



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ – UECE  
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA E CULTURAS-MAHIS  
LINHA DE PESQUISA: PRÁTICAS URBANAS**

**MANOEL PAULINO SECUNDINO NETO**

**“*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).**

**FORTALEZA – CE  
2012**

**MANOEL PAULINO SECUNDINO NETO**

**“*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).**

Dissertação de mestrado apresentada ao Mestrado Acadêmico em História e Culturas, na Universidade Estadual do Ceará, para obtenção do título de Mestre em História e Cultura. Área de concentração: História e Culturas.

Orientador: Prof. Dr. Gleudson Passos Cardoso

**Fortaleza - CE  
2012**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Estadual do Ceará  
Biblioteca Central Prof. Antônio Martins Filho**

S456l Secundino Neto, Manoel Paulino  
Light versus Ribeiro e Pedreira: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza (1926 - 1929 / Manoel Paulino Secundino Neto. – 2012.  
211f. : il. color, enc. ; 30 cm.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História e Culturas, Fortaleza, 2012.

Área de Concentração: Práticas Urbanas.  
Orientação: Prof. Dr. Gleudson Passos Cardoso.

1. Espaço. 2. Transporte público. 3. Práticas urbanas. I. Título.

CDD: 910

**Dissertação submetida à Banca Examinadora do Mestrado Acadêmico em História e Culturas da Universidade Estadual do Ceará como requisito necessário para a obtenção de título de Mestre em História e Culturas**

APROVADO EM 05 de JULHO de 2012.



Manoel Paulino Secundino Neto

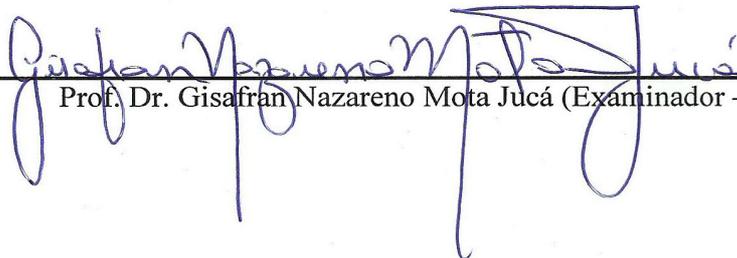
**Banca Examinadora:**



Prof. Dr. Gleudson Passos Cardoso (Orientador – UECE)



Prof. Dr. Antônio Luiz Macedo e Silva Filho (Examinador – UFC)



Prof. Dr. Gisafran Nazareno Mota Jucá (Examinador – UECE)

## **AGRADECIMENTOS**

Para  
Todos que me ajudaram nessa trajetória

A Deus.

Ao professor Dr. Gleudson Passos, meu amigo e orientador.

À Patrícia Meneses, pelas leituras e grandes conselhos.

Aos colegas de CEPIMAR, amigos e professores do Mestrado.

Aos meus amigos de infância e parentes.

**Este trabalho foi realizado com recursos do programa de bolsas acadêmicas de mestrado e doutorado da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).**

## RESUMO

Nosso objetivo é analisar o conflito entre a empresa de bondes elétricos, *Light*, e a empresa de ônibus Ribeiro e Pedreira, discutindo o processo de concorrência do fornecimento de transporte urbano para Fortaleza. Nossa hipótese é que a empresa de bondes, sempre favorecida em contratos, ao perceber uma poderosa concorrência, conseguiu fazer com que o monopólio adquirido sobre o transporte de bondes elétricos se transformasse no monopólio do transporte coletivo geral. Isto foi conseguido na medida em que a *Light* proibiu o transporte de ônibus por cima de seus trilhos, aniquilando, assim, qualquer tipo de concorrência, pois as únicas ruas que favoreciam a circulação de veículos eram as ruas que tinham calçamento, devido aos trilhos de bondes. Tal imposição levou a um conflito de concorrência, político, judicial e de opinião popular, que se manifestou no cotidiano de Fortaleza no início do século XX.

**Palavras-Chave:** Espaço – Transporte Público – Práticas Urbanas

## **ABSTRACT**

Our goal is to analyze the conflict between the streetcar company, Light and the bus company Ribeiro and Pedreira in order to discuss the process of competition in the provision of urban transport for Fortaleza. Our hypothesis is that the streetcar company, always favored in contracts, when perceiving a powerful competition, obtained to make with that the monopoly acquired on the transport of electric streetcars became in the monopoly of public transport generally. This was achieved insofar the Light has prohibited the transport bus over its tracks, annihilating, so any kind of competition because the only streets that favored the movement of vehicles were streets that were paved, due to the rails trams. Such imposition has led to a conflict of competition, political, judicial and popular opinion, which was manifested in the daily Fortaleza in the early twentieth century.

**Key words:** Space - Public transport - Practical Urban

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	08
<b>Capítulo 1. Do monopólio à concorrência</b> .....	<b>19</b>
1.1. Fortaleza e o contexto capitalista.....	19
1.2. A estruturação do monopólio.....	31
1.3. A queda do monopólio.....	45
1.3.1. Fiscalização.....	47
1.3.2. Questão tarifária.....	53
1.3.3. Movimento grevista.....	58
1.3.4. Problemas cotidianos.....	62
1.4. A chegada dos ônibus.....	75
1.4.1. Ônibus ou bonde: a quem apelar?.....	81
1.4.2. Novas soluções, velhos problemas.....	87
<b>Capítulo 2. Da concorrência ao monopólio</b> .....	<b>92</b>
2.1. A “regularização” do transporte pela tutela do Estado.....	92
2.2. O Interdito Proibitório.....	105
2.3. A atuação da empresa <i>Light</i> com a chave do monopólio.....	117
2.4. A força política e jurídica da empresa inglesa.....	122
2.5. Ação e reação da empresa de ônibus.....	130
<b>Capítulo 3: A participação popular (vozes do povo)</b> .....	<b>136</b>
3.1. “Sr. Redator”: o jornal como veículo de manifestação dos usuários do transporte coletivo.....	137
3.2. Reclamação é todo dia, seja no centro ou na periferia: o caso da “Pata Choca”.....	141
3.3. O Povo necessita de uma Inspetoria de Veículos atuante.....	155
3.4. O bonde da <i>Light</i> representado na imprensa como um vilão das mazelas urbanas.....	161
3.4.1. Condutores da empresa inglesa.....	169

3.4.2. As descenças dos passageiros de bondes.....	177
3.5. O povo vai às ruas.....	182
<b>Considerações finais.....</b>	<b>192</b>
<b>Referências bibliográficas.....</b>	<b>197</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>202</b>

## INTRODUÇÃO.

O interesse pela pesquisa nessa temática reporta ao tempo em que estive cursando a graduação no curso de História da UECE. Despertou-me a vontade de trabalhar com a temática do transporte coletivo, quando no ano de 2006, tive a oportunidade de ingressar como estagiário na Federação dos Transportes Rodoviários do Ceará, Piauí e Maranhão. Na Federação, trabalhei no setor intitulado “Centro de Documentação e Pesquisa do Estado do Ceará”, onde encontrei outros profissionais pesquisadores que tinham a árdua tarefa de coletar e resgatar a história do transporte coletivo rodoviário no Ceará, desde os pequenos bondes a burro, do século XIX, até aos modernos ônibus do presente.

Trabalhei por aproximadamente três anos no Centro de Documentação. Esse foi um período valioso para minha construção acadêmica e uma escola no processo de investigação, já que o trabalho com a documentação exigiu determinação, atenção e paciência. O trabalho com outros historiadores, sociólogos e demais profissionais pertencentes ao Centro foi crucial para moldar o meu senso de pesquisador. Além disso, minha passagem nesse núcleo de pesquisa abriu caminhos para ter acesso a uma imensa documentação que possibilitou construir minha monografia intitulada “A chegada da *Light*: Os impasses da modernização no processo de urbanização de Fortaleza (1910 – 1927)”. Perante essa imensa documentação processada pela equipe da Federação, ainda havia várias fontes a serem utilizadas, que de minha parte foram analisadas para elaborar o projeto, apresentado ao Mestrado Acadêmico de História da UECE.

A pesquisa de minhas fontes históricas concentrou-se em vários locais e vários tipos de documentos, como Jornais, Atas, Relatórios, Revistas, Almanques, Anuários, Leis e Decretos do Estado do Ceará, Revista do Instituto do Ceará, Diário Oficial do Município de Fortaleza, além de um acervo valioso de fotos acumuladas tanto nos documentos, quanto em doações de pessoas físicas. Para um acúmulo significativo, percorri várias instituições e arquivos que guardam em suas estantes um pouco da história do transporte no Ceará. Dentre as que mais tive contato, destacam-se a Biblioteca Pública Municipal Menezes Pimentel, o Arquivo Público do Estado do Ceará, a Câmara Municipal de Fortaleza, a Assembleia Legislativa do Estado do Ceará e o Arquivo do DETRAN. Mediante tantos documentos, o acervo da

Federação também foi montado com uma biblioteca abrangente sobre a questão do transporte, o que foi de grande ajuda para as minhas leituras.

Do acúmulo de pesquisa processada, algumas publicações foram conseguidas ainda no tempo de graduação e de trabalho no Centro de Documentação. Publiquei como pesquisador o “Memorial Fotográfico do Transporte Coletivo do Ceará” e o livro “De ônibus: cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará”.

A história do transporte urbano coletivo é uma história de conflitos. Esse poderia ser um bom “slogan” para realçarmos o interesse em trabalhar com esse tema. Conflitos políticos, econômicos, sociais e judiciais são os incrementos de uma receita que por muito tempo foi característica do sistema de transporte público na cidade de Fortaleza.

Nesta cidade, mais especificamente no final da década de 1920, os ingleses da *Light* duelaram contra o advento dos proprietários de bondes na capital. Todavia esse duelo não se limitou a um desentendimento de empresários que investem no setor de transporte, mas tal conflito concentrou a atenção de diversos atores como políticos, juizes, operários tanto do setor de bonde quanto do setor de ônibus, e população usuária do sistema, o que foi um prato recheado de matérias para a imprensa local.

Na capital cearense, trabalhar no setor de transporte foi meta pretendida por alguns empresários que, no decorrer do desenvolvimento desse setor, travaram entre si disputas judiciais e políticas, com forte apelo popular, pelo direito de exercerem o trabalho na capital. Tais acontecimentos começaram a ganhar proporção com o surgimento das primeiras empresas de ônibus, em fins da década de 1920, que rivalizaram com a empresa inglesa de bonde elétrico *The Ceará Tramway and Light Power* o direito das concessões das linhas urbanas.

Em Fortaleza, quem obteve o privilégio de trabalhar inicialmente prestando um serviço regular de transporte coletivo foi a empresa de bondes denominada Companhia Ferro Carril do Ceará. Nesse sentido, a implantação de uma companhia que aplicasse um serviço regular de transporte coletivo vinha ao encontro das transformações que estavam se solidificando nos âmbitos sociais, econômicos e urbanísticos na segunda metade do século XIX. Esta empresa chegou à capital cearense desfrutando de privilégios, concessões e monopólio, fatos que

seriam uma tônica na história do transporte coletivo da capital e que iriam desencadear movimentos contra tais regalias por parte de alguns empreendedores que se interessaram por esse serviço.

Com o desenvolvimento da cidade, no começo do século XX, as autoridades e a própria população começaram a reivindicar melhorias urbanas. Os bondes de tração animal já não davam mais conta das necessidades da capital cearense. O governo municipal tomou algumas iniciativas, determinando a renovação do contrato da Companhia Ferro Carril, desde que esta substituísse a sua tração animal por uma tração elétrica. Em 1910, a Câmara Municipal ratificou a continuação do contrato privilegiado da empresa de bonde.

Para efetivar esse caro serviço de instalação de eletricidade, o dono da empresa Ferro Carril, Senhor Tomé da Mota, angariou parceria com grupos ingleses. Dessas relações, o resultado seria a compra dos aditivos e dos direitos da Companhia Ferro Carril pela empresa inglesa *The Ceará Tramway and Light Power*. A companhia inglesa adquiriu a Companhia Ferro Carril no ano de 1912 e demais companhias de bondes de pequena expressão como a Companhia Ferro Carril do Outeiro.

A compra da empresa Ferro Carril do Ceará e demais empresas pela concessionária inglesa não mudou seus estatutos. Ou seja, os privilégios e monopólio foram transferidos a outra empresa, neste momento pertencente a um grupo estrangeiro inglês. A referida empresa chegou a Fortaleza com um aparato governamental e judicial que a possibilitou desfrutar de vários privilégios para exercer seu trabalho na capital. Dentre o monopólio, destaca-se também o total de tempo que uma companhia de bonde teve de concessões para trabalhar em Fortaleza, já que a *Light* incorporava o tempo concedido à companhia Ferro Carril do Ceará, que chegava a cifra de quase 75 anos de concessões.

Os privilégios existentes para a *Light*, as facilidades que esta teve, o retorno financeiro que a empresa desfrutou não se reverteram em um serviço urbano de boa qualidade para os usuários. A companhia britânica não se aproveitou do leque de oportunidades para convertê-los em um serviço eficiente. Desde seu começo, a atividade oferecida pela empresa britânica apresentou-se ineficiente e desrespeitosa para a população, que estava “obrigada” a usar os bondes da empresa inglesa, já que, no serviço de transporte urbano, quem detinha o monopólio de trabalhar nessa atividade, juridicamente, era a *Light*:

As reclamações em torno da empresa foram evidentes desde o começo do seu trabalho. A empresa de transporte urbano que se estabeleceu em Fortaleza com isenções, concessões, monopólio, clientela garantida não conseguiu exercer um serviço eficiente que satisfizesse os usuários de bondes, que clamavam por um serviço mais completo, organizado. No decorrer dos anos de atuação da companhia londrina, o número de reclamações tanto de usuários quanto de funcionários da própria empresa só teve a aumentar. Para os funcionários, tais reivindicações eram pautadas em questões de aumentos salariais e diminuição da carga horária de trabalho. Aos usuários do transporte coletivo, seus apelos circunscreviavam em torno de um melhor serviço, no respeito com o cumprimento dos horários, na diminuição das tarifas e em investimentos para melhorar a estrutura física dos bondes.

