



VII Simpósio Nacional de História Cultural
**HISTÓRIA CULTURAL: ESCRITAS, CIRCULAÇÃO,
LEITURAS E RECEPÇÕES**

Universidade de São Paulo - USP

São Paulo - SP

10 e 14 de Novembro de 2014

**TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E PERCEPTIVAS: O TRANSPORTE
COLETIVO DE ÔNIBUS EM FORTALEZA (1920-1940)**

Ana Carla Pereira da Silva*

A tendência, em todos os países, é substituir o bonde pelos auto-omnibus, que evitam a construção de linhas e outras despesas vultosas. Mesmo entre nós, já vemos o auto-omnibus fazer concorrência com vantagem aos bondes. É preciso que a Prefeitura nos calçamentos novos, não perca de vista que á cidade interessa a intensificação do serviço de onibus. (*A Nação*, 27 out. 1931, p. 03).

A reportagem acima se situa no período em que o serviço de ônibus começava a operar na cidade de Fortaleza¹. No entanto, longe de ser consensual, a implantação desses novos veículos urbanos foi marcada por ferrenhas disputas nas vias públicas, sobretudo com os bondes elétricos da empresa *Light*².

* Mestranda no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará.

¹ Os ônibus a gasolina começaram a ser mais utilizados na Europa durante a primeira década do século XX (STIEL, 2001, p. 23). No Brasil, a primeira cidade onde os ônibus transitaram foi no Rio de Janeiro, em 1908. Em outros municípios como São Paulo, Manaus, São Bernardo, Joinville – a implantação dos ônibus aconteceu na década de 1920 (RODRIGUES, 2001, p. 28). Fortaleza, cidade em que se concentra atenção, teve sua primeira experiência com ônibus em 1919, sob financiamento do governo estadual. No entanto, foi com a criação das empresas particulares nos anos de 1920 que esse tipo de transporte se consolidou na cidade (MENEZES, 2009, p.130).

² Os bondes elétricos funcionaram entre 1913 e 1947, sendo administrados pela empresa inglesa *Ceará Tramway Light and Power Company Ltda*. Durante esse período, eles foram considerados o principal transporte coletivo de Fortaleza (SILVA FILHO, 2006, p. 37-38).

As formas mais simples de locomoção, como andar a pé, de bicicleta ou de carroça passaram a ter que conviver cada vez mais com esses veículos associados à modernização dos espaços urbanos – bondes, caminhões, ônibus e automóveis –, devido ao aumento do tráfego motorizado nas décadas de 1930 e 1940. A inserção desses transportes na cidade, porém, exigiu algumas transformações físicas no espaço urbano e também provocou alterações perceptivas.

Nesse sentido, este trabalho se propõe a analisar como certas alterações perceptivas e mudanças na infraestrutura urbana estavam interligadas, direta ou indiretamente, à introdução dos novos veículos automotores, em especial os ônibus. Há também a intenção de discutir como esses transportes foram (ou seriam) afetados pelas políticas de intervenção estatal no território citadino entre as décadas de 1920 e 1940. Para isso, foi feito um trabalho empírico com as atas das sessões da Câmara Municipal de Fortaleza, os Planos de Urbanização de 1933 e 1947, os Códigos de posturas do município e os periódicos locais.

Conforme Bruno Latour: “Possuímos centenas de mitos contando como o sujeito (ou o coletivo, ou a subjetividade, ou as epistemes) construiu o objeto [...] Não temos, entretanto, nada para nos contar o outro aspecto da história: como o objeto faz o sujeito” (1994, p.81 *apud* SILVA FILHO, 2002, p. 12). Sendo assim, um dos intuitos deste trabalho é pensar, nas devidas proporções, como o objeto ônibus ajudou na construção de um novo sujeito, demandando novos aprendizados para o uso desse veículo e alterando percepções/sentidos dos fortalezenses no período em estudo.

Além disso, procurou-se pensar também a relação entre espaço e técnica – via introdução dos ônibus. Para isso, estabelece-se diálogos com a perspectiva do geógrafo Milton Santos, que compreende a técnica como um elemento que faz parte do território, de sua constituição e de sua transformação. Sendo essa mesma técnica também formada, transformada a partir do meio social e espacial que insere. (SANTOS, 2008, p. 29-55-59).

