isto ficará mais claro, a falta de concordância da população com essas medidas, nem sempre o que foi proposto pela companhia em forma de aviso, atendia aos interesses múltiplos da população. Bem como se torna interessantíssimo perceber que a tentativa da Companhia em anunciar nos jornais seu funcionamento e horário de forma eficiente, se torna totalmente frustrada diante das publicações de reclamação que nos falam de uma prática distinta no cotidiano da população.

A experiência, aliás, não era novidade. Nos anos anteriores foi possível encontrar a mesma prática acontecendo. Em 1891, a companhia destinou no dia de finados, “bonds de $\frac{1}{4}$ em $\frac{1}{4}$ de hora para o cemitério. Pede-se aos senhores passageiros para se munirem de níquel, a fim de facilitar a cobrança” (Jornal *O Cearense*, 01.11.1891, nº 228, p.2).

Porém, foi no ano anterior, exatamente uma década depois de inaugurada a primeira linha de bonde de tração animal em Fortaleza, que começou a funcionar em 1890 a linha que permitia essa ida ao cemitério utilizando bondes. Segundo o jornal *Gazeta do Norte*, a nova linha e o ramal da Jacarecanga funcionavam sempre das 6 horas da manhã até as 9 horas e depois das 4 horas da tarde até as 6 horas, sempre partindo da Praça do Ferreira (Jornal *Gazeta do Norte*, 25.02.1890, nº 46, p. 2).

As festividades católicas ou datas de cerimônias voltada para os cristãos católicos, grande maioria da população, não são despercebidas no que concerne à presença dos bondes para auxiliar o transporte dessa população. Emília Viotti da Costa em um livro seminal sobre esse período, escreve sobre a importância das igrejas no último quarto do século XIX nos centros urbanos e nos auxilia a entender o envolvimento das companhias de bondes com as festividades religiosas.

A igreja continuava centro das atividades públicas. As procissões representavam grande acontecimento. Dentro da igreja enterravam-se os mortos. Na igreja se realizavam as eleições. O bimbalar dos sinos marcava os quartos de hora. Grande era o número de feriados religiosos, dias santificados e festejos promovidos pela Igreja (COSTA, 1999, p. 244).

Estes festejos, em muitos casos, demandavam o envio de carros especiais para acompanhar tal deslocamento pela cidade. As novenas em homenagem a São Sebastião em janeiro de 1885 segundo a companhia “tem sido bastante concorridas, desta forma a Ferro Carril envia bondes de 5 em 5 minutos para a população acompanhar tais festejos” (Jornal *O Cearense*, 18.01.1895, nº 14, p. 2).

A ampliação de linhas que passem próximas à igreja, como aconteceu no ano seguinte, 1886, na inauguração do ramal da linha de bondes até à igreja Coração de Jesus não deixou de ser percebida como um importante mercado por parte da Companhia. A obra anunciada desde o mês de julho daquele ano que ficou pronta para os festejos natalinos, sendo inaugurada na véspera de Natal às 4 horas da tarde e logo em seguida realizada pelo bispo diocesano a missa acompanhada da benção sobre o presépio (Jornal *O Cearense*, 25.12.1886, nº 292, p. 1).

A Companhia Ferro Carril do Ceará não apenas atendia a demandas sociais já estabelecidas, como também as forjava com a criação de traçados específicos, imputando grafias urbanas e circunscrevendo espaços. Uma leitura da cidade ganhava forma, após conhecer os itinerários moldados pela companhia.

A presença dos bondes fazia-se, portanto, aliada a uma grande oportunidade de lucro da companhia, de facilidade para parte da população e de interesse da igreja que garantia a presença dos fiéis nos festejos. Sempre que encontramos nas páginas dos jornais a notícia sobre a ampliação de um ramal que leva até uma localidade mais distante dentro da cidade, bondes extras para tal evento e demandas fora do programado, assim como os acidentes, essa é uma notícia que ultrapassa a rotina do cotidiano, rompe com a maneira ordinária de utilizar os bondes e a forma que impulsionava a vida na cidade, permitindo outras maneiras de lidar com o espaço urbano.

Uma das linhas de maior movimento era aquela que se dirigia ao Benfica e tinha como ponto de passagem a Praça de Pelotas (atual Clóvis Beviláqua). Por se encontrar aquele espaço da cidade no limite entre o Centro e o Benfica, muitos dos anúncios enfatizavam a presença de bondes disponíveis para Pelotas após a realização dos eventos. É assim, que recorrentemente, terminam seus convites.

Em 1887, na estreia das apresentações dos proprietários do circo Chileno, informam que após o espetáculo “haverá bonds para Pelotas e Estação” (Jornal *O Cearense*, 03.05.1887, nº96, p.1). É possível observar, pela recorrência dos anúncios nas páginas do jornal, que esse circo foi instalado à época no Passeio Público, sendo esses dois destinos citados,

primeiramente, o outro lado da cidade; portanto, o deslocamento daqueles que porventura fossem ao circo e desejassem voltar para a região onde ficava a Praça de Pelotas ou a Estação seria de uma extremidade a outra da cidade, um longo percurso, a época, permitido pela presença dos bondes após o espetáculo.

As duas linhas, para Pelotas e para Estação, aparecem com destaque nos anúncios. Semelhante à notícia anterior, em novembro de 1887, anunciava-se que após o espetáculo no Teatro São Luiz haveria bondes para Estação e Pelotas (Jornal *O Cearense*, 13.11.1887, nº 255, p.2). Porém, havia anúncios traziam informações bem mais explícitas sobre os interesses capitalistas da Companhia Ferro Carril do Ceará:

Hoje à noite, depois do espetáculo no teatro São Luiz, haverá bondes para Pelotas e Estação, sendo a passagem 200 réis. A partida do carro será da porta do mesmo teatro. Aos domingos e dias santos haverá bonde para os mesmos pontos depois das 9 horas da noite, partindo da esquina do passeio público sendo o preço da passagem 100 réis. (Jornal *O Cearense*, 21.12.1883, nº 275, p.2).

Já sabemos que o preço corrente para uma viagem de bonde custava 100 réis. Anteriormente já foi citada a associação comum entre o bilhete do espetáculo e o cupom da passagem; porém, nesse caso acima, temos algo singular. No mesmo anúncio percebemos a valorização do preço da passagem de bonde após o espetáculo e sua reafirmação do preço comum nos dias de domingo e dias santos. Ora, a valorização do preço do cupom se dá inevitavelmente pela presença do espetáculo no teatro São Luiz, próximo ao Passeio Público, confirmando nossa análise dessa associação entre transporte e espetáculos artísticos no final do século XIX tão presente em várias chamadas dos artistas circenses ou teatrais.

Outro elemento importantíssimo é a manutenção de bondes circulando após as 9 horas da noite nos dias de domingo e dias santos como afirmado pela companhia de bondes no anúncio. Mais uma vez, a publicação deixa entrever quando se quebra o ritmo do ordinário: a necessidade do aviso revela a falta desse serviço nos outros dias, além de confirmar, é claro, a presença dos bondes nos festejos sagrados, como já descrito acima.

A criação de linhas de bondes implica uma nova grafia na cidade e pela cidade. Interessadas em atender não só a demandas de sociabilidade, lazer ou religião, essas grafias também objetivavam configurações espaciais da cidade que, dentre outros fatores, criam novos espaços, ou mesmo usos diferenciados do espaço público.

Quando o anúncio da presença do bonde não informava sobre a ida do mesmo até a Praça de Pelotas, o próprio evento se encarregava de acontecer naquele local, modificando assim a maneira de lidar da companhia, que passava a intensificar o número de carros em decorrência da presença do público.

Fogos de vista. Hoje, as 7 horas da noite na Praça Visconde de Pelotas será queimado um importante fogo para o qual se chama a atenção do respeitável público. É a primeira vez que o público desta capital vai apreciar trabalho dessa ordem. É uma novidade, que intende com a questão do dia – abolicionistas e negreiros – consta que a Companhia de bondes mandará 4 carros para aquela linha (Jornal *O Cearense*, 10.07.1881, nº 144, p. 3).

O evento se repetiu mais duas vezes com notícias no jornal, ainda no mês de julho na “Rua do Imperador, 7 horas da noite, perto da chácara onde param os bondes, trabalho do artista Valdivino, tem alguma coisa que interessa a propaganda abolicionista” (Jornal *O Cearense*, 24.07.1881, nº 155, p. 3) e no mês de agosto do mesmo ano no “Boulevard Visconde do Rio Branco, 7 horas, em frente a estação dos bondes, Valdivino Elias de Alencar” (Jornal *O Cearense*, 28.08.1881, nº 184, p.2). Valdivino chegou à Fortaleza no dia 01 de junho de 1881, vindo do Sul no vapor Pará, fez várias apresentações pela cidade entre julho e agosto daquele ano, sempre utilizando os fogos de artifício como parte da programação de sua mostra, compondo várias figuras e dominando essa atividade nas praças públicas.

Parece-nos, isso é citado em dois anúncios, mas não fica explícito, que as habilidades do artista foram usadas para promover as ativas campanhas abolicionistas da época. A falta de detalhes não apresentados pelo jornal se dá por sua posição e lugar político de cunho conservador na sociedade fortalezense. Interessa, entretanto, analisar como todos esses movimentos, festejos sagrados ou não, passam a ser possíveis ainda mais pela presença de um meio de transporte que se tornaria inevitável na cidade.

No mesmo Boulevard Visconde do Rio Branco, já citado no tópico anterior por sua constante valorização nas últimas décadas do século XIX, aconteceria mais um evento de diversão e bastante característico do período. Mais uma vez a presença do bonde era anunciada como meio de facilitar a chegada até o local:

Grande barulho. Hoje as 5 horas da tarde terá começo no largo da Estação dos bonds no Boulevard Visconde do Rio Branco, uma corrida de homens ensacados, os quaes forão proezas nunca vistas n’esta província. Saltos de

viado, arrancos de anta, ligeireza de tigres, tudo será posto em prática pelos dous árabes cearenses: Joca rosa e Zé-russinho. Bonds, café, cerveja e tudo o mais haverá em profusão, a contento dos passeiantes (Jornal *O Cearense*, 17.07.1881, nº 149, p.3).

Percebemos até aqui a aproximação direta entre as linhas de bondes da Companhia e as atividades artísticas, religiosas e políticas na capital. Esse estreitamento de laços estava disposto em uma via de mão dupla que garantia a presença do público e os lucros capitalistas da Ferro Carril. Simultaneamente, há uma mudança de postura, a maneira de olhar a cidade, de ler as ruas, os espaços públicos e ritmos diversos entre idas e vindas pelas ladeiras empedradas para a passagem do bonde. A circulação do veículo no período noturno contribuiu ainda de modo decisivo para a ocorrência dessas atividades, principalmente artísticas, apresentações em teatros e praças públicas, e conseqüentemente por uma lenta transformação nas experiências com a cidade durante a noite.

O crescimento da cidade demandou não apenas o aumento do número de linhas e carros como também a exigência de maior agilidade no serviço de transporte. As reclamações dos passageiros denunciavam que os novos hábitos e modos de lidar com a cidade exigiam o cumprimento de novos direitos. Na virada para o século XX, ficaram cada vez mais raros os anúncios que mostravam a presença dos bondes como novidade ou indispensáveis. Bem como a associação da presença deles para as apresentações artísticas deixaram de ser anunciadas. Provavelmente, a rotineira presença dos veículos não exigia mais a necessidade do destaque ou as críticas aos bondes já não permitiam que uma propaganda saísse nos jornais associando a ida do seu público utilizando bondes de tração animal. Cada vez mais se esperava a inauguração dos bondes elétricos. Ao contrário, as décadas iniciais do século XX foram marcantes as cobranças por melhorias nos jornais, pedidos de reforma dos carros, das linhas e da própria companhia, bem como o fim do trabalho dos animais e uma necessidade de maior velocidade nos transportes feita por burros considerados lentos e na contramão do progresso.

5. AS DESVENTURAS DO PROGRESSO

5.1 Reclamações e queixas

“Que rachar lenha - secundou o gato loquaz -,
eu preferia ser condutor de bonde,
e olhe que não existe trabalho pior.”

(BULGÁKOV, 1966, p.26)

Na Rua da Praia, os passageiros faziam o final do percurso a pé porque o bonde quebrara na curva e não podia seguir viagem. No bonde do Benfica, um sujeito vinha conversando “assuntos indevidos” no domingo à noite. Os passageiros reclamam e se perguntam o porquê de a parada à altura da casa de Francisco Manoel não poder mais ser usada para desembarque. O ano era 1890 e havia se passado dez anos desde a inauguração do serviço de bondes na capital cearense. Linhas em expansão, trilhos assentados e crescente número de passageiros; o hábito de usar os bondes puxados por animais havia se consolidado dentro da cidade.

À primeira vista, haveria uma reclamação principal a fazer sobre o serviço dos bondes puxados por burros: a velocidade do deslocamento. Talvez, por volta dos anos de 1930, em meio à fúria dos automóveis, a velocidade dos bondes constituísse uma observação recorrente sobre o passado da cidade. Contudo, observamos que essas reclamações e queixas durante os 34 anos de funcionamento dos bondes de tração animal eram muito mais diversificadas. Esse capítulo trata, sobretudo, de analisar essas *desventuras* que fugiam das expectativas da população ou dos planos de funcionamento da Companhia Ferro Carril do Ceará; entretanto, não escapavam do discurso do progresso, que precisa de tempos em tempos prometer novos horizontes.

Naquele ano, 1890, muitas reclamações já tinham sido enviadas aos jornais. Veremos algumas no decorrer desse texto procurando alinhar o entendimento sobre o motivo dessas reclamações e o que tinha a dizer para além do teor noticiado. O jornal *Libertador* foi o principal porta-voz dos queixosos, bem como dos acidentes sofridos pelos pedestres ou passageiros. Através de uma coluna específica para reclamações, na qual a própria aparição dela no jornal já nos revela um sintoma desse espaço urbano e suas disputas por poderes. Estas publicações deixaram-nos uma leitura das principais insatisfações com o serviço de

bonde na cidade, possibilitando-nos uma interpretação das negociações e dos interesses da população, da companhia de transporte, dos editores dos jornais, nessa trama do viver em um espaço urbano no final do século XIX e primeira década do século XX.

Quem fala nessas reclamações? Os moradores reclamam, mas essas queixas compõem a fala da população estritamente? No jornal, quais as reclamações publicáveis? O que resulta desse encontro entre queixosos e editores? Há uma interessante questão sobre a natureza do testemunho que as colunas de reclamação dão conta e que nesse tópico procuramos analisar.

Os moradores da região da Jacarecanga em 1890 reclamavam sobre os horários de funcionamento dos bondes. O jornal publicara a queixa nos seguintes termos:

Bond da Jacarecanga. Pede-se ao senhor gerente da Companhia o favor de mandar seus empregados acertarem seus *cronômetros*, afim de que os passageiros não sejam lesados, como o foram hontem, que às 9 horas da noite não tiveram mais bond para regressar as suas casas (*Libertador*, 08.10.1890, p.3, ed. 229). (Destaque em negrito feito pelo próprio jornal)

Assina a notícia “Os que foram a pé”. O que parece uma reclamação ordinária e, por vezes, contemporânea a determinados usuários do transporte público de muitas capitais, principalmente nas periferias, é reveladora de uma rede (entre usuários, permissionários e boleiros) de negociações e conflitos.

Já de partida, merece atenção o destino do bonde. O que significava a Jacarecanga para a cidade e da mesma forma o que significava não atender à demanda dos usuários daquela localidade? Uma breve olhada para a região, identificamos que durante algumas décadas do século XIX (1820-1880) funcionavam ali o Lazareto da Jacarecanga e posteriormente o cemitério São João Batista, durante a seca de 1877-79 os retirantes da seca ficavam naquela região abarracados, impedidos de entrar na cidade. Nesse período, longe de ser a área do bairro que seria ocupado por parte da elite de Fortaleza a partir de 1910, a região abrigava moradores menos favorecidos economicamente e socialmente. A reclamação dos moradores e o descompasso do serviço teriam relação ainda mais profunda do que um simples ajuste no equipamento maquínico de marcação do tempo: envolvia reparar a falta de equidade entre as áreas da cidade e seus moradores?

No mapa abaixo é possível localizar essas zonas de ocupação na cidade de Fortaleza em 1910, uma espacialização que nos ajuda a identificar as áreas não apenas do Jacarecanga e

Benfica, que eram alvo de bastante reclamação, mas também a região do Outeiro, Praia e as adjacências.

Imagem 8 - Espacialização perímetro urbano de Fortaleza, 1910.



Fonte: Espacialização do perímetro urbano em Fortaleza, segundo o Código Municipal da Prefeitura de Fortaleza. Autora: Margarida Andrade. Mapa-base: Planta da cidade de Fortaleza levantada pela administração revolucionária, PMF. (ANDRADE, 2012, p. 189)

Na primeira linha do anúncio temos: “Pede-se ao senhor gerente da companhia” Qual a importância política desse pedido? Como reclamações dessa forma atingiam não apenas o gerente, mas também acionistas e políticos? Eduardo Silva, que escreveu um trabalho singular, *As Queixas do povo*, no Rio de Janeiro, destacando que lá, na capital da República, essas reclamações muitas vezes não eram endereçadas ao governo diretamente. Como muitos dos serviços eram concessões feitas pelo poder público às companhias (sejam de água, luz ou transporte), essas queixas acabavam sendo destinadas aos concessionários. Nesse caso, há uma semelhança entre a cidade capital da República e Fortaleza. Apesar de Eduardo Silva analisar as reclamações na primeira década do século XX, muitas das práticas permaneciam advindas do século passado e até do regime político anterior, no caso a monarquia. Em síntese, reclamar no jornal contra o gerente da Companhia Ferro Carril não era exemplo único no período. Muitas vezes é a figura do gerente que responde pelo mau funcionamento do

serviço. Quando os usuários do bonde reclamam no jornal contra o gerente da Companhia, responsabilizam não somente a mesma, mas também ao poder público, pois as concessões partiam da permissão do governo (SILVA, 1988).

Outros dois termos da reclamação merecem nossa atenção. Isto, que parece ser demanda do ordinário e da vida *comum*, mas que faz uma excepcional alusão aos grandes cortes e rupturas consagradas na historiografia: a precisão do tempo. Conforme enunciado por Giddens, “o tempo ainda estava conectado com o espaço (e o lugar) até que a uniformidade de mensuração do tempo pelo relógio mecânico correspondeu à uniformidade na organização social do tempo.” Dessa forma passou-se a um “esvaziamento do tempo” e em grande medida isto foi o pré-requisito para entendermos a causa do “esvaziamento do espaço”. (GIDDENS, 1991, p. 28). Vejamos com mais vagar a presença na reclamação dos termos “*cronômetro*” e “*hora marcada*”.