No meio dessas reclamações, devido ao serviço ineficiente para a cidade, no final da década de 1920, surgiram a empresa Matadouro Modelo e empresa Ribeiro & Pedreira que pretenderam apresentar um modelo alternativo de transporte baseado no auto-ônibus para servir à população, preenchendo os espaços que a poderosa empresa inglesa não podia ou tinha interesse em efetuar e, principalmente, oferecer um serviço mais dinâmico e modernizado.

A primeira empresa a se destacar foi o grupo responsável pelo Matadouro Público da cidade, a empresa Matadouro Modelo. Ciente da insuficiência do número de bondes para o local, a empresa conseguiu autorização para exercer um serviço de auto-ônibus, em 1926, para transportar seus funcionários e demais pessoas que tinham interesse em se deslocar para aquele espaço. O surgimento da empresa foi importante para apresentar a necessidade da implantação de outros grupos trabalhando no setor de transporte coletivo.

Ainda na década de 1920, surgiu a empresa Ribeiro & Pedreira, que foi a maior concorrente da *Light* nesse período e que foi a principal protagonista do conflito contra a empresa britânica. Essa empresa de ônibus teve suas atividades muito bem vistas por parte da população, que clamava pelo surgimento de mais opções nesse setor para viabilizar um serviço mais eficiente e barato. O surgimento da Ribeiro & Pedreira apresentava-se como uma possível solução ao precário sistema de transporte que havia em Fortaleza, devido aos abusos e à ineficiência da companhia inglesa. Ela representava uma modernidade, um progresso que o desenvolvimento da cidade necessitava.

A empresa Ribeiro & Pedreira teve que enfrentar uma concorrente poderosa e não estava disposta a aceitar perder suas regalias. Durante a década, acompanharemos uma verdadeira guerra política de opinião e judicial entre esse grupo e a *Light*, pelo direito de se apropriarem de determinadas áreas da cidade para exercerem o seu trabalho. Nossa proposta se pautou justamente em analisar as disputas que ocorreram entre as empresas pelo controle das linhas de trânsito no espaço urbano de Fortaleza e as decorrências dessa disputa para a população.

Por isso nosso recorte temporal começa em 1926, ano que demarca o surgimento da primeira empresa de ônibus e que abriu possibilidades para a implantação de demais empresas, e finalizamos nossa análise no ano de 1929, data considerada por acontecimentos marcantes como a grande greve que paralisou os bondes da *Light*, apresentando a necessidade da capital ser “socorrida” pelos ônibus, como também ano importante para essa querela na medida em que os motoristas das empresas de ônibus conseguiram continuar circulando pelas vias da cidade, rompendo, na prática, com as proibições de circulação. Acreditamos que a análise da segunda metade da década de 20 (1926-1929) seja bastante pertinente para compreendermos como se deu a disputa primária pelo processo de apropriação das linhas urbanas na capital cearense com a chegada dos primeiros ônibus.

Para efetivar um serviço de transporte coletivo, uma pequena empresa de auto-ônibus que estava surgindo deparava-se com óbices inelutáveis: os privilégios cedidos à *Light* e o monopólio adquirido por esta. A história da companhia inglesa foi marcada por uma proteção do governo municipal, que ampliava as possibilidades de lucro da empresa através de privilégios, como exemplo a questão das tarifas. Sem concorrência e com apoio da Câmara Municipal, a proteção que a *Light* teve em relação à imposição de tarifas sempre foi um fator de revolta da população, que gradativamente pagava por um serviço caro e de pior qualidade.

Diante de tais privilégios e do monopólio das linhas pertencentes à *Light*, como poderia uma pequena empresa de ônibus como a Ribeiro & Pedreira, que estava se formando, exercer seu direito de trabalhar? Como praticar uma atividade, se esta era atividade exclusiva da companhia londrina? Não se podia dizer que a prática da empresa de bonde era ilegal, já que seu exercício era juridicamente legal, pautado em leis. Abrir exceções para demais empresas seria algo que iria de encontro ao conjunto jurídico que defendia as concessões para a *Light*.

Diante desses fatos, chegamos à nossa proposta de entender como se processou a instalação das primeiras empresas de ônibus em detrimento do serviço de bonde. Quais argumentos e práticas cada lado exerceu para se efetivar e ter direito a exercer seu trabalho? Como se pautou a disputa de uma poderosa empresa que dispunha de várias regalias perante o surgimento de uma concorrente que visava obstruir esse sistema pautado no privilégio monopolista? De que maneira foi estruturado o contato entre a empresa de ônibus e os bondes? Como se processou o jogo político e jurídico entre essas empresas capitalistas pela disputa de território na capital? Quais os atores sociais que participaram desse processo e de que forma eles atuaram como agentes influenciadores em tal disputa? Como a cidade de Fortaleza foi transformada com a inclusão de novos incrementos urbanos no final da década de 20? Inúmeras são as indagações que levantamos em nossa pesquisa para entendermos esse processo que refletiu em transformações no urbano de Fortaleza.

As intervenções políticas e judiciais por ambos os interessados em trabalhar no transporte coletivo foram cenas que tiveram grande repercussão e diferentes pontos de vista, tanto por parte de autoridades, quanto por setores do judiciário. A *Light*, desde sua formação, nunca exerceu um serviço satisfatório para a capital. Esta empresa, no final da década de 1920, começou a ser vista como uma estrutura retrógrada para o desenvolvimento e crescimento da cidade, especialmente a questão do seu monopólio em linhas. O serviço era ineficiente, perigoso e acarretava reclamações por parte da maioria dos seus usuários.

Diante do quadro estruturado de reivindicações por parte dos usuários e da incapacidade que a empresa de bondes apresentou para efetivar o serviço de transporte, as autoridades passaram a rever os privilégios delimitados à *Light* e abriram a possibilidade da inclusão de empresas de ônibus exercerem o serviço de transporte regular na capital cearense.

A grande questão era encontrar uma solução para regularizar o serviço das pequenas empresas, já que perante algumas leis a *Light* tinha os privilégios e concessões para trabalhar exclusivamente em suas linhas. A Assembleia Legislativa do Ceará procurou dentro do corpo jurídico e de jurisprudências artifícios para limitar esse poder de barganha. A estratégia da Assembleia foi fazer uma reinterpretação das leis e concessões da *Light*. Para afirmarem sua posição, as autoridades foram buscar na Carta Magna Constitucional da República a afirmativa de que a liberdade de comércio e indústria era assegurada pelos princípios da

Constituição. Perante esse argumento, a Assembleia não considerava que a questão de concessão incorporasse o epíteto de monopólio, mas somente de um privilégio.

É importante salientar que, dentro da Constituição Brasileira da época, a concessão de monopólios para determinados serviços não era visto como algo ilegal, pois entendia-se que determinados serviços de custo elevado de capital necessitavam que somente um indivíduo ou empresa realizasse tal tarefa para potencializar serviços como abastecimento de água, tração e iluminação elétrica, esgotos etc.

Entretanto, quando um trabalho monopolizado não conseguia mais atender às demandas da população e contribuir para o desenvolvimento da cidade, esta concessão deveria ser interrompida na medida em que a exclusividade de um serviço é sustentada quando esta tem a capacidade de proporcionar um trabalho eficiente para a comunidade.

Nesse sentido, a Assembleia Legislativa do Estado do Ceará pautava argumentos e determinava que o processo de monopólio do transporte coletivo em Fortaleza fosse extinto. A Câmara Municipal de Fortaleza, que era subordinada aos poderes do Legislativo Estadual no assunto relacionado ao transporte, ficava encarregada de exercer o trabalho de abertura de concorrência pública para demais empresas que tivessem interesse em trabalhar no setor de transporte, com privilégios na concessão, mas sem a temática do monopólio.

Com a abertura do processo de participação de demais empresas para o trabalho de serviço, a que se destacou nos anos iniciais foi a empresa de transporte urbano denominada empresa Ribeiro & Pedreira. Tanto esta, quanto a empresa Matadouro Modelo, vinham preencher os anseios populares de uma cidade que se encontrava em crescimento. Os usuários viam essas prestadoras de serviços alternativas mais propícias ao desenvolvimento da cidade e um atendimento com mais eficiência.

Todavia, a situação estava longe de ser resolvida. A empresa *Light* ainda dispunha de forte prestígio tanto político, quanto econômico. A companhia lutou para não perder seus privilégios e no meio de tantas tentativas conseguiu reter o monopólio de suas linhas, não permitindo que os ônibus da Ribeiro & Pedreira trafegassem por cima de seus trilhos. Da mesma forma que leis quebraram seus privilégios, a *Light* soube usar o aparato jurídico para readquirir seu monopólio:

Dessa maneira, a empresa da Inglaterra, ao exigir que os ônibus da Ribeiro & Pedreira ficassem proibidos de transitar pelos seus trilhos, conseguia manter seu privilégio e, ao mesmo tempo, tentava estagnar o serviço da empresa de ônibus, na medida em que as ruas de Fortaleza não tinham um calçamento favorável e dificultavam o trânsito dos ônibus e também destruía a estrutura física destes.

A grande dificuldade dessa empresa de ônibus era colocar seus carros em logradouros que não dispunham de nenhuma estrutura para transição de veículos. Diante disso, a alternativa encontrada pela Ribeiro & Pedreira foi transitar em algumas ruas sobre os trilhos da companhia britânica, já que este seria o único local da rua favorável à circulação de seus veículos. Todavia, a *Light* não concordou com essa atitude e reagiu para que seu material não fosse utilizado pela empresa de ônibus, conseguindo, assim, através da justiça e da força policial, impedir a circulação de ônibus e tentar eliminar uma possível concorrência.

Todas essas disputas criaram em Fortaleza um ambiente efervescente que teve participação de vários sujeitos sociais, desde políticos, juristas, empresários e a própria população. Quando falamos em população nos referimos aos usuários. Tanto setores de classe baixa quanto de uma classe mais economicamente favorecida, utilizavam o serviço de transporte coletivo. A participação popular, principalmente em suas reclamações divulgadas nos jornais, se constituía em criticar e reivindicar por um melhor atendimento. Por isso clamava pela implantação do serviço de ônibus como forma de ampliar e diversificar o setor, deixando-o mais moderno. Todavia, quando o próprio serviço de ônibus começou a causar problemas, as queixas também apareceram nos periódicos.

Pesquisar, portanto, as disputas entre a companhia de ônibus que procurava se afirmar contra a empresa britânica, percebendo as relações travadas entre elas, o ambiente político e jurídico que se foi construindo na cidade, o reflexo da rivalidade existente entre bondes e ônibus e de que forma a população participou desse processo são pontos relevantes nessa pesquisa. Compreender esse movimento singular no meio urbano é interessante para analisarmos as mudanças que ocorreram na cidade de Fortaleza e levaram à estruturação, anos mais tarde, da regulamentação de um transporte regular coletivo.

Nosso trabalho está dividido em três capítulos intitulados: 1º - Do monopólio à concorrência; 2º - Da concorrência ao monopólio e 3º - A participação popular (Vozes do

Povo). Em cada capítulo focamos em algumas perspectivas que didaticamente nos ajudam a entender essa formação do transporte coletivo bem como as dissidências que se pautaram em redor desse transporte.

No capítulo 1, Do monopólio à concorrência, traçamos como objetivo entender a gênese do transporte coletivo em Fortaleza e o advento dos bondes que foram a alternativa viável para a implantação desse transporte. Percorremos como foi o trabalho da empresa inglesa, suas facilidades e principalmente os problemas que esta teve e repassou para a população da capital. Essa empresa se estabeleceu a partir de um monopólio estruturado e depois este teve a necessidade de ser modificado. Neste ínterim, em finais da década de 1920, surgiu o elemento do ônibus, que viria na tentativa de dinamizar o sistema de transporte. Nesse primeiro momento, “bondes” e “ônibus” duelam disputando passageiro por passageiro em uma espécie de concorrência livre, em que os veículos transitavam pelas mesmas ruas, saindo vitorioso aquele que conseguisse maior simpatia do público. Essa concorrência teve seus pontos positivos para os usuários, todavia os problemas ocasionados por esses empresários também foram sentidos pela população, que passou a reclamar tanto dos bondes quanto dos ônibus.

A leitura de vários autores nos ajudaram na construção desse capítulo como Eric Hobsbawn, Sandra Pesavento, Richard Graham, Gilberto Freyre, entre outros. Os conceitos teóricos que nos guiam nesse presente capítulo foram interpretados pelas leituras de Max Webber e Maurice Dobb a respeito do Capitalismo. Sobre a perspectiva de modernização, recorreremos à leitura de Celso Furtado e quando tratamos a temática muito usada no nosso trabalho, o conceito de moderno, de muito valor foi a abordagem desenvolvida por autores como Nicolau Sevckenko, Walter Benjamin, Marshall Berman e Le Goff.