No período em estudo, é possível observar, principalmente por meio dos jornais, uma crescente preocupação com o estado das vias de circulação da cidade. Até então o calçamento existente - ou inexistente em algumas áreas da cidade - não incomodava. Porém, com o crescimento do número de veículos motorizados a pavimentação passou a ser taxada de feia, irregular, imprópria para os meios de locomoção modernos. Vale salientar também que os anos 1920 e 1940 marcam, respectivamente, a criação da

primeira empresa privada de ônibus e a consolidação desses transportes em Fortaleza, após a retirada de outro importante transporte coletivo, os bondes elétricos.

Busca-se compreender, portanto, como se apresentavam as discussões sobre a pavimentação na imprensa e na Câmara e como a administração municipal passou a ser responsabilizada por solucionar essa questão - sob a justificativa de o calçamento ser um elemento fundamental para a ampliação do transporte coletivo de ônibus -, em meio a interesses políticos e econômicos, mas também transformações na experiência sensorial/perceptiva das noções de tempo, espaço, velocidade e conforto. Além disso, importa entender como a questão dos transportes de ônibus, das vias de circulação foi pensada e apresentada nos planos de urbanização de Fortaleza.

A MOBILIDADE URBANA NOS PLANOS DE URBANIZAÇÃO

Neste primeiro tópico, pretende-se discutir como a questão da mobilidade urbana e dos transportes coletivos, em especial os ônibus, foi apresentada nos planos de urbanização – “Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza” (1933) e o “Plano Diretor para Remodelação e Extensão de Fortaleza” (1947).

O Código de posturas e o plano de urbanização da década de 1930 foram produzidos na administração do prefeito Major Manuel Tibúrcio Cavalcanti³. Em suas memórias, Raimundo Girão afirma que Tibúrcio, além de militar, era engenheiro e isso, talvez, justifique as medidas tomadas por ele em relação à ordenação do espaço urbano (1984, p. 167). Diferentemente dos prefeitos anteriores que, mesmo promovendo alterações na cidade com construções de espaços públicos, ajardinamento de praças, não dispunham de um projeto sistematizado (COSTA, 2007, p. 72), o prefeito militar mandou levantar uma planta da cidade, tratou da elaboração de um novo código de posturas e de um plano de urbanização na sua administração. Além disso, nesse meio tempo, ainda foi empreendida algumas mudanças na Praça do Ferreira antes da reforma efetiva de 1933 – executada sob o comando do seu sucessor.

³ Tibúrcio assumiu a prefeitura pouco depois ascensão de Getúlio Vargas à presidência da República, em 1931, e permaneceu até abril de 1933 quando repassou o cargo para o até então secretário Raimundo Girão.

Seguindo o seu projeto de planejamento urbano, Tibúrcio contrata para a elaboração do plano de urbanização⁴ o arquiteto e urbanista Nestor Egydio de Figueiredo⁵. Quando foi convidado pelo então prefeito de Fortaleza para elaboração do projeto da capital cearense, Figueiredo ocupava-se também dos projetos de Recife e João Pessoa. Em diálogo com algumas tendências internacionais e nacionais do urbanismo, o profissional pernambucano propunha em seus planos o chamado zoneamento funcional e o sistema viário radial-perimetral.

Figueiredo considerava o modelo xadrez, bastante disseminado na cidade pelos projetos de urbanização do século XIX, deficiente para o atual estágio de Fortaleza. Além de não ser propícia em relação à ligação de bairros, não seria capaz de suportar um tráfego de veículos mais intenso (ARAÚJO, 2007, p. 60). Nesse sentido, em diálogo com as determinações do Código de posturas de 1932, que também estabeleciam o alargamento de ruas e estradas, o plano de Nestor de Figueiredo propunha o modelo radial-perimetral.