A divisão do tempo em frações de segundo ainda era, no final do século XIX, algo recentemente experimentado. A desvinculação do tempo e lugar continuava algo impreciso e variável, é justamente a aparição de outro artefato tecnológico, o relógio mecânico (que data seus primórdios do final do século XVIII) A precisão de uma hora marcada e a percepção de atraso são frutos de uma sociedade capitalista moderna, sobre qual E.P. Thompson escreve:

Aqueles que são contratados experienciam uma distinção entre o tempo do empregador e seu próprio tempo. E o empregador deve usar o tempo de sua mão de obra e cuidar para que não seja desperdiçado: o que predomina não é a tarefa, mas o valor do tempo reduzido a dinheiro. O tempo é agora moeda: ninguém passa o tempo, e sim o gasta (THOMPSON, 1998, p. 272).

A reclamação é sensível não apenas ao serviço de transporte público, mas a uma nova exigência que se fazia cada vez mais frequente nas cidades naquele período: o alinhamento do trabalho ao tempo do relógio, que passa a ser exigido com maior grau de sincronização. Ter uma hora marcada para determinado bonde passar era tão novo quanto a própria presença do bonde na cidade. Alvo de diversas reclamações no período, não passar no horário parecia, se olharmos as reclamações enviadas aos jornais da época, ser uma questão de correções não apenas dos cronômetros, mas da prática e quiçá do corpo de muitos empregados da companhia. A inaceitável possibilidade do atraso e a exigente necessidade da pontualidade tornaria o serviço dos bondes um alvo das reclamações.

Essa e outras queixas apareceram no jornal *Libertador*, que publicava uma coluna semanalmente chamada *Tribuna do Povo*, na qual se encontram diversos assuntos como reclamações, conchavos políticos e viagens (idas e vindas) de pessoas influentes da cidade. Semelhante ao exposto na queixa anterior, sobre o não cumprimento dos horários do bonde, arrolamos para este tópico algumas reclamações sobre o mau funcionamento dos carris, quase todas elas publicadas nessa coluna entre 1880 e o começo do século XX.

Segundo afirma Lier Ferreira Balcão, em seu trabalho sobre as reclamações enviadas aos jornais de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, essas queixas nos dão acesso a uma população dispersa e desorganizada na cidade, que dificilmente se expressava por meio da escrita, através das queixas encontramos seus anseios, suas ações e o eco das suas vozes.

O espaço jornalístico composto pelas queixas e reclamações apresenta-se como espaço possível do diálogo com essas populações, nele elas se manifestam e inserem na esfera pública as suas demandas e aspirações sobre o viver urbano. Em seus relatos e argumentos percebe-se sentidos e valores conferidos ao espaço que ocupa e frequenta. Nas seções de reclamação uma população, aparentemente anônima e sem rosto, ganha personalidade e mostra suas queixas, anseios e posturas face à cidade. Ausentes do comando dos negócios públicos, não inseridas em organizações sociais ou sindicais, os jornais diários constituem para essas populações um canal de comunicação com outras esferas da sociedade e com o poder público, assim como um espaço para a construção de identidades (BALCÃO, 1998, p. 8).

Alguns anos antes da reclamação sobre o bonde da Jacarecanga, em 1883, uma longa carta foi enviada ao jornal e cujo destinatário era, novamente, o gerente da Companhia Ferro Carril. Os horários de funcionamento dos bondes se repetiam como queixa, sendo que, outra vez, o tempo e o trabalho aparecem diretamente interligados e, ironicamente, em descompasso com as expectativas.

O Sr. Comendador Gerente poderá responder-nos o seguinte: Porque razão não funciona mais das três da tarde as oito da noite, o bonde da Praça da Assembleia, a porta d'Alfandega como d'antes? Será porque rende pouco? Por certo que não; por que não funcionando nada rende e a despesa é a mesma ou maior. Será por economia? Pior um pouco; porque sem trabalhar aquele bonde, fica o burro a maior parte do tempo a comer na caxeira, condutor e bolieiro a ganhar os cobres no seu amado descanso ou floriando na rua. Será para passar aquele bonde a trabalhar com outro em uma das outras linhas? Também não, porque nenhuma das duas linhas quer a da Estação, quer a de Pelotas necessitam de dois carros nos dias uteis. Então é o Sr. Gerente ou a Diretoria que quer fazer alguma reforma embora pior, fechando-nos de 3 horas em diante o trânsito de bondes para a praia [...] não achamos razoável, pois que nenhum inconveniente vemos para a companhia

em continuar como d'antes do movimento da linha da praia. [...] Qual o regulamento ou horário dos bondes que ainda não vimos publicado? Foi de acordo com o regulamento a mudança dos horários do bonde da praia? Esperamos a resposta para nos tirar das trevas; muitos praieiros (Libertador, 30.09.1883, ed. 213, p.3).

O bonde que fazia a linha Praça da Assembleia-Alfândega destinava-se, sobretudo, ao comércio que por ali estabelecia boa quantia financeira. Percorrendo da Praça José Júlio até a Rua da Boa Vista, esse bonde passava ainda no ponto central da cidade, Praça do Ferreira, seguindo em direção a Praça José de Alencar, e de lá seguia até a Rua do Conde D'eu e só então chegaria à Alfândega.

Os praieiros, como se identificavam os reclamantes, ao sugerir algumas das causas para a suspensão do serviço de transporte nos deixaram pistas sobre as expectativas do período e imaginário social dos moradores de Fortaleza. Além da rentabilidade, se baixa ou alta, uma preocupação ordinária do capitalismo, destaca-se ainda a ociosidade do trabalho daqueles que eram empregados da Companhia e não estavam a trabalhar. É possível então pensar que em determinados momentos do trabalho esses cocheiros e bolieiros ficavam “floriando na rua” - nesse caso, com ou sem a permissividade da companhia eram, assim, alvos certos da reclamação.

Contudo, a reclamação se faz prioritariamente por quem percebeu na linha do bonde para a Alfândega uma condução para ir à praia. Não é sobre a ida ao entreposto comercial, mas sim sobre garantir a ida à praia. Semelhante ao bonde e a exigência da hora marcada, ir à praia como meio de diversão era algo recente ao final do século XIX. Como tratado no capítulo anterior, sobre as idas e vindas dos bondes pelas ruas da cidade e a possibilidade garantida de determinadas diversões terem acesso pela presença do bonde, a reclamação parte pela não garantia desse acesso.

Em 1883, a reclamação dos praieiros nos revela um novo comportamento de parte dos fortalezenses que passam a usar os bondes com os mais diversos propósitos, inclusive para novos espaços de diversões. E cobram da companhia a sincronia dos horários dos bondes com seu fim de tarde na praia. Parece-nos que Fortaleza ao final do século XIX começa a ser inserida definitivamente nas demandas de uma racionalização não apenas material, mas comportamental, na qual o uso coletivo de determinados equipamentos exige uma nova capacidade de gerência das expectativas.

Novamente os bondes, a praia e a *Tribuna do Povo* aparecem nas páginas do jornal *Libertador*. Mais uma vez é o desencontro entre o que se espera e a prática. Diferente das reclamações anteriores, em 1886 a queixa dos usuários não se destina ao gerente da companhia, contudo ao capitão do Porto, do qual pedem providências “contra o procedimento de certos indivíduos que em pleno dia tomam banhos de mar, em completa nudez, nas proximidades da passagem do bonde” (*Libertador*, 15.02.1886, ed. 37, p.3). Alguns anos antes, a reclamação feita pelos *praieiros* se dava pela falta de bonde à praia em determinados horários. Aqui, já nos deparamos com uma situação inversa, onde o reclamante passa justamente dentro do bonde e “muitas vezes as famílias se deparam com o espetáculo pouco edificante”. Interessante atentar os argumentos dos reclamantes, de onde falam suas reclamações e exigência dos direitos. A atribuição das famílias, nesse caso, coloca-se em um lugar de direito e estável aparentemente.

A instituição família, nesse final de século XIX, detinha uma posição específica no que consistia à ética sobre grandes e pequenas questões que afetavam a vida cotidiana. Segundo a historiadora Rosa Maria Barbosa de Araújo, a família “no plano das ideias, se auto reconhecia como entidade básica na organização social, cuja estabilidade e bem-estar dependiam da ação política do governo [...] as atitudes da família eram mais voltadas contra problemas concretos e imediatos” (ARAÚJO, 1993, p. 287-288) Distante de uma responsabilidade coletiva enquanto órgão, às famílias cabia também intervir no ordinário e na manutenção do “bem-estar” indo aos jornais, exclamando sua indignação, nesse caso, com os banhistas e posicionando-se publicamente na sociedade.

O poder público também procurava intervir na situação, sem muita eficiência é verdade. O Código de Postura no ano de 1893 previa punição para os banhistas que estivessem a “praticar em público atos reputados obscenos”, incorrendo o infrator em multa de dez a vinte mil réis, punição semelhante àqueles que descumprissem e fossem flagrados ao “banhar-se em lugares públicos ou de transito” (Código de Postura, 1893, Art. 111, § 4 e §8). Entretanto, nesse caso, a reclamação é muito mais reveladora da prática do que sobre o cumprimento daquilo que fora previsto no regulamento municipal. Na tentativa de reformar as práticas dos cidadãos, os códigos de postura do período procuravam enquadrar o maior número possível de pessoas e costumes dentro das regras de convívio de uma cidade modernizada.

Os bondes proporcionaram a ampliação do espaço da cidade e uma variação nas possibilidades de diversão e conflitos: aos banhistas o favorecimento de ir à praia através do bonde que deveria inicialmente ser usado para ir à Alfândega; às famílias, uma exigência nas páginas do jornal buscando manter longe dos olhos práticas talvez comuns até serem reveladas pela passagem do bonde tão próxima ao mar.

Sem que precisemos sair da Alfândega, outra reclamação veio ao público, dessa vez no jornal liberal Gazeta do Norte, no qual o texto aparece com um tom bastante diferente daquele apresentado no jornal Libertador.

Pedem-nos que reclamemos providencias da diretoria da Companhia Ferro Carril no sentido de ser concertada a curva da Rua da Praia, ao voltar para a Praça da Alfandega. O bonde apenas entra na curva, não pode prosseguir e os passageiros fazem a pé o caminho para a Alfandega, o que a certas horas e com o tempo que faz atualmente é penosíssimo. Parecendo-nos justa a reclamação transmitimo-la à Diretoria da Companhia, que estamos certos providenciará solução, como no caso couber (Jornal Gazeta do Norte, 19.02.1882, ed. 41, p.3).

O tom conciliatório ao final da reclamação deixa entrever outras relações entre o impresso e os diretores da companhia. Já constatamos que realmente havia aproximações entre os indivíduos numa cidade pequena como Fortaleza e com uma elite ainda mais restrita entre a população. Por mais de uma vez redatores, acionistas e diretores eram cargos ocupados pelo mesmo sujeito. Além disso, vale perceber o desafio de realizar manutenção dos trilhos, a competência técnica para a continuidade do serviço e que em certos momentos não se cumpria o previsto na planta da cidade onde aparece bem demarcada cada linha de bonde com seu trajeto completo. A reclamação extrapola novamente o planejado, o inscrito e o previsto; deixam expostos os problemas da cidade na qual os passageiros terminam o trajeto a pé e afligidos pelo causticante calor.

As reclamações também eram dirigidas aos cocheiros e condutores, seja por seu procedimento na condução dos bondes ou comportamento com os passageiros e ainda sobre as diferenças entre a postura dos mesmos dentro e fora do perímetro da cidade. Não esquecer que certas localidades, como o Benfica, afastadas do centro urbano, permitia uma maior desobrigação no cumprir das normas da Companhia ou dos códigos municipais deixando que certos atos fossem completamente diferentes quando se estavam dentro da cidade ou fora dela: não colocar a casaca usada como farda, não identificar com a placa o bonde conduzido, pôr o aviso de condução cheia (lotado) quando não havia quase ou nenhum passageiro

simplesmente com o objetivo de não parar nos pontos, a utilização dessa placa era recomendação da polícia publicada no regulamento dos bondes, conforme anunciado no jornal *O Cearense*. Para os condutores de bondes, se acham publicadas as seguintes recomendações, segundo o regulamento da polícia:

Art. 20. A companhia de *bonds* fará com que estes carros tenham, além do número preciso na parte exterior, outro, da parte de dentro, indicativo da lotação de cada bond. Completo o número de passageiros, segundo a lotação, o guia suspenderá na frente do bond uma taboleta com a palavra – completo – e não admitirá mais passageiros (Jornal O Cearense 11.03.1881, ed. 54, p. 1).

Não nos parece, por dois aspectos, que as recomendações feitas aos condutores efetivamente tivessem sendo cumpridas naquele ano. Primeiro, pelas reclamações feitas pelos passageiros, segundo pela necessidade de publicar logo após os termos do artigo 20, a seguinte afirmação: “Esta, pois, harmonioso o serviço dos bondes com a utilidade e a comodidade dos passageiros, que além da modicidade das passagens, tem a seu favor a fiscalização estabelecida pelo regulamento que nos referimos” (Jornal O Cearense 11.03.1881, ed. 54, p.1). Ora, se esse funcionamento acontecia de forma tão harmoniosa como dita, as reclamações e a necessidade de regulamento, acompanhado de fiscalização não se faziam necessárias. Entretanto, quando percorremos as queixas publicadas encontramos diversas reclamações que nos mostram o contrário a respeito da comodidade dos passageiros.

Em uma delas, afirma-se que “alguns músicos da polícia queixaram-se de que os condutores de bonde não se dão ao trabalho de parar o carro ou abrandar a carreira para dar tempo a banda se desviar, quando ela vai adiante, em marcha, pelo meio da rua” (Jornal Libertador, 11.04.1887, ed. 100, p. 3). Uma reclamação que quase apareceu entre os acidentes causados por bondes.

Desfiles militares eram práticas comuns no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. Por um triz as patas dos burros não anteciparam o fim do desfile da banda da polícia e a reclamação coloca em conflito duas práticas que com o tempo ganhariam novos regulamentos: o trânsito e o desfile militar. Um não poderia acontecer normalmente tão próximo do outro.

Em outra queixa um passageiro descreve todo o esforço físico para apanhar o bonde: “acenei, chamei, gritei e nada. Foi preciso correr atrás e ainda assim só consegui toma-lo

devido à intervenção de um amigo que nele ia e o fez parar, quando já agarrado ao banco derradeiro, tentava em vão subir” (Jornal do Ceará, 26.09.1910, ed. 1249, p.1).

Os cocheiros se defendiam, também procuravam os jornais, publicavam suas reclamações e em algumas situações os encontramos respondendo a uma reclamação sobre a falta de troco. Segundo o jornal, “os condutores queixam-se de alguns passageiros que dão em pagamento notas de grande valor [...] não é o bonde o lugar mais próprio para se fazer o troco de notas grandes [...]” (Jornal Libertador, 26.04.1887, ed. 115, p. 2).

Em outro caso, o condutor Cypriano Gomes da Silveira procurou o jornal *O Cearense* em 1880 para responder “as calúnias de um Sr. Pancrácio, que no *Diário de Notícias* de hoje denuncia-me perante a diretoria dos bondes, como presenteador de passagens aos meus amigos particulares” e continua a respeito da sua conduta diante da companhia “como empregado é assaz conhecida, e se meu caluniador não apresentar testemunhas que abonem suas palavras, será tido por mentiroso” (Jornal O Cearense 18.12.1880, ed. 164, p. 2).

Velocidade, bondes e burros também seriam colocados em linha de reclamação contra os cocheiros. A maneira como os cocheiros guiavam os burros nos bondes e que por vezes terminava em acidentes para os animais é a causa da queixa. Uma reclamação, que foi dirigida ao gerente da Companhia, relata um caso semelhante no qual um veículo com elevada velocidade, em uma rua de grande declive e sem o cocheiro manusear os freios devidamente acabou causando um acidente, descrito da seguinte forma: “o bond n° 06, da praia, trazia tanto impulso que ao enfrentar aquela declividade [de frente ao escritório dos srs. Singlehurst & C^a], atropelando os animais, passou por cima de um d’eles que, milagrosamente, não morreu porque caiu no centro da linha” (Jornal Libertador, 15.11.1889, ed. 262, p. 2).

Além da perícia de saber usar os freios em um declive, é importante destacar o local onde aconteciam esses acidentes, em sua maioria, de frente ao escritório da empresa inglesa, Singlehurst & C^a.⁶⁵ que mantinha uma filial em Fortaleza, mas era originalmente de Liverpool. Teria contribuído esse fator para o acidente com os burros terem ido parar nos

⁶⁵ Singlehurst & C^a era, segundo a décima urbana de 1872, proprietária de 14 imóveis em Fortaleza, sendo quatro deles na Rua da Praia, local da reclamação. Foi criada em Fortaleza em 1835 como filial da empresa de Liverpool, por aqui, ficou conhecida como Casa Inglesa, que durante todo o século XIX se manteria como principal distribuidora de mercadoria vindas da Inglaterra. Em 1882, foi sugerido na Câmara Municipal de Fortaleza transformar o nome da Rua do Chafariz em Rua Singlehurst em homenagem à casa comercial. Essa empresa foi ainda a maior acionista da Companhia Cearense de via férrea de Baturité com 200 ações. (ANDRADE, 2012)

jornais? É possível pensar que nem sempre o motivo da reclamação se dava pelo fato acontecido, mas onde aconteceu e quem viu acontecer.

Alguns anos mais tarde as reclamações continuam contra os cocheiros, em 1910, já no apagar das luzes para o funcionamento do bonde de tração animal – tendo em vista que estes funcionariam até 1913, dividindo a partir daquele ano o transporte coletivo com os bondes de sistema elétrico e sendo aposentados em 1914. Importante atentar para estas duas formas de temporalidades urbanas, um momento de convivência por certo tempo de dois artefatos diretamente símbolos da modernidade, até que um dos ritmos, mais agressivo e veloz, se impusesse de forma definitivo no espaço urbano.

As antigas práticas de não parar ao sinal do passageiro, encontradas em reclamações das últimas décadas do século XIX, continuam acontecendo quando se queria subir no veículo. Nada mais contemporâneo. O *Jornal do Ceará* publicou como “Abuso” a forma como os condutores desrespeitavam as paradas.

N’esta terra já ninguém tem mais força na garganta para mandar parar os bondes. Todos os dias, observamos que os cocheiros sem fazem de moucos, para aborrecer o público ou não querem ter trabalho de parar, e quando o fazem é na distância de 50 a 100 metros da pessoa que deseja se transportar. Ainda, ante ontem, o sr. Joaquim Arraes achava-se na esquina da Farmácia Hollanda para tomar o bonde de duas e meia horas da tarde, que havia de pegar o carro da linha de Porangaba, e o tal cocheiro que guiava este veículo não lhe deu atenção, passando de barriga. Ainda hoje, sucedia o mesmo com o nosso redator chefe. Mandamos parar o carro que saiu da Praça para Fernandes Vieira, à uma hora e meia da tarde, e o animal do cocheiro foi parar na distancia de 60 metros (*Jornal do Ceará*, 25.04.1910, ed. 1183, p.2).