No 2º capítulo – Da concorrência ao monopólio – nosso grande enfoque será avaliar o momento em que a empresa da Inglaterra tentou de fato efetivar um monopólio obstruindo a circulação dos ônibus por cima de seus trilhos, através de um artifício jurídico, tentando erradicar as chances que os ônibus poderiam ter de desenvolver-se utilizando ruas próprias para circulação, que na ocasião eram as ruas dotadas de trilhos da *Light*. Este capítulo é onde o conflito se aguça. Tanto Light quando a empresa Ribeiro e Pedreira criam estratégias para continuarem circulando e mostrando que seu serviço é melhor que a concorrente. Apesar de ganhar na justiça e jogar o serviço de ônibus por cima dos trilhos na clandestinidade, os

proprietários de ônibus continuaram circulando pelos trilhos, o que foi motivo de muitos conflitos entre empresários, juízes, polícia e a população.

Ainda Nesse capítulo, dois conceitos teóricos foram de grande importância para nos guiarmos: espaço e estratégia. Perante isto, as leituras do tema espaço apresentadas por Ana Fani e Albuquerque Júnior nos ajudam a entender o que é esse espaço e de que maneira este é apropriado pelas pessoas ou pelos grupos. Estratégias foram muito bem utilizadas pela *Light* na tentativa de manter seu monopólio e o controle de passageiros. Nesse sentido, o conceito de estratégia é apreendido pelas leituras de Certeau.

Já no 3º capítulo – A Participação popular (Vozes do Povo) – temos como foco analisar como foi a atuação dos usuários desse sistema de transporte mediante os conflitos e interesses que estavam em jogo pelos empresários e que eram repassados através da imprensa. Esse capítulo é importante na medida em que um assunto de interesse coletivo não fica limitado somente aos desígnios de autoridades públicas ou empresários, mas é constantemente criticado pela população que usava esse sistema e não se conteve em ser um sujeito paciente, mas um sujeito ativo que fala, reclama e briga por melhores condições de deslocamento.

Ao protestar, a população estava exercendo seu direito de cidadania, conceito que é abordado por Jaime Pinsky. Outro conceito que foi abordado nesse capítulo refere-se ao tema da identidade, que ocorreu especialmente entre os trabalhadores da empresa de bondes e de ônibus, logo, sobre esse tema pesquisamos na abordagem desenvolvida por Renato Ortiz. Não poderíamos deixar de abordar as táticas implantadas pela população e pelos empresários que ficaram excluídos do sistema de transporte coletivo, por isso voltamos nesse capítulo aos textos de Certeau. Por último, destacamos aqui as leituras feitas nos textos de Lefebvri quando aborda a temática do urbano e do direito à cidade.

Esperamos com esse trabalho contribuir na historiografia urbana de Fortaleza, na medida em que o tema de transporte coletivo, apesar de muito rico, ainda é pouco explorado. Ao analisarmos os anos iniciais da formação do transporte coletivo em Fortaleza, onde se pautou conflitos entre grupos diferentes, a pesquisa contribui nas particularidades de uma Fortaleza dos anos 20, marcada por algumas rivalidades e uma áurea de modernização na cidade. Por isso pesquisamos o fenômeno do transporte coletivo, haja vista que ao nos debruçarmos sobre esse tema, ampliamos o entendimento do contexto urbano da cidade

marcado, nessa época, pelo clima de progresso, urbanidade, mas ao mesmo tempo por uma convulsão social, principalmente onde esse suposto clima de progresso não chegava à população, como foi o caso do transporte coletivo em que muitos usuários eram constantemente prejudicados.

Nessa pesquisa, em se tratando de historiografia, algumas obras nos nortearam nesse processo de escrita. Destacamos a dissertação de mestrado de Sampaio intitulada “Para não perder o bonde: Fortaleza e o transporte da *Light* nos anos 1913 – 1947”<sup>1</sup>, no qual o autor trata de analisar a existência do bonde em Fortaleza bem como as relações que os habitantes da capital traçavam com esse equipamento urbano. Cabe destaque, também, na historiografia a obra do historiador Gisafran Jucá, “Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)”<sup>2</sup>, que analisa o transporte público, destacando o assunto como uma amostra de modernização desigual e ambígua em Fortaleza.

Para finalizarmos, dialogamos também com a dissertação de mestrado da pesquisadora Patrícia Menezes com o título “Fortaleza de ônibus: quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960”<sup>3</sup>. Nesta obra a autora apresenta a formação do transporte coletivo no período de encerramento das atividades da *Light*, bem como nos ajuda ao fazer uma reconstituição histórica dos conflitos que ocorreram com tal empresa e os primeiros empresários de ônibus.

---

<sup>1</sup> SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. **Para não perder o bonde**: Fortaleza e o transporte da *Light* nos anos 1913 – 1947. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2010.

<sup>2</sup> JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza** (1945 – 1960). São Paulo: Annablume, 2000

<sup>3</sup> MENEZES, Patrícia. **Fortaleza de ônibus**: quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2009.

## CAPÍTULO 1 - DO MONOPÓLIO À CONCORRÊNCIA

Houve um momento, no final da década de 1920, que o transporte pautado no monopólio em Fortaleza não conseguia mais dar conta das necessidades da população. Em vista disso surgiram algumas empresas de ônibus que fariam concorrência para o serviço de locomoção, e desta concorrência desencadearam-se conflitos entre proprietários de bondes e ônibus na busca por passageiros. Este capítulo terá como objetivos reconstruir a formação do transporte coletivo em Fortaleza nos seus primeiros anos, que foi caracterizado pelas concessões cedidas pelas autoridades públicas para investidores privados, sendo a grande beneficiária, por muito tempo, a empresa inglesa *The Ceará Tramway and Light Power*, cujas concessões foram transformadas numa espécie de monopólio.

Além da formação desse monopólio pela empresa britânica, procuramos entender por que a *Light* não conseguia passar um serviço satisfatório e eficiente, que teve como resultado a necessidade de quebrar seu monopólio, para o surgimento de outros meios de locomoção. Portanto, esse capítulo de teve como foco análise do advento dos ônibus, em 1926, que foi pautado na “concorrência livre”, mas em clima não amistoso, na medida em que cada lado tentou angariar os passageiros, desenvolvendo diversos argumentos como velocidade, preço, comodidade, propagandas etc. Visto isso, o surgimento de concorrentes nesse período dinamizou a estrutura do transporte coletivo, bem como paradoxalmente criou novos problemas para a população de Fortaleza.

### 1.1. Fortaleza e o contexto capitalista.

Quando se fala em serviço para a coletividade, a cidade de Fortaleza teve como característica dotar sua população com serviços urbanos, que geralmente ficavam na mão da iniciativa privada, exercendo esses serviços mediante o aporte de concessões privilegiadas. Essa característica foca a atenção para refletirmos por que motivo quem assumiu determinados atributos urbanos, como distribuição de água, energia, transporte, foram empresas privadas e, principalmente, por que a necessidade dessas concessões. O tema do monopólio foi debatido na Assembleia Estadual e nessas discussões encontramos possíveis

respostas para a implantação da forma de distribuição de um serviço público mediante interesses particulares. Em um debate sobre a diversificação do serviço de transporte, nos annaes(sic) da Assembleia Legislativa de 1926, podemos verificar uma grande defesa desse tipo de serviço<sup>4</sup>:

Considerando que, em taes casos, são admittidas as concessões de monopólios, em proveito da communhão, porque como ensina Araujo Castro, “serviços ha que, dependendo de avultado capital difficilmente seriam realizados sem a concessão de monopólio durante certo tempo. Além disso, acontece que, ás vezes, os interesses do publico são melhor attendidos collocando-se a cargo de um só indivíduo ou empreza a realização de serviços, taes como os de abastecimento de águas, tracção e illuminação electrica, esgostos, etc. Sobre esses monopólios não incide a proibição constitucional – Manual da Constituição Brasileira, pg.251”<sup>5</sup>

Nesse sentido, o que os deputados estaduais acreditavam, e a própria Constituição da época ratificava, era que determinados serviços demandavam grandes somas de recursos, especialmente para sua instalação, e só seria relevante para o capitalista investir se ele tivesse total controle desse serviço para restituir o investimento aplicado. Perante esse binômio estabelecido entre investimento privado e monopólio, quem soube explorar esse sistema foram empresários ingleses<sup>6</sup> que desenvolveram, em Fortaleza, importantes atividades como o abastecimento de água com a *Ceará Water Work Co. Ltd*, iluminação pública e particular com a *Ceará Gás Co. Ltd* e o serviço de fornecimento de transporte coletivo com a empresa inglesa *The Ceará Tramway and Light Power*.

O advento de empresas estrangeiras com a busca de novos mercados é uma característica do processo capitalista mundial, do qual o Brasil participou como receptor de investimentos estrangeiros. A partir do século XIX, o Capitalismo se expressava especificamente com novas produções que eram apresentadas como modernas e importantes para o desenvolvimento da sociedade global. Ciência e indústria foram utilizadas para apresentar um capitalismo moderno como nos cita Pesavento, quando nos apresenta o sentido das chamadas Exposições Universais nas grandes cidades como Paris, Londres, Chicago<sup>7</sup>, etc:

<sup>4</sup> Este trabalho irá reproduzir as citações de acordo com a ortografia da época.

<sup>5</sup> Annaes da Assembleia Legislativa do Ceará. 75<sup>a</sup> Sessão em 01 de outubro de 1926. p.309.

<sup>6</sup> Para entender melhor a atuação dos empresários ingleses em Fortaleza ver GIRÃO, Raimundo. **Geografia Estética de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar/Programa Editorial, 1997.

<sup>7</sup> Segundo Liberal de Castro o Brasil havia enviado uma comissão para essa exposição, cabendo ao Ceará expor produtos agrícolas e artesanato. CASTRO, Liberal de. **Contribuição de Adolfo Herbster a forma urbana da cidade de Fortaleza** 1994. p.71

As exposições universais se constituíram, neste contexto, poderosa e fascinante arma para o capitalismo triunfante demonstrar a sua exemplaridade. As exposições funcionavam como 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-demonstração” das crenças e virtudes do progresso, da produtividade, da disciplina do trabalho, do tempo útil, das possibilidades redentoras da técnica etc. Por meio das exposições, a burguesia encontrou um veículo adequado para a circulação não só de mercadorias, mas de idéias em escala internacional. Ou seja, as exposições não visavam apenas ao lucro imediato, advindo do incremento das vendas ou do estímulo à produção industrial pela comparação entre as potências das diferentes nações. As exposições foram também elementos de difusão/aceitação das imagens, ideais e crenças pertinentes ao *ethos* burguês.<sup>8</sup>

O século XIX marcou o período de grande expansão do Capitalismo, tendo como sua locomotiva a Revolução Industrial, oriunda da Inglaterra. A disseminação industrial e a ampliação dos mercados internacionais foram objetivos que determinaram a política econômica deste país. O desenvolvimento da economia mundial, nesse período, identificou-se como esse modelo industrial e exportador e tem uma ampla ligação com a potência que emergia suas forças econômicas pela Europa e por diversos pontos do globo.

O crescimento do sistema capitalista foi marcado também por profundas transformações nas técnicas de trabalho, mudanças materiais, de conhecimento e na capacidade de transformar a natureza. As grandes potências mundiais, em especial, a Inglaterra, focavam nas transformações tecnológicas e científicas as perspectivas de ampliação de sua produção. Visto isso, novas fontes de energia e tecnologias foram sendo incorporadas para a expansão dos países capitalistas, como informa Hobsbawm:

Era na tecnologia e em sua conseqüência mais óbvia o crescimento da produção material e da comunicação, que o progresso era mais evidente. A maquinaria moderna era predominantemente movida a vapor e feita de ferro e de aço. O carvão se tornara a fonte de energia industrial mais importante, fornecendo 95% do total da Europa (fora a Rússia).<sup>9</sup>

Nesse período encontramos uma revolução na tecnologia mundial. Como exemplo, podemos citar as criações tecnológicas da época que contribuíram para facilitar a vida das pessoas, bem como deram impulso às demandas do Capitalismo, tais como o telefone, o

<sup>8</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997. p. 14.

<sup>9</sup> HOBBSAWM, Eric J.. **A Era dos Impérios**. 7ª ed.. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p.47

gramofone, a lâmpada incandescente, as linhas telegráficas, os navios a vapor e as estações rodoviárias e ferroviárias. A Inglaterra contribuiu com o seu poderio econômico para construir equipamentos capazes de diversificar e acelerar a economia, tendo como destaque os investimentos e as criações feitas com as locomotivas, símbolo de velocidade e objeto essencial para a circulação das mercadorias. Era, enfim, o retrato de uma tecnologia moderna que estava triunfando:

Mas os maiores e mais potentes motores do século XIX eram os mais visíveis e audíveis de todos. Eram as 100 mil locomotivas (200-450HP) que puxavam seus quase 2,75 milhões de carros e vagões, em longas composições, sob bandeiras de fumaça. Elas faziam parte da inovação de maior impacto do século(...)<sup>10</sup>

O espírito inglês capitalista se expressava no Brasil através das novidades tecnológicas produzidas por estes. A Inglaterra teve a primazia das grandes criações do capital, haja vista que os primeiros telégrafos, cabo submarino, estradas de ferro, barcos a vapor, iluminação a gás e eletricidade tiveram como locomotiva a Inglaterra e o processo de Revolução Industrial produzido por esta.

O conceito de Capitalismo é bem abrangente, haja vista que grande literatura foi produzida para tentar qualificá-lo, encontrando definições diferentes para um termo complexo e portador de uma grande mistura de elementos. Segundo Weber “o Capitalismo existe onde quer que se realize a satisfação de necessidades de um grupo humano, com caráter lucrativo e por meio de empresas, qualquer que seja a necessidade de que se trate”.<sup>11</sup> Dobb analisa a perspectiva apresentada por Werner Sombart que entendeu a gênese do processo capitalista advindo de um ideal de vida de racionalidade denominado “espírito burguês”, pautado na mudança de mentalidade e objetivo da sociedade, já que, para Dobb a origem do Capitalismo estava “no desenvolvimento de estados de espírito e comportamento humano conducentes à existência daquelas formas econômicas, e relações da mesma natureza, que se mostraram características do mundo moderno”<sup>12</sup>.