As radiais deveriam ser largas e confluíam para um determinado centro. A intenção, portanto, era formar “uma rede de conexões articuladas em alguns nós de distribuição dos fluxos que ligam [uma determinada] área central aos diversos bairros” (TRAJANO FILHO, 2013, p. 102). Outra proposição referia-se a implantação de circuitos perimetrais externos, o que também permitiria a ligação entre os bairros sem a necessidade de circular pela área comercial, nas proximidades da Praça do Ferreira. Dessa forma, Nestor acreditava que suavizaria o traçado xadrez tão marcante na cidade e ainda proporcionaria um melhor tráfego de veículos.

Ao propor entre outras coisas o alargamento de ruas e uma divisão mais incisiva do espaço urbano, transformando, assim, a então lógica de organização construída ao longo do tempo, a proposta de Nestor exigia uma transformação profunda na estrutura física, mas também, pode-se dizer, de ordem econômica, com a possível retirada da zona central algumas atribuições importantes. A versão de que a pressão dos comerciantes do

⁴ Além de Fortaleza, nas décadas de 1920 e 1930, várias cidades brasileiras (Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Vitória, Porto Alegre, Recife, João Pessoa) foram alvos de planos extensão, embelezamento, etc. (TRAJANO FILHO, 2013, p. 99).

⁵ Nascido em Pernambuco (1893-1973), Nestor de Figueiredo era Profissional engajado em órgãos de representação de classe - Presidente do Instituto Central de Arquitetos (1930-1932) e do Instituto de Arquitetos do Brasil (1936-1943). Participações em eventos nacionais e internacionais: Congressos Pan-americanos de arquitetos 1927, 1930 e 1940- e referência em projetos de arquitetura, de intervenção, de expansão e remodelação no Nordeste brasileiro. Figueiredo ainda foi sondado ou propôs planos para várias cidades: Recife e Olinda (PE), João Pessoa, Cabedelo e Campina Grande (PB) e Teresina (PI). No entanto, apenas o de João Pessoa foi concretizado de fato (TRAJANO FILHO, 2013, p. 98-100).

centro ao poder público teria impedido a concretização desse projeto é corrente e ganhou força. No entanto, é importante não perder de vista que a implantação do plano de urbanização também afetaria os transportes coletivo da cidade – bondes, ônibus – que até então que se dirigiam prioritariamente para a área central. Nesse momento as linhas de ônibus, por exemplo, saíam todas da Praça do Ferreira ou do seu entorno em direção aos bairros. Caso o plano fosse implementado e a cidade dividida em zonas, provavelmente, as ainda frágeis as empresas teriam que rever percursos e linhas de ônibus. A ligação entre bairros poderia representar um novo empreendimento, mas necessitaria de um percurso estruturado materialmente, como ruas calçadas – algo que era problemático nesse período –, e também de uma clientela que proporcionasse algum retorno financeiro.

As vias, ao que parece, ganhavam destaque dentro desse projeto de organização, extensão do espaço urbano de Fortaleza proposto na administração de Tibúrcio Cavalcanti e que teve continuidade com o seu sucessor, Raimundo Girão. No entanto, nem todas essas propostas se realizaram, caso do Plano de Nestor de Figueiredo, por exemplo. Segundo Girão, que tentou implementá-lo até o fim de sua gestão em 1935, o maior empecilho foi a oposição do Conselho Municipal ao plano⁶.

Após essa tentativa na década de 1930, outros planos de urbanização vieram nas décadas seguintes, incluindo o “Plano Diretor para Remodelação e Extensão de Fortaleza” (1947)⁷, do engenheiro e urbanista cearense José Otacílio de Saboya Ribeiro. Juntamente com o Plano, Ribeiro produziu-se também o Código Urbano da cidade.

Partindo de um determinado espaço de experiência, uma cidade com estrutura muito pautada no traçado xadrez, Saboya Ribeiro projetava a capital cearense para abrigar uma população de 400 mil habitantes, quase o dobro do registrado, cerca de 271 mil, em 1945. A intenção ao que parece não era apenas organizar uma cidade para abrigar pessoas mas também veículos. Sem dúvida, a questão de maior preocupação do projeto do urbanista cearense era proporcionar uma melhor mobilidade urbana.