Ao finalizar a reclamação, o jogo de palavras entre “animal” e “cocheiro” diz muito mais do que uma ofensa ao condutor. Revela menosprezo por quem pratica a atividade e, ao desviar da norma, desnuda a recente cidadania do período.

Não será possível ler essas reclamações e queixas da população nos jornais se não trouxermos à luz a ideia de cidadania. Tão cara à República e aos ideais republicanos, ela pautou o cotidiano de muitos habitantes das cidades brasileiras nos últimos anos do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. A indignação pelo desrespeito por não parar, pela necessidade de gritar ou correr atrás do bonde estão diretamente interligada ao fato de ser reivindicação do direto à cidadania. Ali, um cidadão se via entrincheirado entre seus direitos e as práticas desviantes que estabeleciam para si mesmo o quanto essa cidadania era frágil e

fácil de ser usurpada. De modo geral, o que marca essa busca por garantir cidadania é justamente a falta dela.

São inúmeras as queixas que aparecem nesse sentido: o reconhecimento de um direito; o que pressupõe, para ser formulada, tanto quanto para ser socialmente aceita, seja por parte da administração da companhia, de um cocheiro ou do próprio Intendente Municipal, como na reclamação a seguir:

Hoje, não sabemos por que o sr. Saboia [gerente da companhia] suprimio a viagem do carro que devia partir as 9 ½ do escritório central [kiosque] na Praça do Ferreira para a Estrada de Ferro. O carro que destinava aquella linha retardado entrou no desvio existente entre a Rua Formosa e Major Facundo para dar passagem para os carros que seguiam para o Benfica e Mororó, e, quando os passageiros que se destinavam para o bonde da linha férrea esperavam que o bond parasse para os receber, este em desparada dobrou a curva e na mesma desparada seguiu para a Estação, tendo os passageiros que seguirem a pé para as bandas da Estrada de Ferro [...] Todavia, como a alteração dos horários e a fiscalização pertencem a Intendencia Municipal, apresentamos em nome do público prejudicado do ilustre sr. Coronel Guilherme Rocha essa reclamação (Jornal A República 29.04.1895, ed. 93, p. 02).

Seguir a pé estava entre uma das causas de maior reclamação dos queixosos. Em 1893 os moradores de seis chácaras localizadas na região de Santa Tereza, os quais eram comerciantes e empregados públicos nessa cidade, segundo a notícia, reclamam que os bondes passam vazios para o Mororó e os moradores fazem a viagem a pé devido a interrupção da linha às 9 horas (Jornal A República, 11.11.1893, ed. 258^a, p. 2). Ainda sobre ir a pé, os usuários do transporte que se destinava ao Alagadiço e ao Matadouro reclamam da falta de bondes. Antes, ao chegar ao Matadouro, os passageiros, cujo destino era o Alagadiço, esperavam dois ou três minutos e podiam realizar a baldeação e seguir viagem até o seu destino final. Segundo a notícia, nenhum prejuízo havia para a companhia com essa prática. Entretanto o gerente da Cia. decidiu suspender o bonde que permitia o câmbio, tendo o morador do Alagadiço ter que seguir viagem a pé, caso não quisesse esperar meia hora por um novo bonde que seguiria até aquele destino (Jornal do Ceará, 07.02.1910, ed. 1151, p. 2).

Inúmeras reclamações tinham como alvo principal os condutores de bonde, sujeitos presentes não apenas no cancionero sobre os bondes, bem como na literatura, do qual muitos escritores ocuparam letras e páginas para descrevê-los. São exemplos dessa produção fonográfica algumas músicas como “A filha do motorneiro” (1941), “A canção do condutor” (1946), “Cocheiros de bondes” (1912) e outras modas e marchinhas gravadas na história da

discografia brasileira por meio de intérpretes como Alvarenga, Ranchinho, Eduardo Neves.⁶⁶ Muitas vezes, esse condutor era alvo de queixas justamente sobre os extremos por ele praticados e de não saber mediar ou regular o meio termo requerido acima. O mais difícil, entretanto, era pedir à companhia um regulamento que ensinasse aos seus empregados o “meio termo” entre os interesses privados e públicos, pois na maioria das vezes as reclamações se davam justamente no momento de conflitos de interesses, quando o interesse público perdia o limite dentro dos interesses particulares, do gerente da companhia, dos acionistas ou do presidente.

A região do atual Benfica sempre aparece em casos de reclamação com variados motivos. Esta era uma região que ficava para além da área de maior adensamento populacional da cidade e que a presença de moradores de chácaras e sítio era característica, além de ser um entreposto entre a cidade e a Porangaba (atual Parangaba), de onde muitos se dirigiam até apanhar um bonde rumo à Fortaleza. Quando o bonde faltava, em pleno domingo, as reclamações eram muitas e chegavam lancinantes aos jornais. Uma delas afirma que “ontem, os passageiros que vieram de Porangaba no bonde de cinco horas da tarde, não tiveram meios de transportar-se do Benfica para esta capital. Um único bonde havia e esse mesmo tão repleto que só por especial favor se obtinha um lugar para qualquer criança” (Jornal do Ceará 05.09.1910, ed. 1240, p. 2). Quando a linha estava ainda em construção, os moradores do Benfica já reclamavam por que os bondes não seguiam até o limite onde os trilhos tinham sido postos, “pois não prejudica em nada a companhia e é de grande vantagem aos moradores daquele arrabalde” (Libertador 25.04.1887, ed. 114, p. 2). E quando havia trilhos e bondes funcionando normalmente, as reclamações se davam por conta dos indivíduos conversadores de assuntos indevidos dentro dos carros:

Entendeu esse indivíduo de entreter seus companheiros de banco falando unicamente lupanares e de cenas desonestas, sem respeito às demais pessoas, inclusive senhoras de uma família que ocupava o banco da frente. [...] O chefe da família que vinha no bonde usou de energia e fez calar o inconveniente passageiro. [...] é certo que o condutor que dirigia o bonde na viagem em questão [...] nem só não há coibido a linguagem licenciosa, como se declarou incompetente para fazer desembarcar o aludido passageiro. [...] Comparando o procedimento do condutor do bonde de domingo, com o de outro que, não há muito tempo, se tornou notável na mesma linha do

⁶⁶ O Instituto Moreira Salles é importante centro de memória sobre a produção musical brasileira. Por meio da página eletrônica “discografia brasileira”, mantida pelo instituto, é possível ter acesso à mídia dessas e de outras canções sobre os bondes gravadas na primeira metade do século XX. <https://discografiabrasileira.com.br/> Acesso em: 02.10.2021.

Benfica, vê-se que esse arrabalde está encaiporado, e que os condutores demonstram oscilarem entre dois extremos: excesso de poder e frouxidão de conduta. Cumpri, pois à companhia de ensinar-lhes o meio termo, regulador dos interesses da companhia e dos interesses públicos (Jornal A Constituição, 22.02.1888, ed. 23, p.2).

Essa reclamação é uma espécie de síntese do que tratamos até aqui. Parte da sociedade ao rogar para si o status de lugar público dentro do bonde, não aceitava que aquele fosse um espaço sem o devido decoro da sociedade. Os atrevimentos e as palavras atravessadas eram punidos de forma violenta com a energia de um pai de família, talvez amparado pelo ideal “cidadão de bem”. Mais uma vez, Balcão pode nos ajudar, quando trata dessa tentativa de homogeneidade do comportamento nos espaços de convivência.

No geral, o conjunto das seções de reclamações fazem referências às experiências e vivência dos reclamantes em território de convívio social e público, que constantemente são representados como locais de concentração de pessoas e atividades. Para esses territórios, os setores dominantes, de acordo com seu ideário de modernidade e civilidade, procuram impor uma identidade única e homogênea regida pelos princípios de segmentação e hierarquização da sociedade. A vida nesses territórios implica no predomínio de um conjunto de regras morais de comportamento e relações sociais (BALCÃO, 1998, p. 135).

De outra perspectiva, o poeta parnasiano Olavo Bilac, em 1903, escrevia para o jornal carioca *Gazeta de notícias*, Rio de Janeiro, para ele, o bonde apareceria como local privilegiado de trocas culturais entre indivíduos de grupos sociais distintos, diz sobre os bondes, que esse é o veículo “da democracia, igualador de classes sociais, nivelador de fortunas, apóstolo do socialismo” (BILAC, 1996, p. 318). Percebem-se as profundas diferenças entre a reclamação publicada no jornal e a crônica de Bilac, para o qual o bonde se apresentava não apenas como artefato tecnológico material, mas como representante de reivindicações sociais de igualdade contida em projetos políticos.

"Tu és o Karl Marx dos veículos, o Benoit Malan dos transportes". O bonde, nos diz Bilac, “diminui distâncias, proporciona assuntos aos poetas, destrói os preconceitos de raça e cor e cria amizades, inclusive amor, é um terreno neutro, aonde se misturam diariamente todas as classes. Com ele, alcança-se um dos objetivos da modernização: a configuração de uma sociedade justa”. (BILAC, 1996, p. 319)

A leitura de Olavo Bilac é contradita pela recusa dentro dos bondes de serem aceitas as diferenças presentes na sociedade. Não sem propósito o bonde de sistema elétrico irá

circular pela cidade de Fortaleza dividido em dois tipos de veículo; os de primeira classe, cuja passagem custava o dobro, e os bondes de segunda classe, com preço de passagens populares.

Trata-se de questões que tem como especificidade serem postas por meio de diálogo entre usuários dos bondes, companhia permissionária e poder público para debater na esfera pública os serviços de transporte pela cidade. As reclamações, além de falar dos bondes, revelam-nos uma cidade em construção e, simultaneamente em transformações, que a partir dos encontros e desencontros reinventa suas formas de convivências e sociabilidades.

5.2 Acidentes e mortes

Quem vê sem ouvir, é muito mais inquieto do que quem ouve sem ver. Eis aí algo característico da cidade grande. As relações recíprocas dos homens nas grandes cidades distinguem-se por uma preponderância notável da atividade da visão sobre a audição. O principal motivo para tal são os meios de transporte públicos. Antes da invenção dos ônibus, trens e bondes no século XIX, as pessoas não haviam chegado ao ponto de ser obrigada a se olharem mutuamente, por longos minutos ou mesmo horas, sem se dirigirem a palavra (BENJAMIN, 1989, p. 142).

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

Todos os acidentes relatados acima têm em comum o fato de terem acontecido por atropelamentos que envolveram os bondes de tração animal. Mapeamos esses acidentes por seus locais, datas e motivos apontados para que ocorressem. Homens, crianças, mulheres (jovens ou idosas), cegos ou surdos, todos esses tipos aparecem nas listas de acidentados entre as décadas finais do século XIX e o início do século XX.

Mulheres e crianças estavam entre as vítimas que mais apareciam nos jornais. A imprensa, por sinal, não se fazia alheia aos acontecimentos. Alguns acidentes aparecem simultaneamente em diferentes periódicos dando voz aos lados antagônicos da questão. Por

meio das palavras o perigo se apresentava na rua e ocupava também as páginas dos órgãos de notícias, expressões como: “bonde assassino”, “desastre”, “pobre infeliz morreu esmagado” ou detalhando as partes dos corpos que foram dilaceradas com o impacto do veículo sobre as vítimas foram empregados pelos redatores como meio de chamar atenção do leitor e vender jornais. O recurso estilístico não se fazia por menos: a recorrência dessas expressões nos títulos das manchetes e corpo do texto nos vários casos denuncia um estilo de linguagem proposital na imprensa.

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

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

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

No ano de 1913 os bondes de tração animal começaram a ser substituídos pelos bondes elétricos, responsáveis a partir de então pelo transporte público da cidade. Nesse período (1880-1913) os leitores viram ser preenchidas as páginas dos jornais com vários acidentes que envolviam os pedestres, os condutores e os boleiros, exigindo uma rápida resposta aos problemas advindos com o aumento do tráfego pelas ruas da cidade.

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

Em 21 de fevereiro de 1890, Maximiniano com três anos de idade, morreu após ser apanhado pelo carro da Companhia Ferro Carril que conduzia o estrume para a Praça José Júlio (atual Parque da Liberdade, em seu interior fica a Cidade da Criança). Segundo o jornal, este foi o “desastre” que deixou o menino “esmagado completamente”, sendo que “a infeliz criança faleceu imediatamente” (Jornal *O Cearense*, 21.02.1890, ed. 41, p.1). O cocheiro Antonio Mariano foi preso em flagrante, sendo que era a sua primeira vez que conduzia o bonde quando aconteceu o fato.

Alguns anos depois, outro caso envolvendo criança. Dessa vez, Maria Luiza da Conceição conviveria pelo resto da vida com uma marca deixada pelo acidente. A menina tinha seis anos de idade quando foi atropelada (em 1893), tendo a perna fraturada e sendo necessário, por consequência do acidente, amputar aquele membro (Jornal *A República*, 23.11.1893, ed. 268, p.2).

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

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

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

É verdade ter sido a criança vítima de um golpe de chicote do cocheiro, mas é preciso dizer que o ato não passou de um mero acidente sem proposito criminoso. Ninguém ignora quanto são imprudentes certas crianças na passagem dos bondes. [...] A criança de que se trata procurando agarrar-se ao carroção que passava e com reiteradas tentativas, a despeito dos avisos e

advertências verbais, e podendo dali resultar qualquer acontecimento lutuoso, o cocheiro, como meio supremo tratou de repeli-la com o chicote para afugenta-la, sem, todavia ter a intenção de maltrata-la (Jornal *O Cearense*, 05.07.1890, ed. 123, p. 2).

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

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

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

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

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

A Companhia Ferro Carril não deve continuar a ser um estado no estado (Jornal *Libertador*, 03.07.1890, ed. 127, p. 2).

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

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

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

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

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

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

Questões políticas, econômicas e sociais estavam entremeadas nas resoluções de acidentes. Por exemplo, José Roseno, mencionado no início desse texto, foi vítima fatal, na Praça José de Alencar no dia 30 de maio de 1889, quando o bonde número 01 que tinha por boleiro Raimundo Pereira da Silva acabou esmagando o pedestre, o qual veio a falecer pouco tempo depois. Segundo o jornal *Constituição*, o responsável pelo carro da Companhia Ferro Carril foi preso em flagrante, entretanto menos de um mês depois, Raimundo Pereira da Silva volta às páginas do mesmo jornal, tendo sido absolvido da condição de réu do processo que o responsabilizava pela morte de José Roseno (*Jornal Constituição*, 30.05.1889, ed. 112. p.1).

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

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

A defesa de Raimundo Pereira é feita por J. Serpa (provavelmente Justiniano de Serpa⁶⁷, redator do próprio jornal *Constituição*) e mostra que é preciso pensar a influência política e jurista desse sujeito na cidade. Destacamos que Justiniano de Serpa viria a ser governador do Ceará entre 1920 e 1923. No dia 16 de junho de 1889, foi no jornal *Constituição*: “Anteontem foi submetido a julgamento o réu Raimundo Pereira da Silva incurso no artigo 19 da Lei 2033 de 20 de setembro de 1871, tendo como seu advogado o Dr. J. de Serpa. Foi absolvido” (*Jornal Constituição*, 16.06.1889, ed. 120, p.2).

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

Art. 19. Aquele que por imperícia, imprudência ou falta de observância de algum regulamento cometer ou for causa de um homicídio involuntário, será punido com prisão de um mês a dois anos e multa correspondente. Quando do facto resultarem somente ferimentos ou ofensas físicas, a pena terá de cinco dias a seis meses (Brasil, 1871, *online*).

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

Qual o tamanho da influência de Justiniano de Serpa nesse julgamento? Por que era importante citar no jornal quem havia feito à defesa? Não era a prática comum. O resultado do processo era também um resultado político para a Companhia Ferro Carril? A brevidade da imprensa, muitas vezes, contradizia com o resultado do processo criminal e político. Nesse

⁶⁷ Aqui não se pode afirmar com precisão se (J. de Serpa) se trata de Justiniano de Serpa, pois na publicação o nome aparece abreviado. Porém, é possível que seja já que o referido intelectual, havia se formado em Direito um ano antes, em 1888, em Recife, e quando aconteceu o acidente já estava em Fortaleza, inclusive trabalhando como redator do jornal *Constituição*, que publicou as duas notícias.

caso, especificamente, o que o texto inicial da imprensa dizia sobre a culpabilidade do condutor não foi o mesmo entendimento jurídico.

Em outros casos, o bonde ganha características humanas e há uma transposição da responsabilidade de determinado sujeito para o objeto. Vejamos: “**bond assassino**” é o título de uma notícia, inclusive grafada em negrito, que relata a morte de um pequeno rapaz ao tentar subir em um bonde de carga⁶⁸. Não sabemos o nome, nem a idade da vítima; temos apenas a informação de que a tentativa de subir no bonde em movimento, (uma prática proibida) resultou numa queda que o deixou gravemente ferido na perna e nos pés. O acidente ocorreu na Rua Formosa (atual Barão do Rio Branco) e foi o rapaz socorrido pelo médico Alfredo Carlos de Castro e Silva, que foi levado à Santa Casa de Misericórdia⁶⁹, vindo a falecer dias depois (Jornal *O Libertador*, 06.08.1884, ed. 160, p.2).

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

A notícia desse acidente foi publicada tanto na Gazeta do Norte (22.12.1882) como pelo *O Cearense* (23.12.1882). O nome Maria Guilhermina aparece mais duas vezes no jornal *O Cearense*. Se, hipoteticamente, estivermos falando da mesma pessoa temos uma recorrência de aparições na imprensa de alguns momentos da vida dessa mulher. No ano de 1882 ela tinha sido notícia por outros motivos - uma primeira vez por embriaguez (21 de março de 1882) e outra por furto (18 de outubro de 1882). Na tumultuada vida dessa mulher, que vivia ora nos jornais por estar embriagada nas ruas, ora por roubar alguns pertences, sobreviveu nas páginas da imprensa, apesar de perder sua vida para o bonde em um atropelamento. Podemos criar hipóteses para situações possíveis a partir do cruzamento dessas notícias: estaria bêbada quando foi atropelada? Qual o motivo da distração ou da falta de atenção que lhe custou a vida?

⁶⁸ Havia diferença entre bondes para passageiros, aqueles carros que possuíam balaústres que era possível se segurar mesmo com o veículo em movimento e subir, recorrente prática ao que parece pelos vários relatos existentes, e os carros usados para transporte de cargas exclusivamente, identificados pelo nome de carroção.