No meio dessa discussão sobre o conceito de Capitalismo, outro debate surgiu na historiografia brasileira sobre o momento de penetração desse sistema no Brasil. Este debate se evidenciou entre autores que defendiam a hipótese de um Capitalismo tardio que chegara

<sup>10</sup> Idem, p.48.

<sup>11</sup> WEBER, Max. **História Geral da Economia**. São Paulo: Mestre Jou, 1968. p.246.

<sup>12</sup> DOBB, Maurice. **A Evolução do Capitalismo**. 6 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.p P.16.

ao Brasil e, por outro lado, defensores de que esse processo capitalista não foi tardio, haja vista que este esteve presente desde o período colonial.

Carlos Oliveira é um defensor da ideia de um Capitalismo tardio vindo ao Brasil, e mais especificamente, sua teoria é que o sistema capitalista tem suas origens na Inglaterra da Revolução Industrial. Para este autor, “a generalização da produção organizada como grande indústria na Inglaterra marca, pela primeira vez na história, a plena constituição do modo de produção capitalista.”<sup>13</sup>

O processo de industrialização inglesa demarcou uma nova etapa da dinâmica econômica mundial, entre o período de 1830 a 1890, no qual podemos considerar como uma etapa do Capitalismo concorrencial. Esse modelo prevaleceu na Inglaterra que, após a revolução industrial, tinha presente as condições para que a estrutura de concorrência operasse com facilidade, pois para a burguesia industrial inglesa era importante que se aplicasse uma política de liberalismo econômico. No âmbito endógeno da economia britânica, já estavam presentes as condições para que o sistema concorrencial se manifestasse em sólidas condições.

É nessa medida que a Inglaterra, mesmo atuando de forma monopolista em relação aos seus produtos industrializados, defendia uma política de livre comércio com outros países. Alguns locais da América Latina, por exemplo, mantinham uma relação de subordinação em relação à produção de produtos industrializados ingleses. Nesta medida, o Capitalismo inglês dinamizava seu capital numa postura cuja constituição era demarcada pela característica de um sistema de livre concorrência, que na prática transformava-se em monopólios, haja vista que os investidores de países da América Latina não tinham chance de concorrer:

Sintetizando, o capitalismo concorrencial compreendia um mercado mundial de mercadorias, de capitais e de força de trabalho, o que definia mundialmente certo padrão monetário, financeiro e comercial. Na verdade, se os descobrimentos e o desenvolvimento do comércio marcaram o surgimento do mercado mundial na era da acumulação primitiva, a Revolução Industrial é o ponto de partida para o mercado mundial capitalista. E o novo mercado era capitalista porque, em última instância, sua dinâmica era determinada pelos movimentos da acumulação capitalista na Inglaterra.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. **Processo de Industrialização. Do capitalismo originário ao atrasado.** São Paulo/Campinas: Editora Unesp/Unicamp, 2003. p.173.

<sup>14</sup> Idem. p.197

Seguindo esta linha de raciocínio, houve uma transição do Capitalismo concorrencial para o monopolista, no final do século XIX, quando a Inglaterra começava a perder o monopólio da produção industrial, e via a tendência de uma livre concorrência ser substituída por um protecionismo dos Estados. Países como Alemanha, Estados Unidos e França, no período de depressão (1873-1896), tentavam quebrar a política de monopólio do capital inglês. O Capitalismo monopolista foi a seqüela de uma concorrência entre nações europeias capitalistas, haja vista que a nova busca de mercados atrelada a políticas de proteção de nações em crescimento marcariam a passagem do sistema concorrencial para o capitalismo monopolista.

É nessa perspectiva que entendemos uma forma de abordagem sobre a formação do capitalismo peculiar brasileiro, haja vista que o sistema capitalista, apesar de ter sua gênese na Inglaterra, detém especificidades históricas em cada lugar onde ele é produzido. O Capitalismo no Brasil pode ser pensando como um processo tardio, uma vez que esse sistema, nas nações europeias, já está desenvolvido quando chegou ao Brasil.

O Brasil teve como característica uma economia pautada na dependência desde sua formação como estado nacional “essa dependência teve início historicamente com a expansão das economias dos países capitalistas originários”<sup>15</sup>. Nessa perspectiva, teve grande importância para a formação de um capitalismo brasileiro a participação do capital estrangeiro, consubstanciado, principalmente, nos investimentos ingleses do século XIX. Castro identifica a participação dos investimentos estrangeiros no país, os capitais das economias centrais no Brasil, percebido como um mercado lucrativo. Em um primeiro momento, na metade do século XIX, tem-se a hegemonia dos investimentos ingleses. Com o advento do século XX, há uma mudança na dinâmica mundial, que se reflete no Brasil, com a ascensão de novas potências, especialmente Estados Unidos, compondo um novo quadro de investidores em terras brasileiras.<sup>16</sup>

Mesmo enfrentando países que tinham condições de fazer frente ao seu poderio comercial, a Inglaterra continuou sendo uma nação forte, que exportou seu modelo de capitalismo, especialmente no século XIX, baseado nas vendas de seus produtos

---

<sup>15</sup> CARDOSO, Fernando Henrique & FALETTO, Enzo. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1970. p. 06.

<sup>16</sup> CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

industrializados e nos investimentos em grandes obras para o desenvolvimento do comércio e fluxo das mercadorias, como exemplo a instalação das ferrovias. Para Graham, com o desenvolvimento tecnológico produzido pela Inglaterra, cada vez mais nações passavam a depender dos seus investimentos. A crescente exportação de produtos e aumento exponencial de capitais no exterior foram práticas da atuação dos capitalistas ingleses que investiram seus recursos em vários países, em especial no Brasil.<sup>17</sup>

A política externa capitalista da Inglaterra derivou-se da sua Revolução Industrial<sup>18</sup> e pela impossibilidade de se estabelecer em países com proteção encontrou no Brasil um lugar propício para instalação de sua política. É nessa análise que podemos entender um capitalismo dependente que houve no país, que, para seu desenvolvimento, teve que privilegiar grupos ingleses, os quais responderam aos estímulos cedidos, tornando-se agentes da modernização:

As manufaturas irão desenvolver-se quase espontaneamente nos centros urbanos, em ritmo lento e contínuo, até 1889. Para seu desenvolvimento, os ingleses contribuíram como propulsores da modernização e obstaram como dominadores por inteiro do complexo exportação-transporte-importação-crédito-seguro, que lhes permitia embolsar os lucros totais do comércio.<sup>19</sup>

A participação inglesa no processo de modernização das principais cidades brasileiras deu-se com seus investimentos em que se destacou a primazia de um aparato tecnológico de elementos urbanos que contribuíram para a modernização<sup>20</sup> do Brasil como o cabo submarino, o telégrafo, iluminação a gás, barcos a vapor, redes de esgoto e os bondes.<sup>21</sup> O século XIX caracterizou-se pela inserção de circulação, produção e exibicionismo das mercadorias. Essas

<sup>17</sup> GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o Início da Modernização do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1973. p.13, 14.

<sup>18</sup> Sobre a Revolução Industrial inglesa, ver: HOBSBAWM, Eric J.A **Era das revoluções**, 1789-1948. São Paulo: Paz e Terra, 2010. p. 57 – 96.

<sup>19</sup> CERVO, Amado Luiz. **História da Política Exterior do Brasil**. 3ª Ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. p.75.

<sup>20</sup> Entendemos como modernização, a partir do trabalho de Celso Furtado, que apesar de apontar essa modernização como um processo de crescimento econômico, estava muito mais voltada como uma assimilação do processo tecnológico através de novos padrões de consumo. Não havia nesse estágio de modernização, para investidores e a elite brasileira, o interesse em dividir os excedentes do consumo e socializar o processo produtivo. Nesta medida havia condições para que existisse no Brasil uma relação de desenvolvimento e dependência. FURTADO, Celso. **Análise do modelo brasileiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.

<sup>21</sup> FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil** – Aspectos da Influência Britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro/Brasília: José Olímpio/MEC, 1948, p.26, 27. Sobre a atuação britânica na América Latina, conferir: BETHELL, Leslie. “A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930”. BETHELL, Leslie (org.) **História da América Latina**: de 1870-1930. Volume IV. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2001.

tinham um estereótipo ludibriante, diante de um espetáculo de fantasmagorias das mercadorias, produzidas por um grau avançado de tecnologia, fruto de um capitalismo que irradiava seus produtos europeus e encantava os consumidores em grande parte do mundo.<sup>22</sup>

O capitalismo que predominou nas principais cidades brasileiras foi um sistema econômico pautado em relações com um capital estrangeiro europeu. Setores de grande importância para a mobilidade urbana como o transporte público tiveram uma política de concessões outorgada pelo Estado para a formação de companhias que trabalhassem nesse setor, destacando-se a predominância do capital estrangeiro que se efetuava:

... na própria composição do capital investido, concretizado tanto na forma de companhias organizadas com sede fora do país, quanto nos financiamentos e empréstimos bancários, e na contratação de empreiteiros e técnicos de fora para levar adiante as obras necessárias. Este processo, entretanto, não se realiza sem tensões: algumas vezes entre o Estado e as empresas, outras vezes entre as próprias companhias, disputando e contestando concessões, aliando-se a outros grupos e, como decorrência, configurando-se, em certos casos de forma decisória, o espaço social da cidade.<sup>23</sup>

Com o advento da República, a diplomacia brasileira tentou se aproximar dos Estados Unidos. Todavia, mesmo com o foco das relações comerciais brasileiras voltadas para os EUA em oposição à Europa, com o qual se identificava a monarquia, a participação do capital inglês ainda se fez presente em várias empresas e conglomerados de companhias nas principais cidades brasileiras. A preeminência da participação britânica no século XIX no Brasil facilitou a inclusão de capitais vindos de Londres para investimentos, que tiveram atuação no século XX. Em Fortaleza, podemos citar a *The Ceará Tramway and Light Power*, instituição inglesa que teve condições de investir na capital e ficou encarregada do serviço de eletricidade<sup>24</sup> domiciliar e transporte de pessoas em bondes elétricos com concessões de longo tempo de privilégio monopolizadas.

---

<sup>22</sup> BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas I. Magia e técnica. Arte e política.** São Paulo: Brasiliense, 1985.

<sup>23</sup> SILVA, Maria Lais Pereira da. **O Estado e o capital privado na disputa pelo controle e administração dos transportes coletivos. A resposta dos usuários e a face da cidade.** Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio, 1992, p.18-9.

<sup>24</sup> A utilização da energia elétrica no Brasil foi compatível ao período da incorporação dessa tecnologia pelos países europeus e nos Estados Unidos. Utilizada em primazia para fazer frente aos serviços de tração de bondes e iluminação urbana, aos poucos a eletricidade foi elemento essencial para transformar a produção industrial do século XIX. Para maiores informações sobre a abordagem da eletricidade na vida econômica e social, conferir: HOBBSAWM, Eric. **A era dos Impérios.** São Paulo: Paz e Terra, 1989.

Todavia, as interpretações sobre a formação do Capitalismo não se limitam ao pensamento de um sistema dependente e tardio no Brasil. Outros autores abordaram a questão sob outro prisma, principalmente as análises feitas no Brasil Colônia, que, para muitos, já era tempo da prática capitalista em terras brasileiras. Caio Prado Junior, em “Formação do Brasil Contemporâneo”, aponta no contexto economia-metrópole existente no Brasil um capitalismo pautado na empresa mercantil. Trabalho escravo, colônia, metrópole, monocultura, latifúndio faziam parte de um complexo capitalista no Brasil, haja vista que o Brasil Colônia estava inserido nesse sistema, pois estava interligado aos objetivos de uma economia pautada pela metrópole.<sup>25</sup> Nos séculos XVI, XVII e XVIII o Brasil foi decisivo para os interesses capitalistas da Europa portuguesa, principalmente pela produção de produtos que não haviam na Europa, e para essa formação, como exemplo a cana-de-açúcar, era necessário toda uma rede de produção, investimento, recursos, trabalho, que demarcam a inserção do país na produção capitalista.

Nessa perspectiva, Fernando Novais vai ao encontro desse pensamento continuando a analisar o sistema colonial implantado no Brasil. O sistema colonial é defendido por Novais como “o conjunto das relações entre metrópoles e suas colônias num dado período da história da colonização”<sup>26</sup>, fenômeno percebido no Brasil, enquadrando os acontecimentos históricos brasileiros em um abrangente capitalismo mundial. Para este autor, tanto Portugal quanto o Brasil estavam inseridos na economia mundial capitalista.

Compartilhando de pensamento similar, podemos citar também Maria Sylvania Carvalho Franco, no qual podemos perceber a argumentação de um capitalismo no Brasil já no período colonial, citadas em obras como “Homens livres na ordem escravocrata”<sup>27</sup> e “As idéias estão no lugar”<sup>28</sup>. Nesta última obra, a autora defende seu ponto de vista que vai contrário aos pensamentos de Roberto Schwarz sobre a questão do liberalismo no Brasil. Para este autor, o fenômeno do Liberalismo no Europa está ligado à existência de trabalhadores livres e a igualdades diante da lei. Situação totalmente diferente da existente no Brasil, onde predominou a existência do trabalho originalmente escravo. Nesse sentido, falar em

<sup>25</sup> Prado Jr., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1979, p. 128.