⁶ Em um primeiro momento, o conselheiro Eurico Salgado deu parecer favorável à proposta. Posteriormente, porém, com a substituição deste por Júlio Rodrigues, o plano de Figueiredo foi rejeitado. O conselheiro entendia que havia outras prioridades a ser cumprida pela prefeitura, tais como a construção de um abrigo para menores abandonados e delinquentes. Além do mais, ele acreditava que a proposta era financeiramente inviável (GIRÃO, 1943, p. 206-207).

⁷ Esse projeto que teve início na administração municipal de Clóvis de Alencar Matos e prosseguiu com o prefeito Acrísio Moreira da Rocha, e nasceu da necessidade do poder público controlar a expansão acelerada da cidade.

O alargamento de ruas e avenidas do centro e de outras regiões da cidade seria necessário para colocar em funcionamento o chamado “Sistema de Avenidas”. O projeto propunha melhorar as condições das vias de circulação, tanto em relação à largura das ruas como em relação à qualidade do calçamento. Essas medidas, segundo Ribeiro, também ajudariam no crescimento dos transportes coletivos que ainda dispunham de número insuficiente para atender toda a população⁸. Na concepção do autor, proporcionar um bom tráfego de veículos era fundamental para o desenvolvimento sadio da capital cearense.

Sendo assim, no Plano Diretor estabeleceu-se quais ruas deveriam ser reformadas e sua respectiva largura. O Código de posturas de 1947, em complemento, indicava os recuos e larguras das ruas que não foram contempladas pelo sistema de avenidas, mas também reforçava em um dos seus capítulos as diretrizes do projeto urbanístico. O sistema de avenidas seria construído abarcando diferentes áreas da cidade, desde as mais urbanizadas àquelas regiões pouco povoadas.

As avenidas ajudariam a delimitar os bairros e os chamados circuitos: Exterior, intermediário, irrigação e comercial. Os circuitos formavam percursos que tentavam fugir ao traçado linear e xadrez, o intuito era quase que formar semicírculos que ligavam determinados pontos. Como dito anteriormente, Saboya Ribeiro acreditava que o sistema de avenidas poderia ajudar a resolver uma das questões que, de fato, passou a ser colocada como um empecilho para propagação dos transportes coletivos: a construção de calçamentos. No entanto, o Plano Diretor que obteve aprovação dos órgãos responsáveis para sua execução não foi colocado em prática, apesar de algumas tentativas. Mesmo que sua maior preocupação tenha sido em relação às vias de circulação, temática muito discutida da imprensa e na Câmara dos vereadores neste momento, a radicalidade de sua proposta, principalmente no que se refere ao alargamento de ruas – muitas casas e comércios deveriam ser retirados –, acabou por estagná-la. No tópico a seguir pretende-se discutir as demandas/expectativas criadas para o espaço urbano com a inserção dos ônibus.

História Cultural

⁸ Segundo Ribeiro, haveria um total de 90 veículos, entre ônibus e bondes, que faziam o transporte coletivos de Fortaleza em meados da década de 1940 (1947, p. 239).

“CALÇAMENTO, SR. PREFEITO!”⁹

A inserção cada vez maior na cidade dos transportes motorizados nas primeiras décadas do século XX, exigia algumas transformações físicas no espaço urbano. A instalação/manutenção dos trilhos e do seu entorno, no caso dos bondes elétricos, é um exemplo disso. No caso de automóveis e ônibus, tráfego por todas as áreas da cidade era comprometido devido à falta de pavimentação das ruas ou a sua má conservação. Sendo assim, é possível observar uma crescente preocupação com o estado das vias de circulação da cidade durante o período em estudo¹⁰.

As poucas ruas calçadas foram escolhidas para instalação dos trilhos dos bondes da empresa *Light*. Além do mais, caso a empresa inglesa desejasse expandir suas linhas, ela mesma poderia (ou deveria) construir os calçamentos para colocação dos seus *rails*. Ou seja, a *Light* era a responsável pela instalação, pela manutenção dos trilhos e do seu entorno, fazendo com que as ruas que dispunham de bondes se mantivessem melhor conservadas (SECUNDINO NETO, 2012, p. 95-97).