⁶⁹ A Santa Casa de Misericórdia é recorrentemente citada como ponto de atendimento desses feridos. É o caso de uma mulher que foi atropelada pelo bonde em frente à igreja São Bernardo, tendo ficado com a perna bastante contundida (Jornal *O Libertador*, 15 de novembro de 1886. ed. 260, p. 2).

Quando Severo Nonato da Costa saiu à rua; no dia 28 de setembro de 1881 em Fortaleza, não imaginava que nunca mais veria seus dois filhos e esposa. Vítima de um atropelamento, Severo foi uma das primeiras pessoas que viriam a morrer por um acidente causado após a introdução dos bondes em Fortaleza. Nesse caso, sua morte se deu instantaneamente após sofrer com um esmagamento das pernas e uma forte compressão na cabeça. O homem de 36 anos era empregado na tipografia do jornal Constituição e dirigia-se à Associação Libertadora (Sociedade Cearense Libertadora) para comemorar o decenário da lei de emancipação do ventre livre. O entusiasmo da vítima e a falta de controle das emoções foram apontados pelos redatores da notícia como a causa do insucesso de Severo ao caminhar pelas ruas da cidade. Segundo o jornal, a vítima foi responsável pelo acidente por colocar-se “em frente a um dos bondes que na linha da alfândega conduzia a multidão de povo que ia tomar parte nos festejos preparados na praia”, de onde partiu a passeata que, mais tarde, percorrera as ruas da cidade (Jornal O Cearense, 01.10.1881, ed. 209, p.1).

Em outro caso, Francisca morreu, possivelmente, sonhando. Francisca de tal, assim foi chamada pela imprensa, pois não se conhecia seu sobrenome, dormia na rua. Era pobre, cega e vivia perambulando pela cidade. Escolheu dormir naquelas primeiras noites de dezembro de 1905 sobre a linha do bonde, defronte à Fundação Cearense (na Rua Senador Pompeu). O bonde, que partiu da Praça do Ferreira em direção ao Benfica, tinha como condutor Sérgio Augusto de Miranda e o cocheiro João Marques, que atropelou Francisca enquanto dormia com a cabeça encostada na linha por onde trafegava o transporte, por volta de duas e meia da manhã. O impacto na cabeça da vítima foi tão forte que deixou “espedaçado o osso parietal esquerdo e todo o rochedo e deixando inteiramente descoberta a massa encefálica do que resultou a morte imediata”. Francisca foi enterrada no cemitério São João Batista após passar por exame cadavérico (Jornal do Ceará, 03.12.1905, ed. 306, p. 2).

E mais uma vez, após as festas na Igreja Coração de Jesus, uma senhora que, cujo nome não foi informado pelo jornal, ao subir em um bonde que partia em direção à Praça do Ferreira, caiu desastrosamente e sofreu diversas contusões. O fato aconteceu por volta das 7 horas da noite na quarta-feira 02 de agosto de 1905. O bonde estava lotado e a capacidade máxima do veículo não permitiu à senhora tomar um assento, vindo, portanto, a cair e necessitar de cuidados médicos (Jornal do Ceará, 03.08.1905. ed. 232, p.2).

Quais as interseções entre os casos de Severo Nonato da Costa, em 1881, de Francisca de tal, em 1905, e de uma senhora completamente desconhecida que caiu de um bonde neste

mesmo ano? De certa forma, todos estão envolvidos por momentos de euforia, exaltação dos ânimos, comemorações ou com necessidades de um sentido sensorial apurado de modo a evitar um acidente (nesse caso, a visão de Francisca poderia ter ajudado?).

Walter Benjamin a respeito da circulação nas grandes cidades chama-nos atenção para o controle das emoções desse homem mediado pelos sinais e marcas do trânsito:

O mover-se através do tráfego implicava uma série de choques e colisões para cada indivíduo. Nos cruzamentos perigosos, inervações fazem-no estremecer em rápidas sequências, como descargas de uma bateria. Baudelaire fala do homem que mergulha na multidão como em um tanque de energia elétrica. E, logo depois, descrevendo a experiência do choque, ele chama esse homem de um “caleidoscópio dotado de consciência”. Se, em Poe, os passantes lançam olhares ainda aparentemente despropositados em todas as direções, os pedestres modernos são obrigados a fazê-lo para se orientar pelos sinais de trânsito. A técnica submeteu, assim, o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa (BENJAMIN, 1989, p. 124-125).

Controle das emoções e uso aguçado dos sentidos. Separados por quase 15 anos de diferença, os acidentes demonstram uma exigência de afinação e sintonia dessas sensibilidades ao mundo urbano da velocidade acelerada, do transporte público coletivo e de uma disputa por espaços entre bondes e pedestres. Isto deixa entrever os conflitos de viver em uma cidade que se modificava e requeria de seus habitantes uma reeducação dos sentidos e controle das emoções. Um espaço que demarcava, talvez muito recentemente, o lugar do pedestre e dos veículos tracionados. Essa separação entre um e outro foi sendo construída estruturalmente na cidade, regulada, ou escapando ao regulamento, pelos órgãos responsáveis e moldada nas sensibilidades e também por elas.

Os vários relatos de acidentes que nos deparamos nos jornais de Fortaleza, a partir de 1880, permitem entrever o discurso da imprensa, a construção de uma ideia sobre a prisão imediata do culpado ou de recair a culpa sobre as vítimas por estarem desatentas na hora do acontecido. No geral, os jornais lançam uma narrativa previamente construída para todos os casos e com poucas variações de uma cidade para outra. Narrativas semelhantes foram publicadas na imprensa de outras cidades como São Paulo, no trabalho de João Marcelo Santos que trata sobre os operários dos bondes elétricos no século XX (SANTOS, 2010) e em Belém, no trabalho de Fernando Pinho que apresentou a implantação dos bondes na cidade (PINHO, 2011). Contudo, é preciso pensar também que estes acidentes estão envoltos no

contexto social em que a violência, as relações hierárquicas e as sensibilidades se imbricaram com as modificações da vida urbana.

Convive-se com temporalidades diversas entrecruzando-se no espaço urbano. Os parâmetros do perigo, da velocidade e da vulnerabilidade mudam diante dessas novas tecnologias. Não apenas aumentam os ruídos, há uma maior circulação de valores, de padrão, carregados em veículos, bondes, pedestres, condutores. Todos esses fatores incidem nos indivíduos portadores de sensibilidades. Maria Silva Hadler chama-nos a atenção para este modo de vida nas cidades a partir da modernidade que implicaria a presença de choques e a inevitável necessidade de se proteger.

A vivência nas grandes cidades aproximaria ou imergiria seus habitantes na experiência do choque da modernidade. A constância da ocorrência destes choques nas sensibilidades, desenvolvendo mais a capacidade de racionalização, faria com que a vida numa grande cidade moderna levaria seus habitantes a deixarem de viver experiências mais compartilhadas, de contato mais direto entre as pessoas, para terem vivências, noção que apontaria para situações de isolamento, não partilha, menor aproximação, distanciamento de relações mais próximas e emocionais. A vida moderna estaria carregada de estimulações nervosas, de relações entre cortantes, que produziriam comportamentos mais defensivos por parte dos indivíduos (HADLER, 2007, p.138).

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

Procuramos pensar como esses corpos foram “ensinados” a identificarem situações de perigo, encontrar-se em vigilância e desenvolver habilidades para que hoje, no presente, pareça quase que “natural” olhar para o lado antes de atravessar a rua de um lado a outro da calçada. Esse gesto, tão simples e ensinado desde que somos crianças pelos nossos pais, guarda uma historicidade marcada por mortes, dor e sofrimentos em vários corpos e que nem sempre foi uma exigência para sobreviver na cidade.

5.3 Vão-se os burros, chega a eletricidade

Para não mentir, direi o que me impressionou, antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu *bond*, com um grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o *bond* elétrico, mas a própria eletricidade.

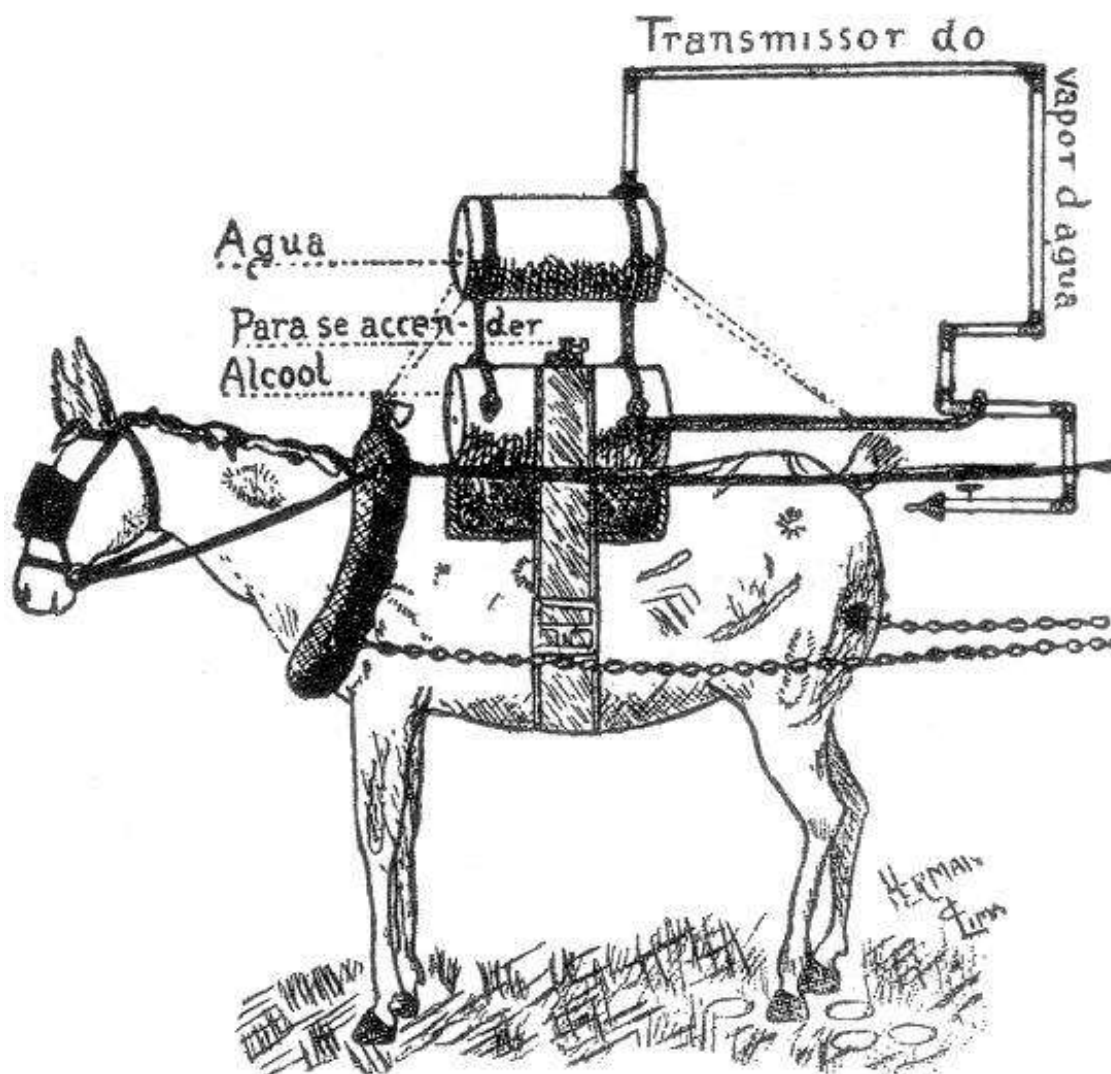
Machado de Assis, 1892.

Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade.

Oswald de Andrade, 1978.

Imagem 9 – “Progressos do Ceará: os bonds em Fortaleza”.

PROGRESSOS DO CEARÁ' : Os bonds em Fortaleza
(Nota de um collaborador cearense)



Fonte: Revista O Malho, 1913, Rio de Janeiro.

Publicada na revista *O Malho*⁷⁰, a ilustração acima, assinada pelo contista, memorialista, crítico de arte e desenhista Herman Lima (1897 – 1981) apresentava de maneira

⁷⁰ “A revista *O Malho* teve como propósito maior ser lida e adquirida pelos grupos populares, apresentando um forte viés político-combativo. Fundada por Luís Bartolomeu de Sousa e Silva, a publicação ilustrada semanal circulou no Distrito Federal entre os anos de 1902 e 1954, contando com os principais chargistas do país, que contribuíram com suas sátiras políticas e com seu elevado padrão editorial e gráfico. O periódico possuía um caráter eminentemente político e humorístico, o qual se fazia presente tanto em suas crônicas como em suas imagens. Esforçava-se por desempenhar um papel político-pedagógico, tornando-se cada vez mais popular. Tal peculiaridade lhe rendeu um espaço importante entre os leitores. Tendo em vista a longevidade dessa revista semanal, pode-se afirmar seguramente que, em suas páginas, temos acesso aos episódios mais marcantes da

cômica e satírica o transporte urbano da cidade de Fortaleza no limiar da transição do bonde de tração animal para o bonde de sistema elétrico. Se de partida a imagem ironiza a velocidade desse progresso, por outro lado podemos interrogar quais os interesses, naquele momento, ao criticar a tração animal utilizada nos bondes desde 1880?

A presença de uma parafernália de equipamentos (bomba de água, álcool e vapor d'água) dá a entender, de maneira irônica, uma melhor prestação de serviço se utilizados pelos burros, que caminham literalmente a passos lentos. A ilustração da revista *O Malho*, publicada no Rio de Janeiro, a capital federal à época, era acompanhada da legenda: “Único meio de fazer com que os burros da Ceará Tramways Light and Power aumentem um pouco a velocidade dos bondes. Os burros engordarão por efeito do sopramento mecânico, conforme se vê no desenho” (Revista O Malho, 1913, ed. 580, p. 46).

A aceleração no transporte é apenas um dos fatores que leva à depreciação do burro em detrimento de outras tecnologias. Não se deve esquecer que desde o século XIX a percepção do mundo foi marcada pela utilização de dispositivos técnicos para a produção de artefatos que serviriam para o deslocamento. Ao longo do século XX essa demanda se ampliaria aumentando o tráfego e o congestionamento nas grandes cidades.

Através da legenda presente na ilustração pode-se perceber que a compra da Companhia Ferro Carril do Ceará havia sido efetivada por outra empresa, no caso, a Ceará Tramways, Light and Power, responsável a partir de então por efetivar o transporte elétrico na cidade. Voltarei com mais vagar a esse assunto logo adiante. Detalhe fundamental é notar que essa negociação não envolveu uma imediata substituição da tração animal, e sim uma paulatina substituição no tipo de energia empregada. Em vigor desde o século XIX, a energia muscular dos animais deu lugar ao sistema elétrico a partir de 1913 e foi completamente desativada, no perímetro referente à atuação da Companhia Ferro Carril e então repassado à Ceará Light. Ainda prosseguiria até 1918, por exemplo, o serviço de transporte por tração animal na Companhia de bondes para (Arronches) a atual Parangaba.

A convivência dos dois tipos de energia está diretamente vinculada à existência das múltiplas temporalidades no ambiente urbano que fazia com que os cidadãos convivessem diariamente com bondes de tração animal e elétrico, carroças e automóveis. Por fim, a partir

história da Primeira República bem como à repercussão das ações dos gestores públicos através de sátiras irreverentes”. (VISCARDI; SOARES, 2019, p. 7-8)

da ilustração, apresento o processo de construção substancial de desvalorização do emprego dos burros em detrimento da eletricidade.

A depreciação do emprego dos burros para a mobilidade dos habitantes da cidade de Fortaleza repercutiu diretamente na legitimação tecnológica e cultural para a introdução do sistema elétrico. Estão associadas a esse contexto as relações entre o uso de recursos energéticos e o crescimento do espaço urbano, bem como a introdução do capital estrangeiro na eletrificação dos serviços de transporte, cujo interesse abriria caminho para outros investimentos em diversos setores da economia, estratégia essa utilizada por várias empresas inglesas, alemãs e norte-americanas para investir seu capital em inúmeras cidades brasileiras.

A decisiva associação dos burros ao desenvolvimento dos transportes na segunda metade do século XIX em diante foi imprescindível aos espaços urbanos no Brasil. O crescimento do número de animais e o emprego deles pelas inúmeras companhias de bondes pelo país demonstra que houve um aproveitamento amplo no projeto de expansão das áreas das cidades e sem os quais, provavelmente, esse projeto de alargar as áreas urbanas tivesse sido muito mais penoso e demorado.

O uso dos burros tornou-se então um marco do envolvimento dos animais na economia urbana do período. O uso da cavalgadura foi feito ainda no transporte de mercadorias entre as estações até os mercados, armazéns ou lojas onde seriam comercializados. Sem dúvida, foi com a chegada dos bondes que os burros ganharam prestígio como principal força motriz para o funcionamento do artefato que naquele momento respondia às necessidades de deslocamento da população de Fortaleza. Estes animais contribuíram para uma fase importante do progresso da cidade servindo em diferentes atividades: a montaria e o transporte de carga são algumas delas, mas a principal, sem dúvida, para uma expansão dos núcleos urbanos, foi o emprego da sua energia muscular na tração de veículos, utilizada, principalmente, em associação com as transformações advindas pela modernização sociocultural das cidades. Esta, por sua vez, estabeleceu uma dinâmica entre seres humanos, máquinas e animais, principalmente aqueles empregados no transporte. No caso da capital cearense, tal simbiose (bondes e burros) duraria até o início do século XX, quando os burros passaram a ser alvo de críticas, protestos e vistos como causadores de problemas ao ambiente urbano.

Essa crítica à dinâmica de transporte que utilizava os burros como força motriz estava apoiada em pelo menos três pilares: primeiro, aquele que situava os animais como agentes

nocivos à limpeza e à salubridade dos espaços urbanos; a segunda indicava esses animais como causadores de uma perturbação moral nas ruas da cidade: os açoites e maus tratos, que passaram gradativamente a ser condenados quando ocorridos no espaço público; por fim, aos burros foi-lhes imputados a culpa de ser o obstáculo à plena circulação. A utilização da eletricidade não se deu, portanto, sem a promoção de um discurso que depreciaria a antiga fonte de energia em favor daquela que se mostrava superior e mais próxima do ideal de progresso.

Para iniciar nosso percurso e entender essa substituição, utilizo três Códigos de Postura para a cidade de Fortaleza (do ano de 1879, 1893 e 1932). Faço uma comparação entre os artigos e punições (preço da multa e prisão, se for o caso) quando tratam das proibições dos castigos físicos imputados aos animais em espaço público, bem como a presença ou não de capítulos específicos sobre o trânsito na cidade para entender como esta dimensão urbana passa a ser objeto de uma racionalidade por parte do poder público.