<sup>26</sup> NOVAIS, Fernando Antônio. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777- 1808)**. 3ª edição. São Paulo, 1985: Hucitec, 1985. p.

<sup>27</sup> FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. (1983), **Homens livres na ordem escravocrata**. 3ª. ed., São Paulo, Kairós.

<sup>28</sup> FRANCO. Maria Sylvania de Carvalho. “**As idéias estão no lugar**”. Cadernos de Debates. São Paulo, nº 1, 1976

liberalismo no Brasil é inadequado mediante a realidade histórica relacionada ao fenômeno da escravidão.<sup>29</sup>

Silva Franco, ao contrário, defende que o liberalismo no Brasil existiu e encontrou terreno propício para sua existência, haja vista que a autora não percebia a incompatibilidade entre escravidão e liberalismo. Ao abordar sobre o Capitalismo a autora relaciona a existência desse sistema à busca de lucro, fato que ocorria tanto no Brasil quanto em Portugal, uma vez que metrópole e colônia fariam parte do mesmo modo de produção. Nesse sentido, a autora já coloca a existência de um capitalismo existente no Brasil desde o tempo da sociedade colonial.

Apresentamos algumas análises sobre a existência do capitalismo no Brasil, um debate muito interessante e extensivo. Para nossa pesquisa, o que nos interessa é perceber que esse capitalismo (seja tardio ou não) estava presente na década de 1920, e que foi aflorado mediante empresas que defendiam um sistema monopolizado perante outras empresas que disputavam a questão das linhas urbanas, visando um capitalismo pautado pela concorrência. As querelas existentes em Fortaleza sobre a questão do transporte coletivo foram disputas capitalistas, visando, como citou Sylva Franco, a questão do lucro.

Esse capitalismo se manifestou, inicialmente, na questão do transporte público, com a tônica de um sistema monopolista, no qual empresas tinham o monopólio de determinadas linhas, sendo a grande agraciada a empresa inglesa Light. Por volta dos anos de 1920, mesmo que de maneira ainda discreta, a cidade de Fortaleza vai passando por algumas modificações:

O cotidiano da capital tornou-se atribulado por conta também da intensificação dos fluxos urbanos desencadeada pelo adensamento populacional (nos anos 20 o número de habitantes atinge a casa dos 100 mil), e pela proliferação de automóveis, bondes, caminhões e estabelecimentos comerciais no perímetro urbano.<sup>30</sup>

É nesse sentido que Eduardo Campos nos apresenta o Ceará dos anos vinte, parafraseando Raimundo Girão como um momento de significância abrangente para o desenvolvimento econômico, social e político do Ceará. De fato, algumas mudanças ocorreram na década de 1920, mas no geral, especialmente no formato urbano, as mudanças

<sup>29</sup> SCHWARCZ, Roberto. “As idéias fora do lugar”. Ao vencedor as batatas. São Paulo, Duas Cidades, 1977.

<sup>30</sup> PONTE, Sebastião Rogério. **A Belle Époque em Fortaleza**: remodelação e controle. In: SOUZA, Simone de. (Org.) **Uma nova história do Ceará** Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000. p.185.

não foram expressivas. Se formos observar o desenvolvimento urbano da capital desde o século XIX até o século XX, percebemos algumas abrangências na questão urbana, todavia a cidade ainda apresentava sérios problemas de infraestrutura. Nas palavras do viajante britânico Herry Kosterm em 1810, Fortaleza foi edificada por um terreno arenoso, havendo quatro ruas que partiam da praça. Tinha como pontos negativos seu comércio e as ruas sem calçamento.<sup>31</sup> Este último problema parece ser uma constante na capital do Ceará que na chegada da década de 1920 ainda sofria com as ruas sem calçamento em pontos importantes para a circulação das pessoas.

Podemos perceber um gradual crescimento da cidade perante as construções de obras que estavam sendo arquitetadas mediante as necessidades da capital. Essas mudanças começam a aparecer quando pesquisamos na planta da cidade de Fortaleza do ano de 1875, de Adolfo Herbster. Na planta é possível perceber novas obras como o “Cemitério Novo” de São João Batista, A “Estação Ferroviária”, o gasômetro, a designação do Passeio Publico e o reajuste da malha urbana.<sup>32</sup>

Liberal de Castro também nos dá uma visão de algumas mudanças urbanísticas encontradas em Fortaleza mediante as construções que estavam ocorrendo na cidade nas décadas de 1900-1910. Em 1905, de acordo com os padrões franceses de um ecletismo arquitetônico foi construído o prédio da Fênix Caixerai. Já em 1908, a Associação Comercial, na rua Formosa – Barão do Rio Branco – inaugurava sua sede no estilo Greco-romano. Nesse mesmo ano, daria início a mais bela construção da arquitetura cearense: o Teatro José de Alencar, cuja inauguração ocorreu em 1910. A primazia de pontes de concreto em Fortaleza se deu em 1918, no governo de João Tomé.<sup>33</sup>

Na década de 20, os poderes públicos tiveram uma atuação urbanística no sentido de ampliar e reformar as ruas e avenidas, criando pavimentações, que visavam qualificar o serviço de trânsito e dinamizá-lo, devido, principalmente, a uma maior circulação de mercadorias e de pessoas. Nesse período, os legisladores começaram a pensar os locais de movimentação de uma maneira mais dinâmica, racionalizada, que se adaptasse às

<sup>31</sup> KOSTER, Henry; CASCUDO, Luis da Câmara. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/ Massangana, 2002.

<sup>32</sup> Fortaleza Prefeitura Municipal de; CASTRO, Jose Liberal de. **Fortaleza: a administração Lúcio Alcântara** (março 1979/maio 1982) . Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1982. P.69

<sup>33</sup> CASTRO. José Liberal de. **Arquitetura eclética no Ceará**. In: Annateresa Fabris (org.) *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1988. p.220 – 230.

necessidades locais advindas de uma maior dinâmica no deslocamento. Exemplo disso foi a reforma da Praça do Ferreira, cuja primeira obra pautou-se no aformoseamento, mas em 1925 suas diretrizes se reverberaram em conceitos racionalizadores para facilitar a circulação de pedestres.<sup>34</sup>

Essa racionalização do espaço urbano, especialmente na parte central da cidade, e a atuação da administração municipal em criar melhorias para o fluxo de veículos foram acontecimentos marcantes desse período, já que a cidade passava a conviver com uma grande circulação de bondes, caminhões, carros e passava a acolher a chegada dos primeiros ônibus:

Na década de 20, embora a preocupação com o embelezamento urbano continuasse marcante, a administração municipal teve que lidar com novos problemas demandados pelo crescimento populacional e pela multiplicação dos meios de transporte que se verificaram no período. Tais questões requereram estudos e medidas que levassem em conta, além do fator estético, uma maior concentração espacial, o que compreendia recorrentes intervenções no sistema viário da cidade, objetivando torná-lo mais funcional.<sup>35</sup>

Em 1927, Fortaleza adquiria um sistema de avenidas que faziam importantes ligações na cidade como pontos que ligavam o centro da cidade, o Palácio do Governo e a Assembleia Legislativa.<sup>36</sup> Para melhorar a estrutura urbana e principalmente na parte estética, o prefeito de Fortaleza Álvaro Weyne (1928-1930) exigiu a mudança de antigos combustores das praças por lâmpadas da marca Littleton, que era utilizada nas melhores cidades do mundo.<sup>37</sup>

No entanto, ainda na década de 20, as ações das autoridades públicas eram modestas. Pautavam-se em pequenas reformas, especialmente na parte central da cidade. Nogueira relata que uma atitude exercida pela municipalidade foi retirar a árvore denominada Oitizeiro do Rosário da via urbana de Fortaleza e os relatos de vários memorialistas descontentes com essa atuação. Todavia

justificativa presumida para o abatimento do Oitizeiro do Rosário repousava na intensificação do tráfego urbano, o que era confirmado pelo crescente número de automóveis que transitavam pelas ruas da cidade. A árvore erguia-se em uma via

<sup>34</sup> PONTE, Sebastião Rogério. **A Cidade Remodelada**. In: SOUZA, Simone de. et.all. **Fortaleza a gestão da Cidade**: uma história política e administrativa. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995, p.45.

<sup>35</sup> Idem. p.44

<sup>36</sup> CASTRO. José Liberal de. **Arquitetura eclética no Ceará**. In: Annateresa Fabris (org.) **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1988. p.220 – 230.

<sup>37</sup> LEITE, Ary Bezerra. **História da Energia no Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996. P.51.

central – a um passo da Praça do Ferreira, ponto irradiante de veículos, onde automóveis de aluguel estacionavam e passavam linhas de bondes.<sup>38</sup>

O texto nos informa que algumas atitudes estavam sendo praticadas pelo poder municipal, entretanto não podemos considerar uma grande mudança, ou amplas reformas para o perfil urbano. O investimento no final do ano de 1929 para a circulação de veículos limitava-se, nesse caso, a uma simples retirada de uma árvore, fato muito insignificante para uma cidade que visava crescer. E no mesmo ano de 1929, Fortaleza era portadora de um calçamento totalmente impróprio para a circulação de veículos.

Porém mesmo com algumas mudanças ocorrendo na década de 1920, não podemos ainda considerar este o período de profundas transformações na capital. Como nos apresenta Ary Bezerra Leite: “Na década de 1920, há relativo progresso, mas é nos anos de 30 que ocorre a expansão territorial, rompendo o zoneamento primitivo para buscar novas áreas de crescimento.”<sup>39</sup>

Ratificamos esse pensamento com as afirmações do pesquisador Liberal de Castro. Para este autor, Fortaleza, na virada do século XX, podia ser considerada um aglomerado urbano ainda modesto. Em 1920, o censo da cidade apontava esta com uma população de 78.000 habitantes. A ponto de Liberal de Castro se referir à cidade chamando esta de “cidadezinha”, o que reflete sua opinião de que Fortaleza não atingia um índice de desenvolvimento urbano ampliado ainda na década de 1920.<sup>40</sup>

## 1.2. A estruturação do monopólio.

Se Fortaleza caminhava na década de 1920 de maneira “devagar e arrumadamente”<sup>41</sup>, as transformações no transporte coletivo no final desta década não caminhavam nesse mesmo

<sup>38</sup> Nogueira, Carlos Eduardo Vasconcelos. **Tempo, progresso, memória : um olhar para o passado na Fortaleza dos anos trinta**. Dissertação (mestrado) em História Social. Universidade Federal do Ceará, 2006. p.19.

<sup>39</sup> Idem. p.81.

<sup>40</sup> CASTRO, José Liberal de. **Fatores de Localização e de Expansão da Cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária da Universidade de Fortaleza, 1977. p.35.

<sup>41</sup> idem

ritmo, de maneira amistosa ou pacífica. Esse mercado de transporte foi alvo de disputas e conflitos, especialmente entre a empresa britânica, detentora do serviço de iluminação elétrica e transporte por bondes elétricos, *The Ceará Tramway and Light Power*, com os primeiros empresários de ônibus que também tencionavam adquirir um pedaço dessa fatia lucrativa, no final da década de 20.

A grande questão era que o serviço de transporte coletivo em Fortaleza sempre foi pensado e realizado através de uma prática de concessões e privilégios. Ou seja, a empresa atuou por vários anos realizando suas atividades com a prerrogativa de monopólio do serviço de transporte coletivo por bondes elétricos, que, na prática, significava um controle sobre todo o sistema, haja vista que até a década de 20, ainda não havia ônibus fazendo esse tipo de trabalho regularmente. Em outras palavras, a empresa britânica gozava de privilégios do tráfego de carros elétricos na área urbana de Fortaleza, privilégio este que chegava a 75 anos.<sup>42</sup>

O monopólio que a *Light* adquiriu viera de práticas exercidas pela municipalidade desde o século XIX, que repassava a particulares concessões de longos anos para atuar sobre alguns serviços. No trabalho com bondes elétricos, a responsabilidade ficou com essa empresa. Isso significa que o monopólio adquirido pela empresa foi um conjunto de concessões que esta conseguiu contrair com a compra de outras empresas que faziam esse serviço e eram beneficiadas com essa prática. Devido a esse longo período de concessão e privilégios, a instituição não via com bons olhos a chegada de novos veículos como os ônibus, que certamente iriam fazer concorrência e disputar passageiros, transformando-se, assim, em opositores perigosos para os lucros da companhia britânica no setor de transporte coletivo.

As longas concessões cedidas pelas autoridades públicas, que se transformaram em um monopólio do setor com o advento da *Light*, foram as grandes dificuldades que os novos empresários de ônibus tiveram que enfrentar e, por outro lado, este tipo de situação foi a principal luta pela qual a empresa defendeu para continuar. No cenário que perpassou o final do século XIX para o século XX, três empresas locais adquiriram concessões em troca da instalação de trilhos para a transição de bondes com força animal em algumas ruas de Fortaleza. Maior destaque se dá à companhia Ferro Carril do Ceará, que atuou desde 1880 até

---

<sup>42</sup> Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Câmara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1918. p.197.

1912, quando foi adquirida pela empresa *Ceará Light*, ficando esta última responsável pela manutenção do transporte nas linhas adquiridas pela antiga “Ferro Carril do Ceará”.