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

Escrevem-nos: [...] Ora, ninguém ignora que as ruas de Fortaleza obedecem a uma feição típica: são em regra abahuladas e, ordinariamente, o eixo de equilíbrio dessas ruas coincide com o ponto em que se acham assentados os trilhos da poderosa companhia inglesa. Nessas condições, todos os veículos, sejam eles auto-ônibus, automóveis, caminhões, carroças ou simples carrinhos de mão, fugindo às rampas que ladeiam as nossas ruas, instintivamente procuram seguir a direção da única parte nivelada das mesmas ruas, ou seja, a parte da via pública onde estão os trilhos. Esse facto se verifica até mesmo com os próprios pedestres, muito embora o perigo em que incorrem, expondo-se às surpresas desagradáveis que não raro trazem os bondes da *Light* (*O Ceará*, 30 ago. 1928).

O escrito é revelador, pois apresenta indícios das condições das ruas de Fortaleza – pouco planas e de ruim de acesso, inclusive, para os veículos motorizados – até aquele

⁹ Título retirado da matéria do jornal *Gazeta de Notícias* de 13 de ago. de 1935.

¹⁰ Em São Paulo, “Os problemas com calçamento começaram a se tornar uma questão premente para os poderes municipais conforme o número de automóveis aumentava na cidade, complicando as condições de trânsito e requerendo um aumento na superfície calçada para absorver o tráfego crescente desse veículo” (SÁVIO, 2010, p. 204). Em Fortaleza essa preocupação também adveio com a expansão dos veículos automotores pela cidade.

momento. Além disso, evidencia que a intervenção no espaço urbano facilitaria o deslocamento de variados tipos de transportes na cidade, até mesmo os pedestres seriam beneficiados, mesmo que a via pública cada vez mais se tornasse prioritariamente dos veículos.

Se até mesmo os pedestres usufruíam do calçamento mantido pela *Light* em certos momentos, foi a presença dos ônibus, no entanto, que realmente incomodou a empresa inglesa. Após a criação da primeira empresa privada desse tipo de transporte – a *Matadouro Modelo* em 1926, o monopólio geral dos transportes coletivos pertencente à firma de bondes passou a ser cada vez mais questionado, tendo fim neste mesmo ano quando se permitiu que os donos de ônibus pleiteassem conseguir concessão municipal para explorar tal serviço (SECUNDINO NETO, 2012, p. 80).

A relação entre a *Light* e as novas empresas de ônibus, como se pode imaginar, não era nada amistosa. As disputas por passageiros, por espaço nas ruas geraram contendas judiciais entre as firmas de transporte coletivo. Além disso, após alguns anos de circulação, os bondes tornaram-se, para algumas pessoas, cada vez mais “vagarosos” e “antiquados”, requerendo substitutos. E uma das possibilidades apontadas eram os ônibus, colocados como veículos do futuro e tidos como importantes para o progresso da capital.

Para que isso se concretizasse, porém, era necessário, entre outras coisas, que a cidade dispusesse de ruas bem calçadas. Nesse sentido, a pavimentação passou a ser colocada como um elemento importante para o desenvolvimento do transporte coletivo de ônibus.

A pavimentação das ruas é uma das mais palpitantes necessidades de Fortaleza. O calçamento actual, por defeito de construção, e, mais que isto, por falta de conservação oportuna, não se presta para o trafego de automoveis. Não ha carro que resista a dois meses de trafego por estas ruas esburacadas e cheias de altos e baixos. [...] Agora mesmo estamos com tres companhias de auto-omnibus a explorar o serviço de transporte de passageiros. Por falta de bom calçamento, porem, todas ellas se limitam a trafegar em ruas já servidas por bondes. É que fóra dos trilhos o transito é quasi impossivel e muito dispendioso. [...] O sr. Álvaro Weyne devia iniciar este serviço quanto antes, permittindo que as emprezas de auto-omnibus ampliassem o seu serviço de transporte (*O Ceará*, 14 maio. 1929, p. 02).