Em 1879, entra em vigor a lei da municipalidade que proibia “maltratar com pancadas imoderadamente os animais empregados em qualquer serviço”, aos infratores 5\$000 (cinco mil réis) de multa ⁷¹. Neste código, o 4º Capítulo, intitulado de “Trânsito de carros, carroças, animais e escavações”, apresenta quatro artigos (sendo três parágrafos únicos e outro composto por 13 parágrafos) no total, sendo três deles bastante específicos com a presença de animais sem condução adequada, principalmente por parte dos carroceiros. Mesmo assim, ainda é bastante generalista e curto, quando trata de proibir o maltrato aos animais em espaço público. Lembremos que o uso dos burros no serviço de transporte por bonde aconteceria no ano seguinte à postura desse código; portanto, foi esse conjunto de normativas que estava em vigor quando a Companhia Ferro Carril foi inaugurada em 1880.

Peter Singer, filósofo, escreveu em sua obra *Libertação animal* um valioso relato que vai desde as sociedades ocidentais, sobre as concepções dos homens com os animais, percorrendo, posteriormente, os fundamentos do cristianismo e como fundamentaram nas escrituras o consumo ou ausência de alma que os “seres inferiores” estavam destinados, no caso, à morte. E, de maneira mais específica aos nossos interesses, aproxima-se dos autores e cientistas do Renascimento para apresentar como ao longo dos séculos XVII até o século XIX, há um processo de mudança em prol da defesa e proteção aos animais.

⁷¹ Código de Postura 1879, Artº 103, § 8º, p. 30.

Renê Descartes, filósofo moderno, cristão, defendeu, segundo Singer, “o mais doloroso resultado da doutrina cristã” no século XVII. Para aquele pensador, “tudo que era composto por matéria era regido por princípios mecanicistas, como aqueles que regiam o funcionamento de um relógio.” Para não se comprometer com a afirmação, Descartes introduziu que o ser humano, apesar de constituído de matéria, possuía alma, o que o diferenciava dos animais. Assim a consequência imediata dessas afirmações seria que os animais não têm consciência. Eles são, afirma Descartes, “meras máquinas, autômatos. Não experimentam prazer, nem dor, nem nada. Embora possam guinchar quando são cortados por uma faca ou contorcer-se na tentativa de escapar ao contato de um ferro quente, isto não significa dor nestas situações, afirmou Descartes” (SINGER, 2010, p. 152).

As contribuições de Éric Baratay nesse sentido são fundamentais para dialogarmos com questões que vão além das que foram postas até aqui. Para ele é preciso romper com as antigas “concepções ocidentais, historicamente construídas, de animais passivos, ainda demasiado presente nas ciências humanas, pois elas empobrecem o tema dialético das relações entre os homens e os animais e o reduz a um campo de polo único (os homens) e de sentido único” (BARATAY, 2020, p. 224). Para o autor essa se torna a grande questão nos estudos para compreender as emoções desencadeadas pela relação homens e animais. O sentido único que faz sempre o caminho dos homens em direção aos animais e a manutenção do esquecimento ou descarte de uma boa parte da complexidade presente no papel dos animais em produzir emoções, e terem um estatuto de atores e indivíduos.

Os sofrimentos dos animais começam a aparecer em vários textos, que colocam, entre o século XVIII e XIX, “os testemunhos de emoções humanas diante dos sofrimentos dos animais, em razão de uma maior sensibilidade à violência e, sobretudo, de um aspecto material que múltipla as ocasiões de vê-los, demasiado negligenciado em benefício da explicação cultural” (BARATAY, 2020, p. 228).

A partir deste ponto, o estatuto dos animais começa a modificar. Os próprios experimentos com animais apontou, ironicamente, uma semelhança considerável entre a fisiologia humana e dos outros animais. Indo na direção oposto às afirmações de Descartes. Embora isso não tenha ocasionado uma atitude radical, conforme explica Singer, houve uma combinação possível para melhorar a situação dos animais. “A tendência que se verificava então era de maior refinamento e civilidade, mais benevolência e menos brutalidade, e os

animais beneficiaram-se desta tendência juntamente com os humanos” (SINGER, 2010, p. 154).

No século XVIII foi possível formular outras concepções, uma redescoberta da natureza, de Rousseau, que se não alterava drasticamente, ao menos o homem passava ser visto como um pai benevolente dos animais, ainda que uma figura superior. Alexander Pope iria se opor nesse momento à prática de dissecação de cães, e Voltaire que foi mais longe e atacou o costume de nos alimentarmos de carne de animais abatidos.

Singer discorre que “o progresso intelectual realizado no século XVIII foi seguido, no século XIX, de algumas melhorias práticas na condição dos animais. Estas tomaram a forma de lei contrária à crueldade gratuita para com os animais” (SINGER, 2010, p. 155).

Quando Aldermar C. Smith sugeriu que se deveria proteger os burros, houve tamanhos uivos de riso que o repórter do jornal *The Times* quase não conseguiu ouvir o que estava sendo dito. Quando o Presidente repetiu a sua proposta o riso intensificou-se. Outro deputado disse que, a seguir, Martin proporia uma lei relativa aos cães, o que promoveu nova explosão de hilaridade, e o grito: “E os gatos!” lançou a Câmara numa convulsão generalizada. Este projeto de lei foi derrotado, mas no ano seguinte [1821], Martin viu aprovada uma proposta que tornava criminoso o mau trato “gratuito” de determinados animais domésticos. Pela primeira vez, a crueldade para com os animais era crime punível. Apesar da hilaridade do ano anterior, os burros foram incluídos. (SINGER, 2010, p. 155)

Foi dos maus tratos sofridos por um cavalo em 1893 que surgiu a primeira associação civil no Brasil de proteção aos animais – a União Internacional Protetora dos Animais (UIPA). Naquele ano, o suíço Henri Ruegger procurou um órgão para denunciar a violência praticada contra o animal, em São Paulo, mas não havia nenhuma entidade que funcionasse com esse objetivo. Foi então que dois anos depois, em 1895, foi fundada a UIPA, a partir de uma comissão criada, fazendo vir das entidades estrangeiras as informações necessárias para operar com base legal tal entidade. Escritores, jornalistas e representantes do poder público estavam entre os primeiros associados, entre eles o primeiro presidente eleito – Ignácio Wallace da Gama Cochrane – um descendente da nobreza inglesa, homem público e que exerceu cargo político como o de deputado da província de São Paulo.⁷²

Alain Corbin, historiador, investigando os “bastidores” do triunfo do indivíduo no século XVIII e, principalmente, os desenvolvimentos que permitiram demarcar essa

⁷² Para mais detalhes sobre a UIPA e sua história acessar <http://www.uipa.org.br/historia/>. (Acessado em 27.07.2021)

individualidade de si no século XIX, aborda a história do animal de estimação e os cortes que são estabelecidos nesse interstício no trato com os animais no ambiente doméstico e no espaço da rua. De acordo com Corbin, “no alvorecer do século XIX, a relação afetiva é admitida; e é inclusive designada como prática estabelecida”, envolvendo os cães e as mulheres, que atestam, segundo o discurso médico à época essa tendência para a ternura, a piedade e a compaixão. Entretanto não se pode confundir, continua Corbin, “a ternura dos ricos manifesta-se no espaço privado e é reforçada, em contraste, pelas imagens de violência animal e da crueldade populares que se expandem livremente nos espaços públicos” (CORBIN, 1981, p. 481-485).

Convém, com efeito, não se deixar levar pelo discurso dominante sobre a brutalidade do carroceiro e as práticas sanguinárias dos organizadores de brigas de galos ou de cães. Em torno de 1820, os camponeses de Aunay-sur-Odon espantam-se com a crueldade de Pierre Rivière para com as rãs e os pássaros; e ficam indignados com as sevícias que ele impinge aos cavalos. A correspondência dos Odoard de Mercuriol ensina-nos que os camponeses do Drôme têm o costume de não abater os animais que os serviram bem; e sabe-se da paixão dos operários do Norte pelos pombos (CORBIN, 1981, p. 486).

O Código de Postura de Fortaleza, já em 1893, tende a seguir a mudança que se estabelece no status do animal no último quartel do século XIX. Segundo Corbin, a influência dos livres-pensadores favorece a consolidação de uma fraternidade entre homens e bicho; além disso, esse deslocamento enaltece o sentimento de humanidade e a utilidade social ao ser colocado com companhia possível diante da nova solidão do gênero humano. Somam-se a isso as doutrinas evolucionistas, a expansão de uma medicina específica para animais (veterinária), o êxito da zootecnia em favor da fraternidade (CORBIN, 1981, p. 486).

No código municipal de 1893 para a cidade de Fortaleza estão presentes as regulamentações apropriadas quando trata da presença de animais e veículos pelas ruas da cidade, inclusive indicando um rigor mais acentuado na punição para os atos infracionários. O capítulo que trata dos assuntos referentes ao “Trânsito público, veículos e animais” compõe a terceira parte da lei municipal e diz respeito aos assuntos referentes à Polícia. A existência desse capítulo demonstra minimamente uma tentativa de rigidez e especificação no controle e normatização com a presença de veículos, os cuidados com os animais e pedestres pelas ruas. O detalhamento de cada parágrafo demonstra que quase quinze anos depois de inaugurado o transporte urbano de passageiros e ter se multiplicado o número de linhas, carros e animais

pelas ruas, a força do poder público se apresentava com mais rigor (no total, quatro artigos e 21 parágrafos regulamentava o trânsito na capital).

Textualmente, a postura municipal proibia “maltratar imoderadamente os animais, bater com madeiras inflexíveis ou empregar na tração de veículos animais doentes ou excessivamente magros”.⁷³ Ao infrator, o juiz da Intendência poderia a seu julgamento impor uma multa de cinco a dez mil réis.

De um código a outro há diferenças fundamentais no que trata de um aumento da sensibilidade aos maus tratos dos animais. Parece haver um limiar menor de tolerância aos episódios de violência nas ruas quando cometido contra os burros. Apesar de deixar aberto a interpretações, ao citar nominalmente os objetos e suas características, a lei procura controlar determinadas práticas específicas. Se considerarmos o código de 1879, há um avanço nas medidas de proteção aos animais de transporte, sinais de uma maior cobrança por comportamentos que não ferissem os desejos de civilidade. Outros métodos de açoitar eram permitidos? Se não fosse usando madeiras inflexíveis o cocheiro seria punido? No que trata dos condutores dos bondes, caso fossem multados pelos fiscais da municipalidade, haveria uma punição por parte da Companhia de bondes ou havia uma cumplicidade entre ambos?

Outro fator que diferenciava esses dois primeiros códigos em análise são os valores das multas. Se em 1879, a punição custava 5\$000 (cinco mil réis) de multa, em 1893 esse valor poderia dobrar e chegar a 10\$000 (dez mil réis).

Vejamos, por último, o Código de Postura municipal de 1932. Apesar de extrapolar o nosso recorte temporal, torna-se indispensável nessa comparação para entender como na passagem do século XIX para o XX vão se modificando as relações de uso dos burros nos serviços de tração veicular em favor de uma menor tolerância a presença desses animais empregados nas companhias de bondes e contra os atos de violência que os mesmos sofriam nesta atividade.

Em 1932, o código de postura editado para a cidade de Fortaleza, contava no capítulo III, sobre os costumes e aspectos gerais da cidade, o artigo 403 dizia:

Aquele que maltratar animais, praticando atos de crueldade, incorrerá na multa de 50\$000 (cinquenta mil réis) e na prisão por 24 horas. § único – consideram-se atos de crueldade: 1. Castigar o animal imoderadamente; 2. Utiliza-lo quando ferido, faminto ou extenuado; 3. Conduzi-lo de cabeça

⁷³ Código de Postura 1893, Artº 108, § 7º, p. 23.

para baixo ou noutra posição que possa ocasionar-lhe sofrimentos; 4. Sobrecarrega-lo com peso superior às suas forças.⁷⁴

O preço da multa aumento, em 1932, dez vezes mais que o valor pago pela mesma infração se comparado com a lei municipal de 1879. Além disso, há pela primeira vez a possibilidade de prisão para aqueles que praticarem a crueldade. Esta palavra também foi usada pela primeira vez nesse último código. O que é possível entender até aqui diz respeito a uma maior intolerância aos atos de violência, comumente presenciados pelas ruas da cidade contra os animais, costume este que atravessou a passagem do século XIX e ainda era permanente mesmo após a retirada dos bondes de tração animal. Percebe-se que os atos de crueldade estavam todos eles ligado a açoites ou a condução de maneira inadequada, seja com sobrecarga ou quando os animais não se encontravam em condições para tais atividades.

Da lei municipal aos jornais percebemos que as notícias davam conta de denunciar a distância que havia entre o escrito e a prática. Em 1911, quando as discussões e expectativa pelo bonde elétrico estavam cada vez mais frequentes nos jornais, os burros continuavam sendo protagonistas pelas ruas. Naquele ano, o *Jornal do Ceará* noticiava o incômodo chicote que continuava a violentar os burros da Companhia Ferro Carril.

Hoje assistimos a um espetáculo triste e que nos causou revolta. Tomamos o bonde do Benfica [...] A parelha, por motivos que não conhecemos, mal arrastava o veículo que vinha a passo lento e atrasado. Pois bem, o bolieiro, com indizível perversidade, açoitava os pobres animais que indiferente ao relho não apressavam os passos, mas aquele estalar continuo e incessante do chicote incomodava visivelmente a todo mundo (*Jornal do Ceará*, 30.10.1911, ed. 1415, p.1).

O incômodo causado pelo chicote do condutor denunciava, cada vez mais, a insuportável violência contra os animais. Este aspecto se tornou fundamental na crítica à continuidade do emprego da tração animal no serviço de transporte público. Os maus-tratos, como podemos observar, fazem a lei se tornar mais dura.

Por mais que na prática não acontecesse o cumprimento de igual forma, regulamentar o uso dos animais em espaço público, suprimir o uso de objetos pontiagudos ou aqueles de clara crueldade, bem como a denúncia de animais fatigados, magros, sem força, porém em serviço, tracionando pesados bondes, que muitas vezes andavam acima da sua capacidade de

⁷⁴ Código de Postura da Prefeitura Municipal de Fortaleza. Decreto nº 70, de 13 de dezembro de 1932.

passageiros, passam a exigir medidas legais mais duras e ao mesmo tempo a denunciar esse tipo de tração como inadequada.

Sobre essa sensível mudança na experiência urbana entre transporte por tração animal e transporte elétrico é imprescindível denotar a variação sensível que há entre os consumidores do ambiente urbano, daquilo que o olhar passa ou que as emoções passam a classificar de formas repugnantes/ inaceitáveis ou adequadas/ permitidas. A sensibilidade moderna, conforme Guilherme Giucci, foi fatalmente construída pela progressiva assimilação dos objetos mecânicos na vida cotidiana. Ao eliminar o odor, o açoite visível e as marcas daquilo que passou a ser considerado incivilizado, como a presença de animais para o transporte, as máquinas alteraram padrões estéticos e o modo de vida urbana (GIUCCI, 2001, p. 1072).

Esta crítica ao uso e presença dos animais os espaços públicos se tornou cada vez mais crescente no limiar do século XIX para o século XX⁷⁵. Os burros tornaram-se exemplos do atraso da cidade, lentos em seu modo de transportar e agentes de malefícios, portadores de sujeiras e doenças trazidas pela quantidade de animais espelhados pela cidade e por consequência dos seus muitos excrementos, odores e imundícies. A separação entre animais e humanos nesse novo “ecossistema urbano”, que apresentamos aqui como exemplo a substituição dos bondes de tração animal pelos bondes de sistema elétrico, permite, por sua vez, perceber a incidência do discurso sanitarista nesse período e do imaginário civilizatório na percepção social de separação natureza/cultura, bem como das interligações entre as transformações do meio ambiente e a busca pelo progresso.

Lembremo-nos do uso habilidoso das palavras por Machado de Assis, impressionado com o olhar do cocheiro que passava no bonde elétrico, mais do que a própria eletricidade; na mesma crônica, Machado seguia em um bonde puxado por burros quando cruzou pela primeira vez com o elétrico. Com sua admirável desenvoltura literária, o autor imagina uma conversa entre os burros e sua liberdade.

Tens e não tens razão, respondia o da direita ao da esquerda.

⁷⁵ A fim de exemplificar essa questão dos animais em contexto urbano, novamente voltemos as normatizações de postura na cidade, o Código de Posturas de 1893 menciona em diversos artigos as proibições ou regulamentações de como os diversos animais devem ser utilizados na cidade. As proibições são variadas e problematizam a tentativa civilizatória do período. Encontramos “proibido conduzir uma só pessoas, pelas ruas, mais de três cavalos, burros ou bois” (Artº 107, § 13º); “Proibido ter cães soltos pela rua da cidade (Artº 109, § 1º); “Proibido: soltar nas ruas ou praças da cidade animal vacum, cavalor, muar, ovino, caprino” (Artº 109, § 3º), entre outros.

O da esquerda:

- Desde que a tração elétrica se estenda a todos os *bonds*, estamos livres, parece claro.

- Claro parece; mas entre parecer e ser, a diferença é grande. Tu não conheces a história da nossa espécie, colega. [...]

- Que tem isso com a liberdade?

- Vejo, redarguiu melancolicamente o burro da direita, que há muito de homem nessa cabeça.

- Como assim? Bradou o burro da esquerda estacando o passo.

O cocheiro, entre dois cochilos, juntou as rédeas e golpeou a parelha.

- Sentiste o golpe? Perguntou o animal da direita. Fica sabendo que, quando os *bonds* entraram nesta cidade, vieram com a regra de se não empregar chicote. Espanto universal dos cocheiros: onde já se viu burro andar sem chicote? [...]

- Sim, o homem imaginou um chicote, juntando as duas pontas das rédeas. Sei também que, em certos casos, usa um galho de árvore ou uma vara de marmeleiro.

[...]

- O *bond* elétrico apenas nos fará mudar de senhor.

- De que modo?

- Nós somos bens da companhia. Quando tudo andar por arames, não somos já precisos, vendem-nos. Passamos naturalmente às carroças (ASSIS, 1994, p. 66).

O espírito de uma época. É assim que a crônica de Machado de Assis nos revela as discussões que envolviam animais, açoites, eletricidade e principalmente a questão do bonde. O contexto dessa explanação situa-se na conjuntura que precedeu a legitimação do uso da eletricidade como energia adequada para o transporte urbano e, portanto, melhor opção para modernização da mobilidade na capital cearense. Esse é um período que o imaginário social foi centrado na velocidade e na aceleração permanente da vida, principalmente nas periferias do capitalismo. Será justamente esse imaginário o responsável por corroborar o uso da eletricidade em detrimento do animal transformando o desejo da burguesia urbana em realidade material.