Nessa perspectiva, outras duas empresas, na década de 1890, adquiriram também concessões para conseguirem transitar em Fortaleza. A segunda empresa a ser formada foi a Companhia Ferro Carril de Parangaba<sup>43</sup>, em 1894, transitando no percurso Benfica-Damas-Parangaba e teve sua atuação exercida até o ano de 1918. Em 1896, surgiu a última empresa de bondes com tração animal denominada Companhia Ferro Carril do Outeiro<sup>44</sup>, que teve sua atuação até o ano de 1912, quando foi comprada pela inglesa de bondes elétricos, uma vez que já pertencia à “Companhia Ferro Carril do Ceará” desde 1898. O itinerário da terceira empresa começava na Praça do Ferreira, Praças General Tibúrcio (conhecida como Praça dos Leões), José de Alencar, atravessava a Praça Caio Prado (Praça da Sé), seguia pela Praça Figueira Mello, rua Gustavo Sampaio, até a Praça Benjamin Constant (Praça da Bandeira), que significava um percurso de 1.550 metros.<sup>45</sup>

A partir desses fatores, podemos entender que o serviço de transporte coletivo em Fortaleza foi estruturado da seguinte maneira: a cidade era fatiada para alguns empresários que investiam no setor de bondes, sendo repassado a esses capitalistas as concessões. Cada empresa tinha sua área de atuação, cuja circulação nas linhas era de privilégio da portadora da concessão.

Não, nesse sentido, havia espaço para uma concorrência entre empresas em uma mesma linha, já que cada uma era detentora de uma linha em que somente a concessionária

---

<sup>43</sup> A segunda Companhia de Bonde a se fundir foi a da Companhia Ferro-Carril de Parangaba, de propriedade de Gondim e filhos, dirigida pelo Cel. Arlindo Gondim, fundada em 10 de outubro de 1894. Vinha de Parangaba onde era a sua Estação e parava no fim da linha de Bondes do Benfica, defronte do Café do Eugênio, junto ao muro da Chácara das Amarais, onde do lado de fora existia um grande tanque com água para os animais dos bondes e dos comboieiros. A linha servia os bairros das Damas e de Parangaba. In: BEZERRA DE MENEZES, Antonio. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: UFC/Casa de Jose de Alencar, 1992. p.194.

<sup>44</sup> A terceira Companhia foi a Ferro-Carril do Outeiro, fundada em 1896; o assentamento dos trilhos se iniciou em 13 de maio e foi inaugurada em 12 de outubro do mesmo ano de 1896. Era propriedade de membros da família Acioly. Sua Estação se localizava um pouco além da atual Rua Gonçalves Ledo, antiga Rua do Guariju e em seu local foi construído o prédio residencial do Dr. Aderbal Freire. Eram servidos dois bairros, o do Outeiro e da Aldeota. O bonde do Outeiro partia da Praça do Ferreira às horas certas e atingia até a frente do prédio que foi construído na seca de 1877 e se destinava a um asilo de mendicidade; em 1902 foi alugado para um Colégio de moças sob a direção da grande Educadora e Professora Ana Bilhar, que, mediante contrato com Governador Pedro Borges, o alugou com o prazo de nove anos, mediante o aluguel mensal de 150\$000. Suas alunas só trajavam verde e por isso eram apelidadas de periquitinhos verdes; hoje o prédio é ocupado pelo Colégio Militar”. (Nota de Fernando Lima). IN: BEZERRA DE MENEZES, Antonio. op. cit., p.194.

<sup>45</sup> Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1899. p.107.

podia atuar. Em uma cidade em que as empresas locais Ferro Carril do Ceará, Ferro Carril do Outeiro e Ferro Carril de Porangaba tinham essas concessões, como poderia a *Light* entrar nesse mercado? A empresa inglesa não podia disputar através da concorrência, restando uma alternativa para os ingleses, que era comprar a propriedade das empresas de bondes locais para atuar, e foi exatamente isso que fizeram. Com a compra das empresas Ferro Carril do Ceará e Ferro Carril do Outeiro, e a falência da Ferro Carril de Porangaba, em 1918, a *Light* passava a ser a única empresa detentora de concessões nas linhas urbanas, o que outorgava a esta um monopólio de transporte coletivo de bondes.

A nossa análise para entender a opção tomada pelas autoridades públicas em ceder as concessões com privilégios de tempo e sem concorrência para alguns grupos, é que o governo municipal não estava interessado em investir na construção de calçamentos e implantação de trilhos de bondes, deixando isso para a iniciativa privada, que por outro lado era recompensada com o uso exclusivo desses trilhos por um determinado tempo.

O funcionamento dos serviços urbanos também envolvia a iniciativa privada como agente ou beneficiária de algumas atividades básicas, sempre a usufruir de um protecionismo concedido pelos agentes governamentais em detrimento dos interesses coletivos.<sup>46</sup>

Para a construção desse serviço, as autoridades públicas se valeram de todo um arcabouço legislativo para colocar em atividade o serviço de transporte coletivo. Nesse sentido, a atuação das autoridades públicas se reportaria à fiscalização e à distribuição de concessão, enquanto a iniciativa privada realizaria as obras necessárias de infraestrutura.

Fortaleza compartilhou, no começo do século XX, situações parecidas com o que estava ocorrendo em parte nas grandes cidades do Brasil. O crescimento urbano demandou investimentos na distribuição de água, iluminação e energia. No Brasil, inicialmente, a prestação desses serviços ficou a cargo de pequenas empresas de âmbito municipal. Todavia, o tempo de atuação dessas empresas não teve uma longa escala. Devido ao crescimento de empresas internacionais, principalmente no que se refere à produção de materiais elétricos e

---

<sup>46</sup> JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza** (1945 – 1960). São Paulo: Annablume, 2000p.111.

distribuição de eletricidade, algumas empresas multinacionais assumiram o controle do mercado latino-americano.<sup>47</sup>

Na capital do Ceará esse processo teve origem em 1870, data em que foi sancionada a Lei nº 1382, concedendo um privilégio de 50 anos no contrato para Estevão José de Almeida, Firmino Candido de Figueiredo, Antonio Pinheiro da Palma e José Joaquim de Sousa Assunção, que ficariam encarregados de montarem os alicerces do serviço de transporte pautado no bonde com tração animal.<sup>48</sup> Logo, demais leis foram sendo efetivadas e resultariam, em pouco tempo, em uma configuração concreta dos estatutos da Companhia Ferro Carril do Ceará, como a Lei Provincial nº 144 de 11 de outubro de 1871, que repassou a Estevão José de Almeida os direitos para colocação de trilhos de ferro nas ruas da cidade, com um ramal para “Mecejana”.

A transferência desses direito foi efetivada aos negociantes Francisco Coelho da Fonseca e Alfredo Henrique Garcia. A Lei 1382, de dezembro de 1870, concedeu esse privilégio a Estevão José de Almeida<sup>49</sup> que se efetuou no contrato de 28 de agosto de 1875. O resultado do conjunto dessas leis levaria à aprovação dos primeiros estatutos da “Companhia Ferro Carril do Ceará” com o Decreto Imperial nº 5110, de 09 de outubro de 1872, e que seria ratificado com o Decreto Imperial, assinado pela princesa Isabel com o nº 6620, de 04 de julho de 1877:

Art. 1º Fica organizada uma sociedade anonyma que se denominará Companhia ferro-carril do Ceará, cujo fim é construir linhas de carris de ferro nas ruas da cidade da Fortaleza, capital a Província do Ceará, e mais uma linha que ligue a dita capital à povoação de Mecejana.

Art. 2º À Companhia ficam pertencendo todos os direitos e privilégios, que aos contractadores, Francisco Coelho da Fonseca e Alfredo Henrique Garcia, foram concedidos do dito contracto, de conformidade com a Lei provincial do Ceará nº 1631 de 5 de Setembro de 1874 e outros que de futura venha a adquirir.

Art.3º Pela cessão do privilégio com todas as suas vantagens, incorporação da companhia, etc. receberão os cessionários como indenização uma comissão de 10% sobre o capital, que vier a ter a Companhia, destinado à execução de todas as suas obras até Mecejana, em ações consideradas inteiramente pagas.

Art. 4º A companhia terá sua sede e direção geral na cidade da Fortaleza.

<sup>47</sup> SAES, Alexandre Macchione. **Conflitos do Capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)**. Tese(doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 2008. p.51.

<sup>48</sup> NOBRE, Geraldo. **Ceará: energia e progresso**. Secretaria de Cultura e Desporto. Imprensa Oficial do Ceará. Fortaleza, 1981. p. 103.

<sup>49</sup> Lei Provincial nº1631 de 05 de setembro de 1874.

Art. 5º A duração da companhia será de 50 anos contados da data da aprovação destes estatutos, prazo este prorrogável mediante deliberação da assembléia geral de accionistas para isso convocada e autorização do Governo Imperial.<sup>50</sup>



Figura 1- Rua Formosa, Barão do Rio Branco, em 1908. Bonde da Companhia Ferro Carril. – Acervo Cepimar

Esta imagem refere-se ao bonde de tração elétrica em Fortaleza, circulando em uma das principais ruas da cidade nesse período. No ano em questão, a empresa de bonde Ferro Carril do Ceará tinha o maior número de linhas na cidade de Fortaleza. Com a configuração do estatuto da Companhia Ferro Carril do Ceará, percebemos como a concessão de privilégios foi sendo repassada juntamente com a construção do sistema de transporte coletivo. Essa primeira empresa teve privilégios que a vincularam a uma concessão de tempo de meio século para realizar suas atividades de uma maneira isenta de concorrência dentro de suas linhas, cujo material seria repassado à municipalidade. Não bastasse essa facilidade, o grupo que pretendeu investir no transporte coletivo também foi privilegiado por outras prerrogativas das autoridades públicas. Isso foi confirmado quando o Doutor José Júlio de Albuquerque Barros, Presidente da Província do Ceará “Concede isenção de direitos para a Companhia Ferro Carril do Ceara”<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> Decreto Imperial nº 6620 de 04 de julho de 1877.

<sup>51</sup> Lei Provincial nº1852 de 02 de outubro de 1879.

A atitude do Presidente da Província era bem taxativa, pois além de ser concedido um bom tempo de privilégio de trabalho, a empresa de bondes ainda era premiada com isenção de impostos aduaneiros e taxas para materiais importados que fossem necessários para o assentamento da linha de bonde nesta capital. Mesmo querendo executar um serviço de interesse público, que era a instalação de trilhos urbanos para a circulação dos bondes, o grande privilegiado desse serviço acabava sendo a proprietária das concessões, Ferro Carril, do sistema de transporte coletivo.

Outra facilidade que a empresa Ferro Carril do Ceará desfrutou foi a chamada “garantia de juros” delimitadas na Lei nº 1967 de 1882:

Art.1º Fica o Presidente da Província autorizado a conceder à Companhia <Ferro Carril>, a garantia de juros de 7% ao anno sobre o capital despendido ou que vier a despende na construção de linhas de carris de ferro nas ruas da capital e da linha férrea para Mecejana, até a somma de tresentos contos de réis.

Art.2º A garantia de juros será por espaço de vinte annos, e começará do dia em que for aberta ao trafego qualquer linha ou secção da linha.<sup>52</sup>

Essa garantia de juros era um resguardo para o capital do empresário que era investido. À Ferro Carril foi concedido uma garantia de juros de 7%, significando, assim, que, quando a empresa applicasse seus dividendos na construção, reforma e exploração dos trilhos e, por ventura não obtivesse o lucro de 7% sobre o valor anual do seu capital, os sócios proprietários poderiam procurar o governo, que se responsabilizava por ressarcir a sua diferença. Em outras palavras, o governo adotava uma política de dar aos investidores uma segurança na aplicação do capital investido, que de certa forma seria revertido aos cofres da empresa. Se o prazo de concessão era de 50 anos, e as garantias de juros eram de 20, isso significava que em quase metade dos anos de trabalho da empresa essa não teria despesas no quadro do seu investimento.

A relação da companhia de bondes com as autoridades públicas não se limitou ao transporte de passageiros. Em decorrência do precário serviço de circulação de veículos, a Câmara Municipal assinou um convênio com a Ferro Carril, para que esta conduzisse as carnes verdes do matadouro ao mercado público da cidade<sup>53</sup>. Esta foi mais uma iniciativa que facilitou o trabalho da empresa, assim como aumentou os seus ganhos e, em contrapartida,

<sup>52</sup> Lei Provincial nº1967 de 17 junho de 1882.

<sup>53</sup> Lei Provincial nº 17 de 12 de agosto de 1880.

mais uma vez aliviava a prefeitura municipal de Fortaleza de não ficar responsável pela condução dessa mercadoria.

É interessante perceber que a lei exposta, uma lei provincial, aprovou um contrato feito entre a Câmara Municipal com a Ferro Carril. O que se pode avaliar dessa lei? Demonstra que esse transporte coletivo, mesmo que fosse relativo a Fortaleza, era regularizado e controlado pelo poder público Provincial. Ou seja, para a Câmara Municipal tentar impor ou regularizar alguma medida referente ao serviço de transporte de tração animal, esta precisava da condescendência da Assembleia Legislativa Provincial do Ceará. Essa situação sofreu mudanças em alguns quesitos, quando o Governo Estadual se absteve da responsabilidade de fiscalizar as empresas de bondes e transferiu essa responsabilidade aos órgãos municipais “transferindo à Intendência Municipal de Fortaleza a fiscalização da Companhia Ferro Carril do Ceará”.<sup>54</sup>

As relações entre governo e Ferro Carril, nem sempre foram tão harmônicas. Isso devido às quebras de compromissos firmados com a empresa desde o contrato inicial de 1875. Dentre os atritos que começaram a ocorrer entre poder público e poder privado estava a não conclusão das obras da linha de carris de Mecejana. Além disso, refletia-se bastante nessa divergência o mau estado em que estavam conservadas as linhas e o material rodante (herança que a futura empresa que iria trabalhar no transporte de bondes, *Light*, também iria adotar e seria causa de desavenças tanto por parte do poder público, quanto por parte dos usuários).