Interessante observar que o calçamento vai sendo colocada como algo necessário para a cidade tanto por uma questão de estética – acabar com as ruas esburacadas e

irregulares que enfeavam a capital – como por uma questão de apresentar outra possibilidade para o transporte coletivo. A pavimentação das ruas ajudaria na ampliação dos serviços de os ônibus e proporcionaria certa independência do transporte por bondes. Os veículos a motor poderiam trafegar, literalmente, para além dos percursos dos trilhos da *Light*, oferecendo outros caminhos para os passageiros e desconcentrando o trânsito de certas áreas.

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

O sr. Secretário [Lauro Brígido Garcia] leu ainda um requerimento do sr. Edival Távora pedindo calçamento para a rua Caio Carlos, justificando o seu requerimento o sr. Edival Távora disse que satisfeito este pedido, oportunamente requererá dos proprietários de empresas de transportes 2 ou 3 ônibus com placa para Linha Nova, beneficiando assim os moradores daquele bairro¹¹.

A construção do calçamento da referida rua tornava-se condição para a criação de uma nova linha de ônibus para esse bairro. Percebe-se que o vereador estabelece uma ordem: primeiro, a pavimentação e depois o pedido de uma linha de transporte. Provavelmente, Edival Távora entendia que obter o calçamento da rua antes facilitaria a adesão dos empresários ao projeto de estabelecer uma nova opção de rota de ônibus. Vale observar também que com a pavimentação e a implantação de uma linha de transporte, a região ficaria duplamente valorizada (SÁVIO, 2010, p. 209).

Conforme o requerimento, Távora pretendia beneficiar os moradores daquele bairro. No entanto, pode-se imaginar que a mobilização de tal vereador não estava relacionada apenas ao objetivo exposto. Edival Távora poderia também ser um amigo de um empresário de ônibus – como vereador José Diogo¹² –, importante lembrar que Távora era um dos legisladores com mais pedidos relacionados à calçamento e transporte de ônibus. Outra hipótese era que o político poderia concentrar nessa região o seu eleitorado ou então ser morador dessa localidade ou ainda possuir terrenos, lotes ali.

¹¹ Ata da 17ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 22 de jan. 1948.

¹² Na ata da 499ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, de 17 de nov. 1949, José Diogo promete interceder ao seu “amigo pessoal” empresário de ônibus pela população do bairro Mucuripe que pede a volta da circulação dos ônibus na Avenida Monsenhor Tabosa.

Analisando as atas da Câmara Municipal de Fortaleza dos anos de 1948 e 1949¹³, é possível perceber uma série de requerimentos e projetos de lei com pedidos relacionados ao calçamento de ruas e/ou transporte coletivo de ônibus. Dentre os 21 vereadores municipais, Edival Távora, Manoel Feitosa, José Júlio, Mário de Assis, Lauro Brígido e José Cláudio foram os que mais apresentaram requerimentos ou até mesmo projetos de lei com esse tipo de temática. Alguns pediam reparos ou construção de calçamento em ruas secundárias – acompanhado normalmente também por uma solicitação de iluminação –, outras solicitações de pavimentação justificavam-se pela ligação entre bairros ou pelo descongestionamento do trânsito que proporcionariam. Havia ainda os requerimentos que versavam mais especificamente sobre outras questões relativas ao transporte de ônibus: mudança de estacionamento dos veículos; itinerários; horários; contratos das empresas; ampliação/criação de novas linhas¹⁴.

Em uma de suas solicitações, o vereador José Júlio pedia a construção de calçamento no bairro Antonio Bezerra em julho de 1949. Ele apontava que essa era uma reivindicação dos moradores do bairro que reclamavam da poeira na estrada Fortaleza-Sobral. No mês de agosto, em duas oportunidades, a questão do calçamento nessa região estava em pauta. Na primeira ocasião:

O sr. José Júlio reporta-se à situação de angústia em que se encontram os moradores de Antonio Bezerra, em face das condições precárias do seu calçamento, e após algumas considerações propõe que se oficie ao sr. Prefeito solicitando-lhe que envie um apelo da Casa ao Conselho Rodoviário Municipal, no sentido de estabelecer dentro de seus planos uma verba destinada àquele calçamento. Aprovado¹⁵.

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

¹³ Até o presente momento da pesquisa, só foi possível ter acesso às atas desses dois anos.