Até aqui percebemos que foi senso comum afirmar que os burros eram inadequados como ferramenta para locomoção urbana por terem ritmo lento (recordar a ilustração em *O Malho*), por ser perigoso para o trânsito, insalubre, desagradável e bárbaro pelo trato a que eram expostos pelos condutores (como exposto nos códigos de postura). Traduziu-o como figura do atraso material e cultural de uma cidade que procurava modernizar-se.

A substituição dos burros na capital se ligava às outras áreas urbanas do Estado, nas quais as expectativas de progresso passam a ser vistas como o próximo horizonte das cidades que utilizava também os burros como modo de tracionar seus bondes, mas não apenas, pois a

montaria e o uso do burro de carga são apresentados como parte dos costumes, principalmente nas zonas urbanas localizadas no interior do Estado.

Em uma publicação que reunia os principais temas do início do século XX (feminismo, darwinismo, abolicionismo, socialismo e eletricidade), o *Jornal Nortista*, em Sobral (cidade que fica no interior do Ceará, distante 200 km, aproximadamente, da capital Fortaleza), anunciava em 1913 o fim dos trabalhos dos burros da capital.

Até que enfim os burros da capital vão ter um descanso: eis as conquistas do século do radio. A humanidade caminha de emancipação, em emancipação. O racionalismo emancipa a consciência, o feminismo emancipa a mulher, o socialismo emancipa o operário. No Ceará, o 24 de janeiro emancipou os escravos brancos, hoje, na capital a eletricidade emancipa os burros: são inaugurados os bondes elétricos. Ora, os burros são gente [...] Queremos dizer, têm seus direitos adquiridos. Não são tão burros como caluniamos. Darwin diz que descendemos do macaco. Quem era que pensava em tal. Por isto que nem sabe se outro pensador não vem afinal descobrir que descendemos do burro? Olhem que, as vezes, nos assemelhamos muito [...] Seja como for o burro hoje está muito menos burro que outrora, no tempo da imigração em que lhe púnhamos em cima toda nossa bagagem e mais a mulher no pescoço, em seguida a sogra, o marido e a filhada até a ponta do rabo do infeliz, e nestas condições atravessamos os sertões abrasadores. Não podemos calcular com precisão é quando terão descanso os burros de Sobral. Por muitos anos eles ainda hão de suar e gemer debaixo do chiqueirador do Chorão, puxando os carros desmantelados da Ferro Carril, entupido de passageiros que por falta de cômodos vão se dependurando pelos estribos e trepando para cima da coberta. Irra! (*Jornal Nortista*, 26.10.1913, ed. 54, p. 2).

Em 1913 a empresa Ceará Tramway, Light and Power, com sede em Londres (Inglaterra) passa a administrar o sistema de transporte público na cidade de Fortaleza: uma iniciativa que envolvia diretamente os interesses econômicos, as influências políticas e maneiras de execução dos desejos burgueses por modernização. Bem menor e em segundo plano ficava a necessidade de transformação do serviço de transporte urbano.

O projeto não era recente. Antes de o capital da empresa inglesa ser empregado na compra dos direitos e na eletrificação dos serviços de transporte em Fortaleza existia a intenção de substituir o tipo de energia empregada nos bondes. No século XIX é possível encontrar notícias que informam sobre o desenvolvimento de projetos estrangeiros para bondes elétricos. É o caso da notícia de 1888, publicada originalmente na *Revista Comercial Americana* e divulgada no *Jornal Gazeta do Norte*.

É da Revista Comercial Americana esta notícia: ‘A companhia de bondes de Cambridge acaba de experimentar com êxito satisfatório um bonde movido por meio de eletricidade. A força motora é subministrada por uma bateria Julien de 104 pilhas galvânicas. Uma parte da corrente passa ao motor de Weston, cuja capacidade normal é de cinco cavalos de força, a qual pode aumentar-se quando a necessidade o requeira. O bonde é iluminado por cinco lâmpadas incandescentes, cuja eletricidade lhe é comunicada pela bateria. Em cada janela do bonde há um botão que, tocado pelos passageiros, faz vibrar um tímpano, dando sinal ao cocheiro para fazer parar o bonde. A velocidade maior com que anda este bonde elétrico é de 10 milhas por horas’. (Jornal Gazeta do Norte, 13.01.1888, ed. 10, p. 2).

Os bondes elétricos remetem à segunda metade do século XIX na Europa. Em Berlim o primeiro bonde movido por eletricidade havia funcionado pela primeira vez em 1879. Quase uma década depois, em 1888⁷⁶, no estado da Virgínia, nos Estados Unidos, instalou-se o primeiro sistema de bondes elétricos (MORRISON, 1989, p.25). No final do século oitocentista, o sistema elétrico como força motriz dos bondes funciona plenamente em quase todas as cidades de importância dos Estados Unidos e nas principais cidades europeias. Em 1896 o bonde elétrico tinha substituído a tração animal em Liverpool, Hamburgo, Milão, Lyon, Le Havre, Genebra, Estrasburgo, Bourdeaux, Florença, Munique, Leipzig, Liège etc. Paulatinamente, esse foi o sistema que foi sendo legitimado como aquele capaz de favorecer o progresso técnico da nação. O bonde puxado a burro ficou fadado a desaparecer das ruas. Isso também ocorreria no Brasil nas décadas seguintes. As ruas do Rio de Janeiro, distrito federal da recém-proclamada República, foram ocupadas pelo tráfego do bonde elétrico em outubro de 1892. Em Salvador, o bonde elétrico substituiu o antigo sistema em 1897; e os habitantes da capital do Estado de São Paulo viram o primeiro bonde por força motriz elétrica na virada do século em 05 de maio de 1900 em pleno funcionamento (STIL, 1984, p. 319, 455).

Fortaleza e Recife, quase que simultaneamente, em 1913 e 1914, respectivamente, tiveram início outra forma de deslocamento, mediada então pela eletricidade. Em notícia publicada em Recife, no ano de 1907, ficam evidentes as intenções do proprietário da Companhia Ferro Carril do Ceará e também da Companhia Ferro Carril do Outeiro, Thomé A. da Motta, que pretendia estabelecer uma usina geradora de energia elétrica para utilização dos carris de sua companhia de transporte. “A assembleia estadual votou numa lei pela qual a câmara municipal de Fortaleza fica autorizada a conceder ao cidadão Thomé A. da Motta

⁷⁶ Atentar-se para as simultaneidade da notícia no Jornal do Ceará e a inauguração do sistema elétrico nos bondes nos Estados Unidos, ambos no ano de 1888.

privilégio para uso e gozo de uma usina de energia” (Jornal do Recife, 26.09.1907, ed. 218, p. 1). Tendo por extensão o direito de fornecimento e distribuição de força motriz e luz às casas particulares, porém restrito na parte referente ao serviço de iluminação pública, pois o mesmo já era concedido à empresa Ceará Gaz Company, Limited. Foi justamente utilizando-se das instalações para o serviço do bonde que se projetou a iluminação para fins particulares (SILVA FILHO, 2008, p.70). A tentativa naquele momento não logrou êxito e na década seguinte a eletrificação do transporte aconteceria de fato, porém mediante as investidas do capital estrangeiro.

Em 1912 foi concedida “autorização para funcionar [entre outras empresas estrangeiras] a The Ceará Tramway and Power Company Limited”, notícia publicada na capital da República, o Rio de Janeiro (Jornal O Paiz, 14.03.1912, ed. 1021, p. 2). A mesma notícia é impressa com destino a Inglaterra, em um periódico que reunia informações, principalmente econômicas, dos capitalistas ingleses no Brasil e fazendo-nos mais uma vez atentar para uma história conectada, na qual se pode perceber que os interesses e investimentos estrangeiros não se faziam descolados dos interesses e negociações locais; muito menos deixar de perceber que os riscos de investimentos, incertezas econômicas e instabilidade do mercado tornava sempre necessário acompanhar as notícias de um lado a outro do Atlântico. Temos, portanto, uma notícia semelhante à publicada no Rio de Janeiro, porém agora em inglês com objetivos de informar o público estrangeiro residente ou não no Brasil, sobre os investimentos e valores de capital das companhias londrinas.

The Ceará Tramway and Power Company Limited. By Decree, n. 9440 of March 13th, 1912, this company is authorised to operate in the Republic. The domicilie is in England and the capital is 200,000 divided into 200,000 shares of 1 each. The name of the concern indicates its object.⁷⁷

De acordo com os estudos de Elisabet Prudent Soto, analisando o caso da cidade de Santiago, no Chile, “a depreciação da força animal como motor primário e o interesse pelo desenvolvimento da eletricidade [...] foram fatores catalisadores na chegada de novos empresários ao negócio dos bondes” (SOTO, 2018, p. 54). Existem aproximações nesse caso entre o que pôde ser observada no Chile e aqui no Brasil. A mobilidade urbana passou a

⁷⁷ Tradução própria: A Ceará Tramway and Power Company Limiter. Por Decreto nº 9.440 de 13 de março de 1912, esta empresa está autorizada a operar na República. O domicílio é na Inglaterra e seu capital é de 200.000 divididos em 200.000 ações de 1 cada. O nome da empresa indica seu objetivo. The Brazilian Review, ed. 13, ano 1912, p. 17.

integrar um centro produtivo e rentável no mercado financeiro e na economia mundial. O que aconteceu na maioria das cidades capitais no Brasil foi uma invasão de capital norte-americano, inglês e alemão. Esses investimentos impulsionaram o processo de transformação dos espaços urbanos brasileiros, sem antes aprofundar as hierarquizações dentro da cidade. A esta massiva forma de investir capital e conhecimento técnico no setor seguiu-se um aproveitamento da mão de obra de baixa qualificação no trabalho diário e uma interdependência no setor de transporte franqueada pela presença dessas empresas.

Para entendermos melhor essa apropriação do capital estrangeiro no setor de transporte na virada do século, observemos as principais cidades do Brasil em números populacionais e suas respectivas empresas que compraram o direito de transportar passageiros por meio dos bondes elétricos. No Rio de Janeiro, por exemplo, várias companhias ocupavam esse setor da economia na capital, sendo a mais importante delas a Companhia do Jardim Botânico, primeira empresa que circulou com bondes elétricos no Brasil, 1892, parte da empresa passou a pertencer a Light em 1909. No Recife, desde 1899 havia interesses estrangeiros. A Estrada de Ferro Great Western, empresa ferroviária inglesa tentou negociar a concessão de direitos para transportar por sistema elétrico, mas foi a companhia “Pernambuco Tramway & Power Co. Ltd”, com escritório em Londres, que passou a gerenciar o transporte na capital pernambucana. Em Salvador, no mesmo ano que foi inaugurado o serviço por sistema elétrico, 1906 a concessão foi feita à companhia norte-americana “Bahia Tramway, Light and Power Company”, registrada na cidade de Portland, Maine, nos Estados Unidos. Em São Paulo, 1899, é criada “The São Paulo Tramway Light and Power Co”, com capital anglo-canadense.⁷⁸

O novo sistema de bondes no Brasil teve um papel estratégico e fundamental, assim como observado por Elisabet Prudent Soto no Chile. As empresas estrangeiras utilizaram a porta de entrada, ao assumir o controle do serviço de transportes, e a partir daí mediar outros investimentos em escala regional (SOTO, 2018, p. 56). Conforme desenvolveu em seus estudos Antonio Luiz Macedo e Silva Filho, historiador, “a energia elétrica parecia vocacionada à transformação da vida cotidiana, mesmo que a princípio se limitasse à movimentação dos bondes e à luz domiciliar” (SILVA FILHO, 2008, p. 72).

⁷⁸ Semelhantes empreendimentos podem ser observados em outras inúmeras cidades nesse período. As referências aqui citadas foram retiradas da obra “História do transporte urbano no Brasil” de Waldemar Corrêa Stiel. (STIEL, 1984)

Dessa forma, a partir de 1912⁷⁹ e no ano seguinte, acompanhamos a fixação da empresa de bondes elétricos no Ceará. O pedido de isenção de direitos aduaneiros se valia da Lei 271/ 1912 que tornava isento de pagamento de impostos a compra de materiais para funcionamento de estradas de ferro e trilhos urbanos (trilhos e bitolas) (Jornal O Paiz, 24.05.1913, ed. 10456, p. 7).

A Ceará Tramway, Light and Power Co. Ltd. possuía sede em Londres, com endereço na New Broad Street nº 42, na cidade de Fortaleza. Seu escritório foi provisoriamente estabelecido na Rua Barão do Rio Branco, nº 60. Sua administração foi composta inicialmente por E. M. O. Scott (gerente), José de Castro Jucá (chefe do tráfego), N. W. Simpson (engenheiro) e W. E. Palmer (chefe da estação). No escritório também havia a presença de estrangeiros nos cargos de maior complexidade: Thos. Hitchon (contador), A. B. Lima (caixa), C. Hams (escriturário) e José Martins de Sequeira (cobrador) e A. Euterpino Borges (encarregado da luz elétrica). Segundo o Almanaque no Rio de Janeiro, a empresa possuía um capital duas vezes maior que aquele informado à Junta Comercial do Ceará (800.000\$ oitocentos mil réis).

A companhia britânica adquiriu por compra integral as duas empresas de bondes de tração por burros que funcionava dentro do perímetro da capital: a Companhia Ferro Carril do Ceará e a Companhia do Outeiro, que pertenciam até então a Thomé A. da Motta. Havia nove linhas que se destinavam à Estação, eram elas: Praia, Via-Ferrea, Praça Fernandes Vieira, Mororó, Benfica, Matadouro, Alagadiço, Praça dos Coelhos e Outeiro. Passando a partir de 1912 a explorar por sua conta o serviço em rede de *tramways* elétricos de transporte dentro do limite da cidade de Fortaleza, tinha essa concessão prazo de validade até 1987, quando em 04 de julho se encerraria os direitos adquiridos juntos a municipalidade. Como anteriormente existia um prévio acordo estabelecido entre a edilidade e a Companhia de Gás do Ceará para fornecimento de energia a fim de servir na iluminação pública da cidade, a Ceará Tramway destinava-se, exclusivamente, ao sistema de transporte por bondes, sejam públicos ou particulares.⁸⁰

Imagem 10 – Bonde elétrico do Benfica.

⁷⁹ Nesse ano a The Ceará Tramway arquiva seus documentos na Junta Comercial do Estado do Ceará. Informando um capital inicial de 400.000 (Quatrocentos mil réis). 11. Relatório do Ministro da Agricultura, 1913, ed. 1, p. 486-488.

⁸⁰ Almanaque Laemmert. 1914, p. 368, ed 70 (Rio de Janeiro)



Fonte: Arquivo Nirez.

Após a compra das empresas e obtida a concessão para funcionar nas linhas existentes, começaram os trabalhos de troca dos trilhos, que passaram a ser de 8 libras, assentes sobre dormentes de madeira e materiais adequados como os cabos aéreos com trole. Atividade essa que não foi feita sem prejuízo para vida de pelo menos um trabalhador envolvido em um acidente durante esse período. “Na ocasião em que os operários da Ceará Tramway Company guindavam uma grande caldeira, a certa altura as correntes partiram-se, precipitando a caldeira, que apanhou na queda vários operários, matando um e ferindo diversos.” (O Paiz, 18.04.1913, ed. 10420, p. 1).

A companhia dispunha para o tráfego cerca de 320 burros, 28 carros de passageiros, 4 vagões abertos e 2 carros para transporte de carne. A extensão, em 1912, dos trilhos eram 20 km e surgiu a expectativa que o bonde elétrico alcançaria uma rede de 22.500 metros de trilhos.⁸¹

Naquele ano, a população de Fortaleza foi calculada em aproximadamente 70 mil habitantes. A expansão da cidade para áreas cada vez mais distantes, a necessidade de

⁸¹ Impressões do Brasil no século XX, 1913, p. 1044.

deslocamento e o estabelecimento de um serviço regular de transporte tornava os bondes elétricos um artefato material bastante lucrativo para seus permissionários e indispensáveis para a população.

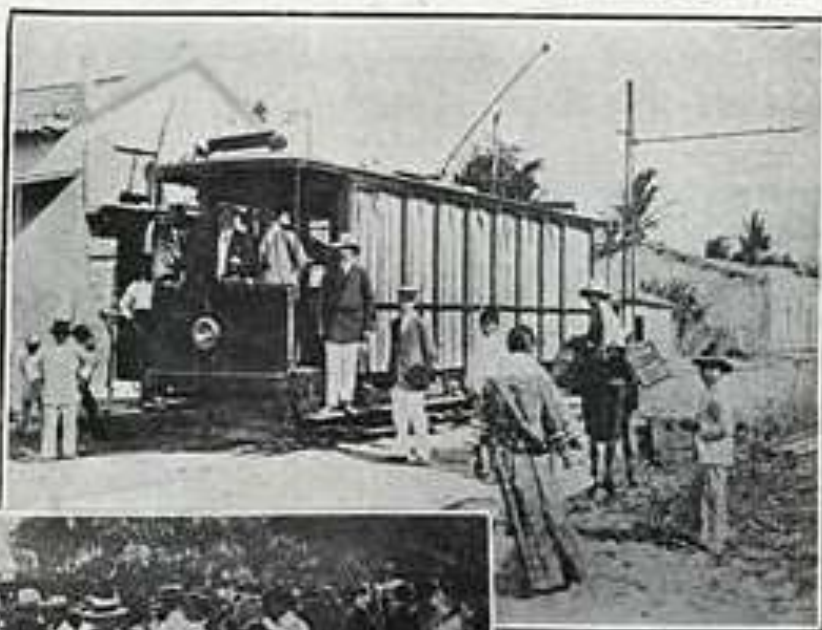
Com a implantação dos bondes elétricos, fazia-se necessário um maior número de vias pavimentadas, tendo em vista que, para além da região central, as demais localidades não passavam de um imenso areal. Além disso, o contato da população com esse novo símbolo do progresso resultaria em um aprendizado de postura e costume com relação a esse objeto, ou o que ele evoca. Agora não era apenas a população que se deslocava em busca do bonde. O bonde poderia ir até a população. Novas fronteiras foram demarcadas e normatizadas pela Câmara Municipal, tendo em vista disciplinar o uso e corrigir condutas que não fossem mais condizentes com os novos tempos. Em certa medida, a cidade também se constrói pelo bonde e para o bonde. (SAMPAIO, 2010, p. 35).

A revista *Fon Fon*⁸², na edição nº 47, publicada no Rio de Janeiro, em 1913, apresenta alguns registros da inauguração do bonde elétrico em Fortaleza. Quatro fotografias que ocupavam a página 29 da citada edição acompanham alguns dos momentos da primeira vez que o bonde elétrico trafegou na capital cearense. Apesar de o bonde aparecer de fato apenas na primeira fotografia, destacando-se nas demais a presença de populares, que aguardavam a passagem da máquina (SAMPAIO, 2010, p. 35).

Imagem 11 – Inauguração do bonde elétrico em Fortaleza, 1913.