Essas desavenças levariam o poder público a se posicionar de uma maneira mais enérgica em relação à Ferro Carril do Ceará, tanto que o senhor Cezidio d’Albuquerque Martins Pereira, “Director de Secção da Secretaria de Estado dos Negócios do Interior”, propôs uma lei em que o Presidente do Estado ficasse autorizado a rever o contrato celebrado, em 28 de Agosto de 1875, mediante as seguintes bases:

- 1º Praso do privilegio - « o mesmo das leis e contractos respectivos » - ;
- 2º Reversão para a municipalidade de todas as linhas construidas e materiaes dellas, findo o praso;
- 3º Dispensa de prolongar a companhia uma das linhas até Mecejana, ficando, porém obrigado a prolongar a linha da estação até a extrema do municipio da capital;
- 4º Faculdade para reduzir a bitola das linhas existentes, augmentando o numero das viagens;

---

<sup>54</sup> Decreto nº151 de 30 de janeiro de 1891.

5º Delimitar a area privilegiada ao perimetro das ruas que existiam edificadas no tempo da primitiva concessão, respeitando-se igualmente as mesmas linhas cujos traçados já estejam aprovados.<sup>55</sup>

De todas as imposições que se materializaram na lei, a que tem grande importância para a construção do nosso trabalho se encontra no art 2º. Conforme esse artigo, o poder público mandava um recado para a empresa Ferro Carril de que ao terminar o prazo de concessão todo o seu material de trilhos seria revertido à municipalidade. Não podemos esquecer que a próxima empresa que comprará as ações da companhia Ferro Carril será a empresa inglesa *Light*, que herdará todos os privilégios da companhia de bondes à tração animal, entretanto, as imposições serão também herdadas.

Isso pode ser a causa da explicação dos grandes problemas que ocorreu no setor do transporte em relação aos investimentos não realizados pelas empresas concessionárias. Pois qual o sentido de se investir demasiadamente em um setor, se ao final do término do contrato, todo o seu material seria repassado para o governo municipal? Qual o interesse de um investidor privado em proporcionar melhorias na estrutura de seu negócio, cedendo um bom serviço, se ele vai perdê-lo? Isso foi comprovado com o passar dos anos, especialmente quando a *Light* era a portadora da concessão, que quanto mais o tempo passava e chegava próximo ao final de seu contrato (década de 1940), menos investimentos eram apresentados pela empresa.

Essa prática da entrega dos trilhos para a municipalidade também foi meta geral pretendida pelo Estado em relação às empresas que visavam trabalhar com bondes de veículos de tração elétrica, tanto na capital do Ceará quanto nas regiões adjacentes e em cidades do interior, como foi autorizada às Câmaras Municipais das cidades de Porangaba, Mecejana, Soure, Redenção, Iguatú, Iço e Aracati a conceder privilégios para a instalação de trilhos desde que: “Os privilégios não poderão exceder de 25 annos e serão concedidos sem ônus para os municípios ou indemnização de qualquer espécies, devendo todo o material fixo e rodante reverter para a respectivas câmaras, findos os prazos estipulados”.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Lei Estadual nº 116 de 23 de setembro de 1893.

<sup>56</sup> Lei Estadual nº 43, de 28 de agosto de 1911.

É importante frisar uma constatação: o sistema de transporte coletivo em Fortaleza não foi criado em um determinado momento ou por um único ato. Ele foi marcado por sucessivas leis e determinações que iam tentando moldar ou agilizar sua construção. O que tanto a empresa Ferro Carril, como depois a *Light* tiveram foi uma abertura das autoridades públicas que foram determinantes para alavancar a atuação dessas empresas, através de longos prazos de concessão e em ajuda para o caixa das empresas, como exemplo as isenções de impostos à empresa “Ferro Carril do Ceará”.<sup>57</sup>

É nessa perspectiva que concordamos com Tamás Szmrecsányi, ao relatar a chegada da *Light* canadense em São Paulo, que efetivou a marca de sua consolidação econômica respaldada no apoio do poder público do Estado em que “Só a intervenção estatal seria capaz de criar, pela via institucional, as condições necessárias para garantir a prosperidade dos grandes grupos econômicos e financeiros”<sup>58</sup>.

Numa análise comparativa, tanto a *Light* canadense que se instalou em São Paulo, quanto a *Light* inglesa que teve sua atuação em Fortaleza se caracterizaram pela presença de empresários que atuaram como prestadores de serviços públicos - eletricidade e bondes - cuja concentração e centralização de capitais decorreram-se do apoio do poder público. Na prática, o projeto expansionista das empresas multinacionais deve-se à materialização de iniciativas dos órgãos públicos, que primaram por subsídios, regulamentações e intervenções políticas privilegiando grandes grupos empresariais.

A Companhia Ferro Carril do Ceará passou às mãos dos empresários ingleses após algumas transações de vendas com grupos locais: o grupo J. Pontes & Cia, cujos sócios eram Thomé Augusto Mota, João Pontes de Medeiros e Solón Costa e Silva, que foi proprietário da empresa entre 1898 e 1905. De 1906 a 1912 a empresa passou ao grupo T.A. Motta & Cia, de propriedade dos sócios Thomé A. da Mota e Solón Costa e Silva. Em 1907, quando a Ferro Carril pertencia ao capitalista Tomé Augusto da Mota, a Secretaria do Estado dos Negócios do Interior concedeu-lhe mais um privilégio, visando dotar a cidade de Fortaleza em pouco tempo de um serviço de transporte mais dinâmico com força motriz elétrica. Perante a Lei nº

---

<sup>57</sup> Lei Estadual nº 663, de 26 de agosto de 1901.

<sup>58</sup> SZMRECSÁNYI, Tamás. “**A era dos trustes e cartéis**”. ELETROPAULO. História e Energia. A chegada da Light. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, 1986, p. 6

916, o poder público estadual autorizava a concessão para estabelecimento, uso e gozo de uma usina geradora de energia elétrica.<sup>59</sup>

O privilégio da empresa Ferro Carril ainda fora ampliado, a partir de uma rodada de negociações, que levou a reformas das condições contratuais. A grande vitória da empresa foi conseguir prorrogar por trinta e cinco anos o prazo do seu privilégio na distribuição do transporte coletivo. Mas para ser merecedora dessa prorrogação, a empresa de bondes deveria substituir a tração animal pela elétrica<sup>60</sup>. Tal imposição acarretou a venda da Ferro Carril para empresários ingleses que tinham condições de efetivar o oneroso serviço de implantação da eletricidade em Fortaleza. Isso ocorreu quatro meses depois com a venda da Ferro Carril para *City Improvements Co Ltda* que, em pouco tempo, construiria a Ceará Light, em 1912, para operar o serviço de transporte coletivo servido por bondes de tração elétrica.

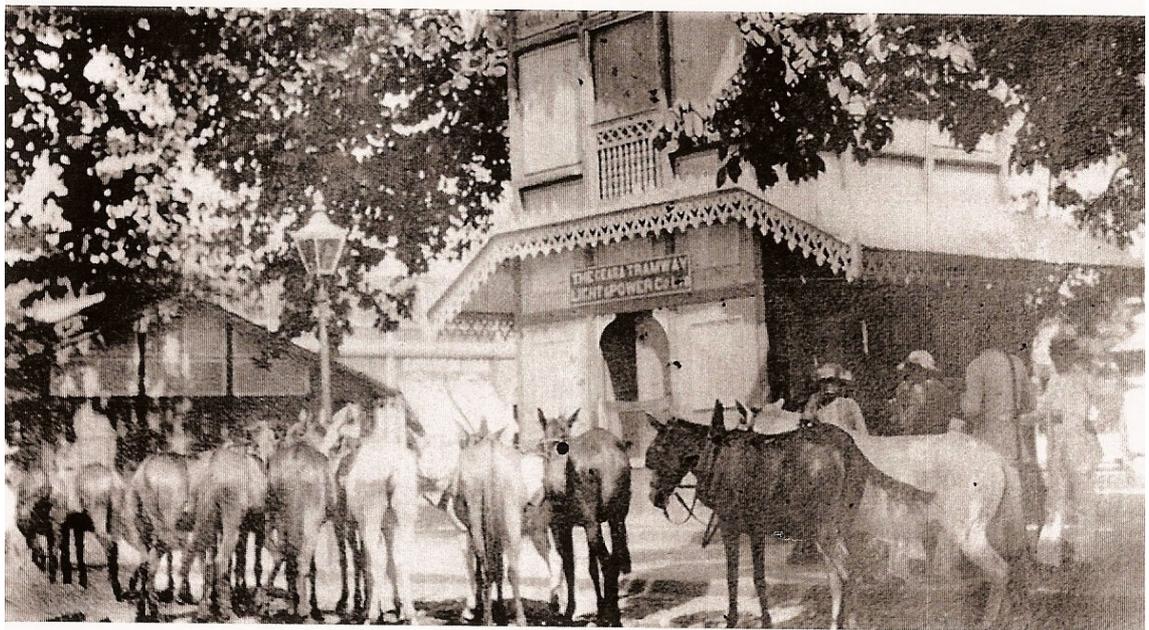


Figura 2 - Posto Central da Ferro Carril, na praça do Ferreira, logo após sua transferência para a Light (1912). – Acervo Cepimar

Nessa imagem, encontramos o ponto central onde os bondes da empresa Ferro Carril do Ceará tinham seu ponto de partida, sempre saindo do coração da cidade. Quando esta passa para a empresa inglesa, o posto central ainda continua na praça do Ferreira. É importante deixarmos aqui que a *Light*, com a compra dos aditivos da Ferro Carril, passou a cumprir com

<sup>59</sup> Lei Estadual nº 916, de 24 de agosto de 1907.

<sup>60</sup> Lei Estadual nº 1008, de 19 de agosto de 1910.

as demandas dos contratos que pertenciam à empresa de bondes a tração animal. Neste sentido, a empresa britânica tanto recebia os privilégios oriundos de contratos anteriores, quanto estava submetida a todo um “jogo” de regras e cumprimento de determinadas imposições por autoridades fiscalizadoras da cidade. Dentre outros aspectos, a *Light* estava se enquadrando no serviço de transporte sob a suprema inspeção do Secretário da Justiça e Segurança Pública, vinculada a uma Inspetoria de Veículos em que o Delegado de Polícia estava encarregado da matrícula e da fiscalização dos veículos.

A *Light* foi construindo seu monopólio sobre o transporte coletivo com a aquisição de outras empresas que eram beneficiadas por esse sistema de concessões. O que havia em Fortaleza antes eram três empresas locais que tinham adquirido concessões, tendo à frente a Ferro Carril do Ceará com um maior número de linhas, e mais outras duas pequenas empresas: Ferro Carril do Outeiro e Porangaba. O que a empresa britânica fez foi comprar o direito dessas concessões da empresa Ferro Carril do Ceará e Ferro Carril do Outeiro, em 1912. Devido à exigência de capitais volumosos para o desenvolvimento do transporte coletivo, que na década de 10 tinha que ser exercido com força motriz elétrica, as empresas locais rudimentares acabaram fechando suas portas ou foram incorporadas por grupos econômicos mais estabilizados. O serviço de transporte coletivo seguiu a lógica da concentração.

Na data de 01 de setembro de 1918, devido a problemas de falta de lucratividade com uma diminuição crescente do número de seus passageiros<sup>61</sup>, que já vinha ocorrendo há alguns anos, a “Companhia Ferro Carril de Parangaba” suspendeu seu tráfego entre a capital e a vila de Porangaba<sup>62</sup>. É provável que a *Light* não tenha adquirido a concessão da Carril de Parangaba devido a esse problema. Em 1918, com a falência da empresa, a *Light* adquiria de fato o monopólio das linhas de trilhos de bondes, que até esse momento significava o monopólio do transporte coletivo geral, já que só havia o bonde para o trabalho de locomoção coletiva da população. Isso é um fato significativo, pois se estruturava nesse momento o monopólio da *Light* e de certa forma ia contra os interesses do governo que objetivava dotar concessão a vários grupos que atuassem em várias linhas, fato que a empresa acabou mudando ao instaurar seu monopólio de transporte coletivo.

---

<sup>61</sup> **Diário do Estado**, 09 jun. 1915. p. 03.

<sup>62</sup> Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1919. p.269.

Então podemos concluir que até a chegada da *Light* ainda não havia um monopólio geral do transporte coletivo de bondes, já que outras empresas, apesar de serem agraciadas com concessões, dividiam entre elas as linhas urbanas de Fortaleza. A concessionária tinha um monopólio de sua linha, mas outras empresas poderiam adquirir outras linhas. Com essa empresa britânica, se efetivou a estruturação do monopólio do transporte coletivo de bondes, que dava à *Light* o domínio de todo o transporte regular coletivo da cidade. Somente na metade da década de 1920, surgiram outros meios de locomoção coletivos de passageiros como os ônibus, que apesar de não serem portadores dos trilhos de bondes, utilizaram essas mesmas linhas fazendo uma concorrência efetiva com a empresa, tentando quebrar essa estrutura de monopólio adquirida pela companhia inglesa.

A empresa britânica potencializou seu privilégio, tentando ao máximo fazer esse serviço lucrativo, e, como arma maior, sempre se aproveitou das concessões privilegiadas que a política estatal tinha em relação à construção de um sistema coletivo. Até o ano de 1926, a empresa britânica foi soberana. Controlava o transporte, dotando-se de uma grande clientela que não tinha como procurar alternativa de locomoção.