¹⁴ Ata da 21ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 27 de janeiro de 1948; Ata da 221ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 de junho de 1948; Ata da 224ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 de outubro de 1948.

¹⁵ Ata da 425ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 12 ago. de 1949.

Além de José Júlio, José Diogo e Sebastião Gonçalves também passaram a apoiar os pedidos de pavimentação. O primeiro, inclusive, descreveu em tribuna a visita que fizera a localidade de Antonio Bezerra. José Diogo afirmou em seu relato ter constatado “a necessidade inadiável” de se fazer o calçamento das ruas, a fim de evitar que “as grandes ondas de poeira” prejudicassem a saúde da população¹⁶. Após essas tentativas, a obra fora iniciada, mas de maneira conturbada. No mês de outubro, Sebastião Gonçalves, contando com o apoio da bancada de José Júlio e Gutemberg Braun, pede – por meio de requerimento – que a Casa enderece ao Departamento de Estrada de Rodagem uma solicitação para o fim do embargo a obra de construção do calçamento¹⁷. Nesse sentido, os moradores também se mobilizam tecendo um memorial entregue a José Júlio, mas destinado ao Departamento citado¹⁸.

Nota-se que os reclames, as solicitações de calçamento feitas pelos moradores, vereadores, imprensa eram dirigidas ao prefeito da cidade. Com o aumento dos veículos a motor em Fortaleza, percebe-se que o poder executivo passou a ser cada vez mais cobrado e responsabilizado pelo melhoramento das vias de circulação da cidade. A partir disso, pergunta-se: como a administração municipal reagiu diante dessa demanda urbana?

Na administração de Álvaro Weyne (1928-1930) e posteriormente de Tibúrcio Cavalcanti (1931-1933), por exemplo, essa temática parece ter sido uma questão importante. As matérias de jornais noticiavam a iniciativa da prefeitura em construir/consertar calçamentos ou pediam atenção dos gestores para esses problemas. Interessante observar que o intuito dessas matérias, na maioria das vezes, era pedir resolução para facilitar a circulação dos veículos a motor e interligar os bairros da cidade. Além disso, entendiam que a pavimentação a paralelepípedo ajudaria também a embelezar as ruas de Fortaleza. Os materiais de utilizados na construção do calçamento passaram a ser cada vez mais observados. Nesse período, a pavimentação a pedras toscas foi sendo substituída pelos paralelepípedos e pela pavimentação a concreto (SILVA FILHO, 2002, p. 62).

Mesmo que a responsabilidade pela pavimentação da cidade tenha sido cada vez mais atribuída à administração municipal desde os anos de 1920, percebe-se que, em

¹⁶ Ata da 429ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 19 ago. de 1949.

¹⁷ Ata da 474ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 13 de out. de 1949.

¹⁸ Ata da 481ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 21 de out. de 1949.

algumas situações, a prefeitura e até mesmo um parlamentar – através do projeto de lei nº 1¹⁹– tentaram repassar esse encargo para os particulares, prática que já havia ocorrido com a empresa inglesa concessionária dos bondes. É interessante observar, no entanto, que esse tipo de atribuição não atingia as empresas de ônibus. Os empresários desse setor, normalmente, cobravam ruas calçadas, mas não tiveram que mobilizar capital diretamente para construção de calçamento como fez a *Light*.

Mas os caminhos irregulares pareciam ser um problema para o transporte de ônibus e de automóveis. Além de comprometer a construção de uma imagem de cidade moderna, traziam incômodos corporais para passageiros dos veículos motorizados e causavam despesas para os donos de ônibus por conta da quebra ou danificação de peças dos transportes, conforme denúncia de um empresário:

A pesar de extraordinariamente movimentada [estrada de Mecejana], está totalmente accidentada. Não são boeiros profundos o que damnifica a referida estrada; são pequenos altos e baixos em todo o percurso, que não só incommodam os passageiros, como acabam com as carrocerias dos omnibus e caminhões, além de outros danos que sofrem outras peças delicadas dos carros que transitam por aquela via e que o fazem numa continua trepidação. Não é exagero: quem quiser avaliar a veracidade do que afirmamos, si não quiser ter prejuizo como proprietario, se faça passageiro dos omnibus para soffrer os continuos choques que, apesar de pequenos, são importunos, por isso mesmo que só terminam quando o carro para (*Correio do Ceará*, 03 nov. de 1936, p. 08).