⁸² Revista Ilustrada fundada por Jorge Schmidt na cidade do Rio de Janeiro em 1907, foi publicada até 1958. O nome do semanário – onomatopeia do som da buzina dos automóveis foi criação do cartunista Emilio de Meneses. A revista principal personagem um chofer cuja identificação era similar ao nome do periódico, reforçando a ideia de uma publicação fortemente identificada com os valores da modernidade. Em seu editorial a revista foi apresentada como um semanário alegre, político crítico e esfuasista. Pode-se afirmar que apresentava a visão de mundo da sociedade burguesa do início do século XX e influenciava o comportamento das elites, não apenas carioca, por meio de seus registros cômicos e crítica. (ZANO, 2009)

FON-FON! NO CEARÁ



Experiência do 1º bond eléctrico em Fortaleza, presenças em Ses. Coronel Pêrfano Albano, intendente municipal (ao
 lado); Dr. J. O. Marques Porto, director de obras publicas (ao meio); Mr. E. M. Scott, gerente da The Ceará Light and
 Power e engenheiro Pimenta d'Esta Companhia. -- Aspecto da Praça do Ferreira. -- Subida do 1º bond eléctrico, em Fortaleza.
 Convocação popular na Praça do Ferreira. -- Aglomeração popular aguardando a chegada das autoridades e turistas.

Apresenta no rodapé da página, abaixo da última fotografia a legenda:

Experiência do 1º bonde elétrico em Fortaleza, presentes (fotografia 01) os Srs. Coronel Ildefonso Albano, intendente municipal (no estribo); Dr. J.G. Marques Porto, diretor de obras públicas (no motor); Mr. E. M. Scott, gerente da The Ceará Light and Power e engenheiro Picanço d'esta Companhia. Aspecto da Praça do Ferreira. Saída do 1º bonde elétrico, em Fortaleza. Curiosidade popular na Praça do Ferreira. (fotografias 02 e 04) Aglomeração popular aguardando a chegada das autoridades e convidados. (fotografia 03) (Revista Fon Fon, 1913, ed, 47, p. 1) (Rio de Janeiro).

Na fotografia acima, as temporalidades se cruzam na captura de um momento. Fica cristalizada, no canto inferior direito, a presença de um moço, com seu chapéu de palha, montado em um burro de carga, que não desapareceu nem das ruas nem da fotografia. Parece desafiar o tempo e o imponente bonde elétrico ocupado por homens vestidos a caráter para o ato inaugural, deixando-se fotografar enquanto políticos e investidores estrangeiros ostentando o objeto de desejo e símbolo de progresso, que a partir dali caracterizava um novo estilo de vida associado à aceleração e à velocidade, mas também símbolo de um contraste social da cidade.

Ana Maria Mauad, historiadora, ao definir a fotografia como indício ou resíduo de realidade sensível impressa, nos desafia a pensar esse documento através daquilo que não foi revelado imediatamente pelo olhar fotográfico ou por quais caminhos seria possível ultrapassar a superfície da mensagem fotográfica dando visualidade aos sentidos criados.

Nessa perspectiva, a fotografia é interpretada como resultado de um trabalho social de produção de sentido, pautado sobre códigos convencionalizados culturalmente. É uma mensagem que se processa através do tempo, cujas unidades constituintes são culturais, mas assumem funções sígnicas diferenciadas, de acordo tanto com o contexto no qual a mensagem é veiculada quanto com o local que ocupam no interior da própria mensagem (MAUAD, 2005, p. 139).

Ao analisar as revistas ilustradas que circularam no Rio de Janeiro na primeira metade do século XX, a autora estabeleceu uma possibilidade teórico-metodológica de leitura e utilização dessas imagens como documento na pesquisa histórica. “Além de informar, a fotografia também conforma determinada visão do passado para o futuro, ao ser marca de uma materialidade passada, a fotografia é também um símbolo a ser perenizado para o futuro”

(MAUAD, 2005, p 139). Ainda muito importante é lembrar que toda a fotografia está contida em um circuito de produção, circulação e consumo e que até a metade do século XX o controle da técnica de produção invariavelmente foi detido por grupos dominantes e privilégio de uma minoria.

Sendo a fotografia esse resultado da produção de sentidos e circularidade, voltamos atenção às palavras do historiador Ulpiano Bezerra de Meneses, quando aponta que “é necessário tomar a imagem como um *enunciado*, que só se apreende na fala, em situação” (MENESES, 2003, 28). Por isso torna-se indispensável pensar o artefato fotografia em todas as suas dimensões.

Ao serem publicadas no Rio de Janeiro, capital da República, percebemos que é muito mais amplo o nível de consumo e circularidade sobre o transporte público na capital cearense. Não podemos perder de vista que ambos, tanto o controle dos meios de transportes como a imprensa, são elementos que se mantêm atrelados aos interesses da iniciativa privada e de grupos dominantes, bem como a produção técnica da fotografia. Apesar da produção alternativa tanto da imprensa quanto da fotografia.

Nesse caso a fotografia do bonde elétrico em sua inauguração, a aglomeração de pessoas, o espaço escolhido a ser fotografado (a Praça do Ferreira), acompanhada de sua importância simbólica para a cidade e a publicação das fotografias na revista *Fon Fon*, no Rio de Janeiro, não se encontram dissociadas do desejo burguês pela modernização da cidade e a realização desse sonho. Entendemos que simultaneamente à depreciação dos burros como elemento inoperante ao serviço de transporte, há uma construção, inclusive por fotografias, da energia elétrica como elemento indispensável para o progresso, colocando em um novo horizonte a expectativa por esta realização.

E perceptivelmente esse discurso não foi absorvido de maneira passiva e a prática se mostrou diferente. O uso dos burros continuaria a denunciar os obstáculos de uma modernização feita de maneira vertical na sociedade e sem alcançar a todos. O direito à cidade dos bondes elétricos é dividido em camadas sociais e passam a existir a partir da classificação de bondes de primeira e segunda classe, sendo esta última destinada aos sujeitos que vivem às margens dos empreendimentos urbanos introduzidos pelo universo capitalista. Segundo o historiador Geraldo Nobre, a introdução da energia elétrica nos transportes públicos não provocou de imediato uma mudança exponencial em outras esferas da vida dos ambientes da cidade de Fortaleza, que não fosse o transporte, nem assumiu uma posição de

destaque nos quadros da economia estadual (NOBRE, 1981, p. 111). O fornecimento de energia continuaria a ser um desafio para os fortalezenses.

Os bondes elétricos funcionariam alguns anos depois divididos em dois grupos. Os de primeira classe, cuja passagem custava 200 réis, e os de segundo classe, com um custo de 100 réis, estes eram responsáveis pelo transporte dos moradores do subúrbio. Disciplinar a maneira como a população usava o novo equipamento e corrigir as inadequadas condutas se tornaram o alvo da administração da Ceará Light e da municipalidade, normas do cotidiano que passam a ser observadas e punidas com maior rigor, denunciam antigas práticas e nos permite perceber que não é a introdução do novo equipamento que modifica as antigas práticas. Dessa forma estavam presentes nas negociações e nos conflitos com os usuários que eram proibidos de “Art. 1 - fumar nos três primeiros bancos dos carros de passageiros das linhas dos Tramways. Art 2 – É proibido cuspir nos mesmos.” (Jornal Folha do Povo, 23.11.1913, p. 1 *apud* SAMPAIO, 2010, p. 35). Especialmente o Artigo 12 apresentava novas maneiras de controle das viagens e do tempo, seja em prol da empresa ou dos passageiros, condutores e empregados, ao menos nas normas, ficavam obrigados a cumprir tempo estimado para cada viagem e desenvolver velocidade adequada dentro de cada trecho “A velocidade dos carros elétricos será no máximo de 18 km por hora, podendo, nas linhas de “arrabaldes” atingir 25 km por hora” (SAMPAIO, 2010, p. 36-37).

Gradativamente essas linhas foram estendidas, gerando solicitações de cunho particular ou em benefício de um pequeno grupo como esta feita “ao gerente da The Ceará Tramway Light and Power a fim de ser prolongada uma das linhas da Fernandes Vieira e Mororó, de sorte que passem os *bonds* nas proximidades da Escola de Aprendizes de Marinheiros ou ahi façam paradas” (Diário Oficial, 22.09.1914, ed. 09, p. 2). E ainda, aquela feita “Ao sr. Dr. Secretario do Interior [...] em que o comandante geral da Guarnição Militar do Estado solicita um passe nos carros da The Ceará Tramway Light para o oficial que estiver de ronda à guarnição” (Diário Oficial, 26.11.1914, ed. 51, p. 2).

Os bondes por sistema elétrico tornaram o tráfego da cidade mais veloz, ao menos até os ônibus passarem a circular pelas ruas da capital a partir de 1920 e foram o principal meio de transporte coletivo de Fortaleza durante os seus 34 anos de funcionamento, até o ano de 1947, quando foi desativado por não mais comportar as necessidades cotidianas dos habitantes e tornar-se um transporte deficitário que não atendia aos moradores dos arrabaldes que surgiram na primeira metade do século XX. No total, Fortaleza possuiu por 67 anos

bondes que de maneira sistemática trafegaram pela cidade, ampliando definitivamente sua malha urbana, modificando a paisagem e a pavimentação e divididos em dois sistemas de locomoção: por burros e por sistema elétrico.

Diante das dificuldades enfrentadas pelos bondes elétricos nas décadas seguintes, principalmente em 1930 e 1940, quando muitas reclamações, queixas e acidentes vão aparecer nos jornais:

O serviço de ônibus aparecia como alternativa possível de transporte coletivo para a cidade, estando cada vez mais presente nos noticiários, nas leis e nas ruas de Fortaleza [...] 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 (SILVA, 2016, p. 10).

Os bondes se tornaram um objeto cultural significativo, mesmo após sua retirada das ruas da cidade, substituídos em alguns casos apenas na segunda metade do século XX, consolidou-se na memória dos sujeitos no tempo presente aspectos fundamentais para entendermos as temporalidades que nos acompanharam. Atualmente, a memória afetiva dos bondes remete ao veículo da tranquilidade, do deslocamento lento, antigo, que possibilitava apreciar a paisagem enquanto fazia a viagem, sem interrupções, aquele bonde que remete a figura de um condutor paciente e voluntarioso, com seu chapéu e farda da companhia, sempre disposto a ajudar um passageiro desatento ou uma senhora idosa com dificuldades de subir no bonde. Memórias essas que são mediadas, obviamente, pela nossa atual temporalidade, carregadas pelo excesso de velocidade e pela falta de empatia entre passageiros e motoristas no trânsito.

CONCLUSÃO

A pesquisa apresentada analisou o processo de funcionamento do bonde de tração animal na cidade de Fortaleza, entre 1880 – 1914, reconhecendo o papel do Estado, representante do poder público, capaz de conceder permissão de funcionamento e fiscalização da execução do serviço; além disso, analisou as ações da iniciativa privada, representada por investidores e acionistas, na apropriação e mercantilização da mobilidade urbana através dos negócios envolvendo o serviço de transporte coletivo.

Com isso, pretendeu contribuir com novas possibilidades de interpretação da história dos transportes e dos bondes de tração animal entre o século XIX e o século XX, espacializando e problematizando os diversos aspectos socioculturais em que os bondes tiveram presentes como protagonistas, tendo em vista sua profunda e decisiva participação no processo de formação da tessitura urbana e expansão da cidade.

Contribuiu assim para entender uma série de processos envolvendo os transportes, os históricos modos de deslocamentos pela cidade, a concentração de capitais nas mãos de pequenos grupos de investidores ao longo do tempo. Para tanto, procurou promover interpretações do espaço urbano, realizadas mediante a sobreposição de documentação textual como jornais, almanaques, textos literários e códigos de postura, bem como por meio de exercício cartográfico e iconográfico.

O exercício de analisar historicamente esse veículo promoveu uma leitura por diferentes momentos do processo de sua implantação enquanto meio de transporte apropriado ao espaço urbano, entre os quais se encontram, conforme analisado: a criação de uma empresa específica para a condução de passageiros, algo que inaugura uma nova relação na exploração do espaço da cidade, ao organizar, burocratizar e mercantilizar de maneira sistemática a mobilidade; assim como, a importação de novas tecnologias. Foi o caso de materiais que passam a compor a imagem da cidade (trilhos e agulhas, entre outros) e o tráfego de veículos que operava em diferentes modais de deslocamentos, no caso, as carroças e os bondes, mas que não substituíram um ao outro, apesar das tentativas do poder público.

Da mesma forma, uma questão perpassa todo o texto desse trabalho: de maneira recorrente o discurso de modernização das cidades e a promoção do progresso retornou a cada capítulo. Por meio de reformas urbanas em ruas, praças, ou implantação de infraestrutura (encanamento de água, iluminação, transportes), o progresso foi um discurso apresentado

como um horizonte que estava por vir. Essa fórmula, tão típica na modernidade, assume um caráter de desenvolvimento por meio dos fluxos, em nosso caso, por meio dos transportes por veículo. O bonde faz parte de um discurso, que procura sustentar o espírito capitalista burguês na crença do progresso.

A chegada dos bondes às ruas da capital é anunciada como uma marca de superação após os três anos de seca (1877-79) que marcaram a Província do Ceará, foi visto como símbolo de uma retomada dos investimentos e crescimento da capital, em busca de um futuro, um horizonte, conforme as palavras do Presidente da Província no ato inaugural: “Hoje, que nova fase se abre para o Ceará, prometedora de melhor sorte, é de esperar, que não repouse a diretoria no resultado que já conseguiu e, ao contrário, prossiga confiante no futuro” (Jornal O Cearense, 19.02.1880, ed. 17, p. 2).

Esse horizonte está sempre no futuro; naquele presente, a miséria de grande parcela da população contrastava com a pompa do discurso, a convivência das pessoas, em sua grande maioria, com problemas básicos à vida como a falta de comida, péssimas moradias e pobreza extrema, fazia ruir os desejos de uma pequena camada social abastada, que investia seus capitais na cidade. Não obstante, o desejo das reformas urbanas, fosse também uma busca por “civilizar” a população, legislando sobre a sua conduta e suas práticas.

Durante o período de uso da tração animal, os bondes enquanto objetos móveis tiveram sua passagem pelas ruas e pelos discursos. Entre o investimento feito na montagem, instalação e execução da empresa visto como a materialização do progresso há também o efêmero protagonismo, que rapidamente precisou ser reestruturado a partir de um novo discurso. De acordo com Maria Silva Hadler,

A extinção dos bondes no cenário urbano não foi apenas a extinção de um meio de transporte coletivo. Expressou o declínio de certa temporalidade, de certas formas de percepção e de representação quanto ao espaço da cidade, de certas formas de viver e estar neste espaço por parte de parcelas expressivas da população (HADLER, 2007, p. 263).

As marcas de uma nova conjuntura são anunciadas, em cada tempo, mediante a fabricação de novas necessidades, como o aumento da velocidade, a inserção de novas invenções que passam a substituir antigas inovações, concorrendo para um novo horizonte, capaz de ser visto como única forma de incorporar-se ao ritmo de vida alucinante promovido nas cidades. Assim foi possível acompanhar o processo de depreciação dos bondes de tração

animal para a implantação dos bondes de sistema elétrico, visto como o *espírito de uma época*, segundo Machado de Assis.

Os bondes de tração animal permaneceram na memória, nas crônicas e na literatura dos sujeitos que utilizaram, porém nas ruas ele foi substituído pelo bonde de sistema elétrico. A partir desse momento, há uma significativa separação no contrato que envolvia a presença de músculos e máquinas como energia para o deslocamento. Até então esse deslocamento, principalmente urbano, se fazia associado à força muscular, especificamente, como símbolo de distinção social, carregado literalmente pelos músculos de seres humanos – cabem nos recordar aqui as maneiras de transportar através das cadeiras de arruar ou nas liteiras, comuns no século XIX, levadas nos ombros de pessoas escravizadas nos principais núcleos urbanos. A presença muscular de animais como auxiliares na função de transporte de carga e pessoas é ainda mais antiga. A eletricidade abria a possibilidade de o transporte ser feito mediante o conhecimento técnico, daqueles que sabem operacionalizar uma máquina e não necessariamente usar sua força muscular para movê-la.

Jorge Henrique Sampaio, estudando os bondes de sistema elétrico em Fortaleza, relata que esse progresso prometido pela eletricidade “não aconteceu como as pessoas imaginavam, ou como os administradores queriam. O que, no início, gerou furor pela novidade tecnológica, aos poucos foi mostrando o lado ineficiente de uma cidade em expansão” (SAMPAIO, 2010, p. 131). A instalação de transporte coletivo nas cidades estabeleceu novas medidas, antes restritas a distâncias que podiam ser feitas a pé, a partir dos trilhos ferroviários e a implantação dos bondes em ambiente urbano, a expansão das áreas urbanas concorreu para a inauguração de novas experiências nos transportes, no espaço e, principalmente, no tempo.

Nos dias atuais, essas distâncias são disputadas por aqueles que se sentem realizados em cumprir em menor tempo, ironicamente as ruas e as avenidas engarrafadas, buzinas, colisões, acidentes, legislação específica de trânsito, implantações múltiplas para fazer o trânsito fluir e garantir os deslocamentos são as marcas do trânsito das grandes cidades, atualmente. Obviamente, que não se pretende aqui traçar uma linha contínua entre tantas décadas, mas é possível apontar rupturas e continuidades no que diz respeito aos modos de lidar com os espaços da cidade em razão da mobilidade urbana. As numerosas sinalizações verticais e horizontais ainda nos colocam a um olhar atento e vigilante nas ruas diante do receio dos acidentes, bem como a reivindicação do acesso ao transporte coletivo, sem a necessidade do pagamento de passagem, mobilizando diversos coletivos pelo país a fim de

conquistar o passe livre em metrô, trens e ônibus, o preço das passagens, que continuam sendo alvo de protesto, greves e grandes manifestações no Brasil do século XXI, apontam-nos que o *direito à cidade*, de fazer a cidade, ainda é restrito e excludente.

Os modais ferroviários como metrô e Veículo Leve sobre Trilho (VLT) ganharam relevância na última década na cidade de Fortaleza. A inauguração desses transportes, após mais de 30 anos de construção e implantação de suas linhas, promoveu variados tipos de reflexões, tais como, o retorno de um transporte coletivo sobre trilho que atende a população que mora, sobretudo, nos bairros da periferia e municípios da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), principal destino da Linha Sul que compõe o ramal Fortaleza – Maracanaú – Pacatuba e da Linha Oeste (com destino à Caucaia, também município localizado na RMF); a efetivação de veículos que promovem o uso de meios de transportes coletivos incentivando a redução do uso de transportes individuais. Entretanto é preciso citar a terceirização do trabalho por parte do Estado para a execução desse serviço, concessão de licença para empresas privadas organizarem quadros de trabalhadores e manutenção das estações; e a remoção de casas e vilas que ficavam próximas aos trilhos, famílias inteiras que tiveram que sair, após serem indenizadas pelo poder público, por conta do uso do espaço para a passagem do metrô ou VLT.