Além dos choques causados pelo calçamento irregular, os passageiros de ônibus e os pedestres ainda tinham que se adaptar, por exemplo, a velocidade e a estrutura interna dos veículos. A partir da década de 1920, os abalroamentos, os atropelamentos eram cada vez mais noticiados na imprensa e muitos deles associados ao excesso de velocidade dos veículos (SILVA FILHO, 2002, p. 90)²⁰. Destaca-se que os *omnibus* poderiam ser ainda mais rápidos que os bondes, fazendo percursos em menos tempo e estando livres dos percursos retilíneos dos trilhos (SAMPAIO, 2010, p. 94). Desse modo, em meio a

¹⁹ Ata da 270ª sessão ordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 04 de janeiro de 1949.

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

construção/alteração das sensibilidades, o corpo tornava-se cada vez mais exposto a riscos repentinos, inclusive fatais.

Assim como andar na rua requeria cuidados, a viagem no interior dos ônibus também merecia atenção. Na década de 1930, é possível encontrar nos periódicos locais relatos de acidentes sofridos por passageiros dentro dos veículos.

Não é a primeira vez que se verificam desastres dessa natureza e, apesar disso, o nosso povo não se corrige. Ainda ante-honem, pelas 15,50, no cruzamento das ruas Liberato Barroso (Trincheiras) e B. Rio Branco, o passageiro do omnibus 570, que seguia destino a Porangaba, guiado pelo “chauffeur” Francisco Alves da Silva, o passageiro Benedito José da Silva, de 31 anos, solteiro, cearense e residente á rua S. Luis, 30, viajando com o braço direito fóra do carro, recebeu forte pancada do combustor da iluminação, fraturando referido braço (*O Povo*, 07 dez. 1932, p. 08).

Com um formato diferente dos bondes – outro importante transporte coletivo –, que tinham uma estrutura aberta, os ônibus tendo um formato fechado requeriam novos aprendizados corpóreos para um uso seguro dos veículos.

Enfim, isso demonstra que a população fortalezense estava se adaptando aos novos transportes e fluxos presentes na cidade. É possível perceber que ao longo das décadas de 1920 a 1950 buscou-se construir de um espaço ideal para tráfego de veículos a motor. Esse espaço, porém, não deveria ser nem sobre os trilhos dos bondes e nem sobre um calçamento irregular. A pavimentação que não facilitava a circulação de ônibus, automóveis passou a ser considerada ruim e adequada somente para outras formas de locomoção, tais como as carroças, tidas como não condizentes com uma cidade que se queria fazer moderna. Nota-se também o quão era fundamental para o desenvolvimento do transporte coletivo de ônibus a construção e a manutenção do calçamento das ruas. Além disso, a pavimentação da cidade passou a ser considerada cada vez mais responsabilidade da administração municipal e elemento fundamental para a ligação de bairros e para descongestionar o trânsito da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO. Erick Assis de. **Nos labirintos da cidade:** Estado Novo e as classes populares em Fortaleza. Fortaleza: INESP, 2007.

COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J. B.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E. W. C.; SOUSA, M.S. (Orgs). **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2ª ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.

FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. **Transformações espaciais no centro de Fortaleza**: estudo crítico das perspectivas de renovação urbana. 2004. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Ceará.

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

MENEZES, Patrícia. **Fortaleza de ônibus**: Quebra-quebra, *lock out* e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960. 2009. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará.

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

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

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. 2 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista (1900-1930). São Paulo: Annablume, 2010.

SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. **“Light ‘versus’ Ribeiro & Pedreira”**: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza (1926-1929). 2012. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual do Ceará.

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

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

_____. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2002.

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

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. **Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “Norte”**. In: Revista Urbana, v.5, nº6, mar. 2013 – Dossiê Urbanistas e Urbanismo – CIEC /UNICAMP, p.96-116. Acesso em: 01 maio 2014.