Após 70 anos de extinção das linhas de bonde na capital cearense, há em curso um projeto do Governo do Estado do Ceará e da Prefeitura Municipal de Fortaleza, para a reimplantação de uma linha de bonde elétrico no centro da capital, um projeto que busca dar ao bonde um uso cultural e turístico e que, segundo o Governo, tem como propósito “requalificar o Centro e fortalecer a economia criativa” (CEARÁ, 2021, p.11) O projeto inicial deve implementar 2,1 km de linha, para o tráfego de um bonde aos moldes do VLT (por sistema elétrico) - modelo que já se encontra em fase de teste na cidade (entre as estações Parangaba e Cais do Porto) – o bonde a ser implantado deve percorrer referências culturais da cidade como o Centro Cultural Dragão do Mar, a Biblioteca Estadual do Ceará, o Teatro São José, o Forte Nossa Senhora da Assunção, a Catedral da Sé o Passeio Público e a Emcetur. Novamente, voltamos aos questionamentos e pensamos a cidade como um espaço que deveria ser para todos. Quem se utilizará essencialmente dessa nova linha? Em uma cidade turística como Fortaleza, os destinos e referências desse trajeto já fazem parte hoje da rota do turismo que deixam milhões de reais na cidade. Não obstante, o mesmo Centro de Fortaleza convive

com miséria e abandono dos sujeitos em situação de rua, que certamente serão afetados pelas obras e serviço.

O retorno dos bondes como veículos de transportes cotidianos, para além de atração turística, já existe como realidade em muitos países da Europa, linhas que auxiliam trens e metrô no deslocamento coletivo da população, mobilizam projetos e captação de recursos para projetos semelhantes no Brasil, apesar de não ser uma realidade em Fortaleza. Por fim, o bonde segue nas linhas da História, nas memórias e nas fotografias. A cidade segue sendo disputada pelos muitos grupos que a reivindicam o direito, por hora usurpado, a ela. Nosso desejo não encerra nessas linhas, mas concentra-se justamente na ampliação do direito de ir e vir pela cidade.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, Manoel Carlos Fonseca de. **Adolfo Caminha e Rodolfo Teófilo: a cidade e o campo na literatura naturalista cearense**. 2002. 145 f.- Dissertação (Mestrado)- Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós- Graduação em História, Fortaleza (CE), 2002.
- ALENCAR, Maria Emilia da Silva. “**À sombra das palavras**”: a oligarquia acciolina e a imprensa (1896 – 1912). Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em História (UFC), 2008.
- ANDRADE, Margarida Julia Farias de Salles. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810 – 1933)**. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. FAUUSP. São Paulo, 2012.
- ANDRADE, Oswald. **Um homem sem profissão sob as ordens de mamãe-memórias e confissões**. São Paulo: Civilização Brasileira, 1978.
- ARAÚJO, Rosa Maria Barbosa de. **A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano**. Rio de Janeiro: Rocco, 1993.
- ASSIS, Machado de. **Crônicas escolhidas de Machado de Assis – Coleção Folha**. São Paulo: Ática, 1994.
- AZEVEDO, Elciene. A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da raça paulista. In AZEVEDO, Elciene ...[et al]. **Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, século XIX e XX**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2009.
- AZEVEDO, Miguel Ângelo de. **Cronologia ilustrada de Fortaleza: roteiro para um turismo histórico e cultural**. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.
- BALCÃO, Lier Ferreira. **A cidade das reclamações: moradores e experiência urbana na imprensa paulista (1900-1913)**. Dissertação de Mestrado, História Social. PUC/SP. 1998.
- BARATAY, Éric. Comover-se com os animais. In: CORBIN, Alan, COURTINE, Jean-Jacques, VIGARELLO, George. **História das emoções: Do final do século XIX até os dias de hoje**. (vol.3) Petrópolis, RJ: Vozes, 2020.
- BENJAMIN, Walter. “Sobre alguns temas em Baudelaire”. IN: **Obras Escolhidas, III, Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. SP: Brasiliense, 1989.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. **O que vai pela cidade: automobildade e crime de trânsito em Fortaleza na década de 1920**. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História, 2014.

BILAC, Olavo. **Vossa insolência**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

BLOCH, M. “Advento e conquista do moinho d’água”. In: GAMA, R. (Org.). **História da técnica e da tecnologia**. São Paulo: T.A. Queiroz; Edusp, 1985.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna**. São Paulo: EDUSP, 2000.

BRASIL. **Lei 2.033**, de 20 de setembro de 1871. Altera diferentes disposições da Legislação judiciária. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM2033.htm (acessado em 03.01.2019).

BRASIL, Eric; NASCIMENTO, Leonardo Fernandes. **História digital**: Reflexões a partir da hemeroteca digital brasileira e do uso de caqdas na reelaboração da pesquisa histórica. Estudos Históricos Rio de Janeiro, vol 33, nº 69, p. 196-219, Janeiro-Abril 2020.

ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. **O Manifesto Comunista**. Tradução Maria Lucia Como. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMINHA, Adolfo. **A normalista**: 6. ed. Fortaleza, CE: Editora ABC Fortaleza, 1997.

CAMPOS, Eduardo. **Inquilino do passado**. Fortaleza: Casa de José de Alencar/ Programa Editorial, 1998.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). Tese (doutorado). Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2014.

CAPELATO, Maria Helena. **História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto, 1988.

CARMO, Bruno Bortoloto do. **Entre fiscais e multas**: experiências urbanas através das Posturas Municipais (1870 – 1890). São Paulo: e-Manuscrito, 2019.

CARVALHO, Nelly Medeiros et al. **Anúncios de imóveis na imprensa do Recife: do século XIX aos dias atuais**. 2006.

CASTRO, José Liberal de. Arquitetura eclética no Ceará. In: FABRIS, Annateresa. (org.) **Ecletismo na arquitetura brasileira**. Nobel, 1987.

CASTRO, José Liberal de. **Contribuições de Adolfo Herbster à forma urbana de Fortaleza**. Revista do Instituto do Ceará, 1994.

CHALHOUB, Sidney (org.), **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas, S.P., Ed. Da UNICAMP, 2009.

CORBIN, Alain. Bastidores: o segredo do indivíduo. *In*: Perrot, Michele [*et al*]. **História da vida privada 4**. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. 6º ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. *Projeto História*, v. 35, 2007.

DE MELO, Victor Andrade. **O mar e o remo no Rio de Janeiro do século XIX**. *Revista Estudos Históricos*, v. 13, n. 23, p. 41-72, 1999.

DUARTE, Ronaldo Goulart. **A contribuição dos transportes públicos para a contínua redefinição da centralidade de Madureira**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

FERNANDES, Ana Carla Sabino. **A imprensa em pauta: Jornal Pedro II, Cearense e Constituição**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006.

FREYRE, G. **O Escravo nos anúncios de jornais brasileiros do séc. XIX**. Recife:

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

GIUCCI, Guillermo. “**El tranvia de la modernización**”. *Nuevo Texto Crítico*, vol 12, n. 1, 1999.

GIUCCI, Guillermo. **A viagem dos objetos**. *História, Ciência e Saúde*. Manguinhos, vol. VIII (suplemento), 1071-88, 2001. p.1072.

HADLER, Maria Silvia Duarte. **Trilhos da modernidade: memória e educação urbana dos sentidos**. Campinas, SP: Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, 2007.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. *In*: Maricato [*et al*]. **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

HOBSBAWM, Eric. **A era do capital (1848 – 1875)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

HOBSBAWM, Eric. **Da Revolução Industrial ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense, 1983.

IGLESIAS, Francisco. **A revolução industrial**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

JURUÁ, Ceci Vieira. **Estado e construção ferroviária**: quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852-1867. 2012. 284 f. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

KELLI, Marcus Vinicius. **Hierarquia sobre rodas**: luxo, consumo e tecnologia em uma oficina de veículo de tração animal na capital do Império. (1830-1890). Revista Ars Histórica, nº 14, jan/jun 2017, p. 274-292.

KEMP, T. **Grã-Bretanha 1870-1914**: um pioneiro sob pressão. In: A revolução industrial na Europa no século XIX. Lisboa: Edições 70, 1987.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**. Rio de Janeiro: Contraponto, v. 25, 2006.

LANDES, D. S. **Prometeu desacorrentado**: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, desde 1750 até a nossa época. São Paulo: Nova Fronteira, 1994.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LIMA, Alexandre Martins de. **Pelos trilhos dos bondes**: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Pará. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2011.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas**: entre o sertão e a civilização (1880-1930). Dissertação de Mestrado em História, PPGH-UFMG, 2003.

MAIA NETO, Emy Falção. **Cartografia das águas**: territorialidades, políticas e usos da água doce em Fortaleza. (1856-1926). Tese (Doutorado). Universidade Federal do Ceará (UFC), Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social. Fortaleza, 2015.

MARTINS, Mônica de Souza Nunes. **O espetáculo da economia**: a Primeira Exposição Nacional da Indústria no Império do Brasil, em 1861. Revista Topoi (Rio de Janeiro), ago. 2020, vol. 21, nº 44. P. 497 – 517, 2020.

MATOS, Fábio de Oliveira. **A cidade de papel**: cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza. Dissertação de Mestrado em Geografia. Curso de Mestrado Acadêmico em Geografia. Fortaleza: CCT/UECE, 2009

MATOS, Maria Izilda Santos de. **A cidade, a noite e o cronista**: São Paulo e Adoniran Barbosa. Bauru, SP: EDUSC, 2007.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e cultura**: história, cidade e trabalho. Bauru, SP: Edusc, 2002.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MAUAD, Ana Maria. **Na mira do olhar**: um exercício de análise da fotografia nas revistas ilustradas cariocas, na primeira metade do século XX. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. sér. v 13. n. 1. Pp 133-174. Jan-jun, 2005.

MELO, Victor Andrade de; Schetino, Andréa. **A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX**. Revista Estudos Feministas [online]. 2009, v. 17, n.1. [Acessado 30 Maio 2021] pp. 111-134. Disponível em:

MENESES, Ulpiano Bezerra. **Fontes visuais, cultural visual, História visual**. Balanço provisório, propostas cautelares. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 23, nº 45, pp. 11-36 – 2003.

MENEZES, Antônio Bezerra de. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Revista do Instituto Histórico do Ceará, 1895.

MENEZES, Raimundo de. **Coisas que o tempo levou**: crônicas históricas da Fortaleza antiga. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.

MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil**: a 130-year Survey. New York: Bonde Press, 1989.

NASCIMENTO, Mara Regina do. **Sobre os trilhos do bonde**: os caminhos de uma cidade brasileira. Porto Alegre: PUC-RS, 1996.

NEVES, Frederico de Castro. **A seca e a cidade**: a formação da pobreza urbana em Fortaleza (1880 – 1900). In: SOUZA; NEVES (*Org.*) *Seca*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

NOBRE, Geraldo. **Ceará**: energia e progresso. Apresentação de Eduardo Campos. Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto; Imprensa Oficial do Ceará, 1981

OLIVENOR, José. **“Metrópole da fome”**: a cidade de Fortaleza na seca de 1877-1879. In: SOUZA; NEVES (*Org.*) *Seca*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

PECHMAN, Robert Moses. **Cenas primordiais** – como o discurso inventou a cidade. Anais: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. PUC-Campinas, 1998.

PECHMAN, Roberto Moses. **Pedra e discurso**: cidade, história e literatura. Revista Semear. Dossiê: Cidades em diálogos. Volume 3.

Disponível em: http://www.lettras.puc-rio.br/catedra/revista/3Sem_06.html, 2006.
Acesso em 23/09/2021.

PECHMAN, Robert Moses. **Desconstruindo a cidade**: cenários para a nova literatura urbana. Revista Rio de Janeiro, n. 20-21, jan – dez, 2007. Epub, ago/ 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais-Espetáculos da Modernidade do século XIX**. São Paulo: Hucitec, 1997.

PINHO, Fernando Augusto Sousa. **Festas, inaugurações e decepções: a implantação dos bondes elétricos em Belém**. Monografia. Especialização em História da Amazônia. Universidade Federal do Pará, 2001.

PRAZERES, Maria das Graças do Nascimento. **Nos trilhos do progresso: os bondes elétricos na Primeira República em São Luís/ MA**. Teresina: UFPI, 2011.

RAMA, Ángel. **Cidade das letras**. Trad. Emir Sader. São Paulo: Boitempo, 2015.

RAMOS, Francisco Régis Lopes. **O fato e a fábula: o Ceará na escrita da história**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2012.

REIS, Ana Isabela Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2015.

REZENDE, Antonio Paulo. **(Des) encantos modernos: história da cidade do Recife na década de vinte**. 2º Ed. Recife: Editora UFPE, 2016.

RODOLFO, Renato Mesquita. **A Universidade (Federal) do Ceará entre o Benfica e a Gentilândia: espaços, lugares e memórias (1956-1967)**. 2015. 168f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza (CE), 2015.

SALDANHA, Carlos Fernando Furtado. **Meios de transporte coletivos de tração animal na cidade do Rio de Janeiro (1838 – 1892)**. Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. **Para não perder o bonde: Fortaleza e o transporte da Light nos anos de 1913-1947**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, UFC, 2010.

SANTOS, João Marcelo. **Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização**. *Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 3, p. 99-123, 2010.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton. **O tempo das cidades**. *Ciência e Cultura*. [online] vol. 54. N.2, p. 21-22, 2002.

SANTOS, Paulo César. **Produtos da terra: tempo, espaço e técnica nas exposições industriais (1861 – 1922)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza (CE), 2016.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. **Economia moral e revolta**: o caso dos bondes em São Paulo. Projeto História, São Paulo, nº 34, p. 133- 146, jun. 2007.

SCHWARCZ, Lilia M. O que vai por ai ou quando o otimismo social se torna utopia. In: COSTA, Angela Marques da et al. **1890-1914**: no tempo das certezas. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SEVCENKO, Nicolau. **A revolta da vacina**: mentes insanas em corpos rebeldes. São Paulo, SP: Cosac Naify, 2010.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**: tensões sociais e criação cultural na Primeira República. 2ªed. São Paulo: Brasiliense, 2003.

SILVA, Ana Carla Pereira da. **“Que nossas vistas se voltem para os ônibus”**: a implantação dos auto-ônibus em Fortaleza (1926-1953). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2016.

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

SILVA, Antônio Zilmar. **O festejo por principio, a pilheria por base, a revolta por fim**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, v. 28, 2004.

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. **Entre o fio e a rede**: a energia elétrica no cotidiano de Fortaleza (1945-1965). 2008. 339 f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

SINGER, Peter. **Libertação Animal**: o clássico definitivo sobre o movimento pelos direitos dos animais. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

SOTO, Elisabet Prudent. **Modernização urbana e mobilidade**: itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857 – 1934. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas na Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

STEIGLEDER, Clara Natalia. **A sociabilidade na cidade moderna**: os bondes e a Porto Alegre de 1980 – 1945. Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2016.

STIEL, Valdemar Correia. **História do transporte urbano no Brasil**: bondes e trólebus: “summa tranviariae brasiliensis”. São Paulo: EBTU, 1984.

STUDART, Guilherme, Barão de. **Para a história do jornalismo cearense**: 1824-1924. Fortaleza: Typ. Moderna, 1924.

TEÓFILO, Rodolfo. **Libertação do Ceará**: queda da oligarquia Acioly. Edição fac-sim. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 2001.

THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In. **Costumes em comum**. Trad. Rosaura Eichemberg. Editora Schwarcz, São Paulo:1998.p. 267 – 304.

VIANA, Carlos Negreiro. **Empresários e empresas**: no início da industrialização do Ceará. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2018.

VIRILIO, Paul. **A arte do motor**. São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

WEID, Elizabeht von der. **O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 30 p. 1997. Disponível em:
http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/oz/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf.
Acessado em: 08/08/2019.

WILLIAMS, Trevor I. **Histórias das invenções**: do machado de pedra às tecnologias da informação. Belo Horizonte: Guttemberg, 2009.

ZANO, Maria Cecília. **A sociedade carioca da Belle Époque nas páginas do Fon fon!** Revista Patrimônio e Memória. Unesp. Fclas, Cedap, v.4, n.2, p. 217-235, jun. 2009.

ANEXO A - Horário dos bondes de tração animal para passageiros em 1890 em Fortaleza/ CE.⁸³

Da Estação da Companhia para:

- a) Praia: 6h, 6:30 e de hora em hora até 7:30 da noite.
- b) Via-Férrea: 6 horas da manhã até às 8 horas da noite de uma em uma hora.
- c) Pelotas: 6 horas.
- d) Mercado Público: 8h: 30

Da Via Férrea de Baturité para:

- a) Estação dos bondes: 7 horas da manhã até 9 horas da noite de uma em uma hora.
- b) Pelotas: 6h: 30 da manhã até 9h: 30 de uma em uma hora.
- c) Matadouro: 12h: 30

Da estação da Praça de Pelotas para:

- a) Praia: 7 horas da manhã até 8 horas da noite.
- b) Via Férrea: 6:30 da manhã até 8:30 da noite de uma em uma hora.
- c) Estação dos bondes: 8:30

Da Estação da Praia para:

- a) Pelotas: 6h: 55 da manhã até 7h: 55 da noite de uma em uma hora.
- b) Estação de bondes: 6h: 25 da manhã até 8h: 25 da noite de uma em um hora.

Da estação de bondes para:

- a) Praça Fernandes Vieira: 6 horas.

Da Praça Fernandes Vieira para:

⁸³ Jornal Libertador, 01.05.1890, ed. 100, p. 3.

- a) Praça do Ferreira: 6h: 30 da manhã de uma em uma hora até 8:30 da manhã, a partir das 9h: 50 da manhã até 8h: 50 da noite.

Da Praça do Ferreira para:

- a) Cemitério 6h: 45 da manhã até 5h: 45 da tarde, com intervalo entre as 9 horas da manhã e 4 horas da tarde, quando os bondes ficam suspensos.
- b) Fernandes Vieira: 7h: 15 da manhã até 8h: 15 da noite de uma em uma hora, com mais um bonde as 9 horas da noite.

Do Cemitério para:

- a) Praça do Ferreira: 7 horas da manhã até às 9 horas da manhã de uma em uma hora e a partir de 4h: 30, 5 horas e 6 horas da tarde.

Da Estação da companhia para:

- a) Benfica: 6 horas.

Da Praça do Ferreira para:

- a) Benfica: 7h: 15 da manhã até 8h: 15 da noite de uma em uma hora.

Do Benfica para:

- a) Praça do Ferreira: 6h: 40 da manhã até 8h: 40 da noite de uma em uma hora.

(Libertador, 01.05.1890, ed. 100, p. 3).