Figura 3 - Bonde elétrico na Praça da Sé. Acervo Cepimar

A imagem retrata uma mudança gradativa na cidade de Fortaleza, passando da força animal para a eletricidade, guiando os bondes agora já pertencentes à empresa *Light*. Na segunda metade da década de 1920, mais especificamente no ano de 1926, tanto a população quanto as autoridades públicas começaram a perceber que o sistema pautado no monopólio do transporte não estava mais conveniente perante os ideais de uma cidade que objetivava crescer. Acrescentamos o fato do próprio desleixo da empresa inglesa, que, como era a única que efetivava esse serviço, prestava aos clientes um mau atendimento.

Uma grande interrogação neste caso da *Light* foi entender por que motivo houve esse desleixo, mau atendimento e precárias condições pelo qual caracterizou-se o serviço da empresa? Sim, porque aqui em Fortaleza ela dispunha de todos os ingredientes para reverter um quadro de trabalho eficiente como clientela, lucro, monopólio etc. Deixar de investir nesse setor, e sofrer prejuízos advindos de greves e paralisações por falhas na estrutura física parece incompreensível. Talvez a resposta para esse problema não esteja sobre os holofotes da capital cearense, mas do transporte de fronteiras que vão para uma Europa ainda devastada pelos frutos da primeira guerra mundial, especialmente na Inglaterra.

Os efeitos da primeira Guerra Mundial se desdobraram em um remanejamento das posições de alguns países no cenário econômico. A Inglaterra, apesar de ter permanecido no lado vencedor, acarretou enormes prejuízos na sua economia. Este país outrora conhecido pela sua capacidade de exportar capitais, agora via seu mercado se abrir, aumentando seu déficit comercial. Para exemplificação, entre o período de 1913 a 1928, enquanto os Estados Unidos e Japão exportavam em grandes quantidades, a Inglaterra registrou uma queda em 33% em suas exportações<sup>63</sup>, um número bastante elevado, capaz de trazer muitos prejuízos à estrutura econômica britânica.

Perante um quadro de profundos endividamentos, caberia às filiais em outras localidades exercer o papel de sustentar a matriz. O comércio de transporte coletivo era lucrativo em Fortaleza, mas seus lucros eram minguados para a Inglaterra, deixando a *Light* instalada em Fortaleza com sérios problemas de manutenção. Tanto é que no ano de 1924, quando essa empresa requereu um aumento, uma das suas alegações foi o pagamento de custeio no Brasil e na Inglaterra, ou seja, pagamento dos custos para a empresa inglesa, que

---

<sup>63</sup> SARAIVA. José Flavio Sombra (org). **História das relações internacionais contemporâneas**: da sociedade internacional do Século XIX à era da Globalização. São Paulo: Saraiva, 2008. p.135

deveria drenar boa parte dos recursos. Isso pode explicar os evidentes problemas da empresa que esta não conseguia suprir, o que revoltava a população de Fortaleza.

É possível dizer que o que aconteceu de fato, em meados de 20, foi uma tentativa de romper o monopólio ao qual o transporte coletivo estava submetido. Vários problemas ocorreram para que o status desse monopólio fosse diluído em uma zona de pressão e muitas reclamações levaram as autoridades a pensarem a ampliação do sistema de transporte coletivo. Mas por que motivo esse controle, que até certos momentos teria servido à cidade de Fortaleza, não estava funcionando mais? Em que argumentos os opositores desse sistema se pautaram para reforçar a ideia de que ter somente a *Light* atuando em Fortaleza era prejudicial à sua cidade? Neste tópico tentamos apresentar e debater sobre a construção do monopólio que foi passado à empresa, no próximo tentaremos entender os motivos que levaram à sua quebra, sobretudo com o surgimento de empresas de ônibus que fizeram uma árdua concorrência com a empresa britânica, disputando o mercado do transporte coletivo.

### **1.3. A queda do monopólio.**

Como apresentamos no tópico passado, a cidade de Fortaleza teve como característica a distribuição de concessões com tempos determinados e com exclusividade para determinados grupos exercerem suas atividades, que se reportavam a interesses da coletividade. A companhia inglesa *The Ceará Tramway and Light Power* foi a portadora desse privilégio no setor de transporte coletivo.

Todavia ela não construiu ou exigiu esse tipo de concessão: ela adquiriu de outras empresas, com destaque para a Ferro Carril do Ceará, que era portadora dessa concessão. O papel da *Light* foi se apropriar dessas concessões e tentar sempre prolongá-las, tirando o máximo de proveito dessa situação privilegiada. Contudo, se a companhia inglesa trabalhou para construir seu monopólio, esta não atuou de maneira eficiente para mantê-lo.

O que pretendemos neste tópico é entender por que motivo a empresa britânica, que tinha totais privilégios e o grande trunfo encarnado nas concessões de monopólio, não conseguiu manter essa situação? Ou seja, pretendemos analisar as circunstâncias históricas

que levaram as autoridades públicas, perante o apelo da população, que cotidianamente necessitava do serviço, a ampliar a dinâmica do transporte, e que possibilitaram, assim, o advento de empresários investidores que fizeram concorrência ao bonde com os veículos de combustão à gasolina, os auto-ônibus.

Devemos perceber que a chegada da *Light* em Fortaleza foi vinculada a uma imagem carregada de progresso e desenvolvimento, que os cidadãos da capital do Ceará estavam necessitando. As primeiras reportagens, ainda em 1913, que circularam nos impressos mostram uma cidade em euforia<sup>64</sup>, que se deslumbrava com o advento da eletricidade produzida pela companhia inglesa. Junto disto, aparecia uma nova dinâmica que o bonde elétrico aumentava a mobilidade e impunha uma nova noção de tempo para os usuários, os quais tinham que se adaptar a uma maior velocidade e fluidez no trânsito<sup>65</sup>. Velocidade que embora chamasse atenção, ainda era mesclada com o misto de medo e insegurança provocada por novidades desconhecidas e em fase de adaptação, haja vista que “novos recursos técnicos, por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam.”<sup>66</sup>

Tal motivação decorreu especialmente do repasse da eletricidade, elemento portador de praticidade e, principalmente, de encanto dos progressos advindos do Capitalismo:

A eletricidade vai se constituir num dos elementos fundamentais e bastante significativos do avanço da modernidade capitalista, propiciando diversos impactos e mudanças no cotidiano dos moradores dos centros urbanos, em especial. Não podemos nos esquecer do maravilhamento provocado em Paris por ocasião das Exposições Universais, a de 1889, com a exibição da Sala dos Espelhos iluminada por 10.000 lâmpadas elétricas, e a de 1900, com o Palácio da Eletricidade. O uso da energia elétrica em bondes seria, certamente, uma decorrência desse novo momento do cenário da modernidade, sintoma de aceleração dos ritmos urbanos, de crescimento das áreas urbanas, de capitais acumulados, nacionais e estrangeiros e/ou de fluxos de capitais estrangeiros em busca de investimentos promissores.<sup>67</sup>

Em nível local, a *Light* representava uma modernização, que, como citou Berman, era encarnada de um estado de vir-a-ser um turbilhão de mudanças, transformações, novos ritmos

<sup>64</sup> **Unitário**, Fortaleza, 10 out. 1913. p.02.

<sup>65</sup> **Folha do Povo**, Fortaleza, 29 de out. 1913. p.04.

<sup>66</sup> SEVCENKO, Nicolau. **A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do rio**. In: SEVCENKO, Nicolau (org). História da Vida Privada no Brasil. Vol.3 - República: da Belle Époque à Era do Rádio, São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 516.

<sup>67</sup> HADLER, Maria Silva Duarte. **Trilhos da Modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos**. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação. 2007. p.79.

e aceleração<sup>68</sup>. Essa modernização teve como ingrediente os anseios de serviços eficientes desejados pela população, os quais foram prestados por empresas estrangeiras.

Todavia um bom serviço para satisfazer a população não deve se limitar a um clima de euforia, ou por alguma imagem construída, na qual o bonde elétrico deveria ser o condutor do progresso e da modernidade. Na teoria, a chegada da empresa inglesa, com a implantação dos bondes elétricos traria grandes desenvolvimentos para a cidade, mas na prática isso pouco aconteceu. O que fez com que a *Light* deixasse de ser uma solução para ser um problema dentro do setor de transporte coletivo foram os seus problemas estruturais, que se dilataram em graves empecilhos para a população de Fortaleza: atrasos, acidentes, problemas de infraestrutura, tarifas de preço elevado que não condiziam com o ruim serviço prestado, atropelamentos, falta de fiscalização etc.

Muitos foram os problemas ocasionados pela empresa inglesa, que, com a vantagem do artifício do monopólio em seu favor, em muitas ocasiões, foi negligente com a responsabilidade à qual esta foi direcionada para repassar um serviço satisfatório que atendesse a demanda da população de Fortaleza. O conjunto desses desagradados, desde os primeiros anos de sua implantação, teve como reflexo na segunda metade da década de 20 o surgimento de concorrentes que operavam com ônibus.

### **1.3.1. Fiscalização.**

Dois importantes documentos regulavam a atuação da empresa *Light* na cidade de Fortaleza: o Contrato de 12 de maio de 1911 e o Regulamento de 08 de junho de 1911, para os serviços de viação e distribuição de energia elétrica da Empresa Ferro Carril do Ceará (que depois se tornaria *Light*), que definia as bases para o contrato de 12/05/1911, assinado pelo Intendente Municipal de Fortaleza Guilherme Cesar da Rocha. Esses dois documentos descreviam as vantagens e disponibilidades da empresa de bondes e as obrigações às quais estava sujeita.

---

<sup>68</sup> BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido se desmancha no ar**: A aventura na modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p.16.

Um dos pontos encontrados no Regulamento de 1911 da empresa de bondes, dizia respeito ao processo de fiscalização e punição das infrações, pois embora a empresa tivesse grandes facilidades e privilégios, as autoridades públicas também se preocuparam em impor normas e determinações para o serviço. No Regulamento, reproduzido pelo jornal Diário do Estado, alguns anos mais tarde, encontra-se um importante artigo que apresentava as possíveis punições para a empresa, caso esta não cumprisse com as determinações impostas: “Art. 31 – Qualquer infracção das disposições deste regulamento será punida com a multa de dez mil réis e vinte mil réis, imposta pela Intendencia com o recurso para a Camara Municipal, conforme a lei organica.”<sup>69</sup>

Na teoria, havia um documento que determinava até o valor da punição para os percalços urbanos produzidos pela empresa de bondes, mas do caminho percorrido entre a teoria e a prática havia um grande abismo, e isso foi um dos motivos para um mau serviço da empresa, que agia livremente sobre a cidade, sem que houvesse um sistema efetivo de punição.

Mas quais seriam os motivos pelos quais o serviço da *Light* era tão passível de reclamações? Na leitura dos jornais da época, dos primeiros serviços da empresa londrina, depois de 1913, uma das conclusões a que podemos chegar é que o serviço da empresa era ineficiente porque a fiscalização na companhia era também ineficiente. Fiscalização que era de responsabilidade dos órgãos municipais, embora o contrato da *Light* fosse com o governo estadual. Neste quesito, o governo municipal tinha certa parcela de responsabilidade, pois era de sua obrigação a imposição de uma política fiscalizadora rigorosa, com fiscais capacitados para exercerem esse serviço. Como essa política de fiscalização não foi bem sucedida<sup>70</sup>, abriu-se campo para problemas no serviço da empresa britânica, que foi apresentada em muitas reportagens da época:

Uma empreza estrangeira, que tivemos, trazia as redeas soltas no pescoço, para cada um de seus engenheiros adjudicar-se a maior somma realizada. (...) Aos fiscaes? Não, que ninguem os conhece, ou temos somente para gaudirem o dinheiro do publico que assim se escôa para a algibeira alheia. Apenas se vê bem que tanto interesse inspira aos poderes municipaes a execução desses contractos

<sup>69</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 15 maio 1916. p.02.

<sup>70</sup> Podemos ver alguns importantes autores trabalhando a temática do poder privado se sobrepondo ao poder público. Gilberto Freyre em **Casa grande e Senzala** discute o processo colonial no Brasil perante uma ordem privada instalada no Brasil que não se subjugou ao poder público. Outra obra importante pode ser apresentada pelo jurista Nestor Duarte ao debater que o Estado Brasileiro seria uma ramificação do poder privado existente na sociedade, na obra **A Ordem privada e a Organização Política Nacional**.

leoninos, que um medico militar está sendo o fiscal do trafego de bondes da Fortaleza!<sup>71</sup>

A devida reportagem nos apresenta um total descrédito da população em relação ao processo fiscalizador para o serviço dessa empresa, em apenas três anos depois do início dos trabalhos. Para que houvesse uma fiscalização eficiente, precisava-se de profissionais competentes nesse setor, o que não encontramos por parte do poder local que colocava um médico para fiscalizar a empresa de bondes. A prefeitura não designava pessoas suficientes ou capacitadas para essa fiscalização, mas por que motivo? Seria falta de recursos? Isso poderia até ser uma justificativa, mas o próprio contrato apresentava que o dinheiro das multas impostas seria repassado à Câmara Municipal, ou seja, o serviço fiscal poderia ter renda própria.

Pensamos que essa fiscalização foi branda porque, mesmo com problemas, a empresa *Light* era a alternativa viável para o transporte de bondes, uma vez que não interessava à prefeitura executar esse oneroso serviço, era melhor uma empresa ficar com toda essa carga, mesmo esta efetuando problemas.

A necessidade de uma fiscalização mais eficiente por parte do governo municipal passou a ser uma demanda dos usuários, que a cada dia se deparavam com difíceis situações, como a irresponsabilidade dos condutores dos bondes e os perigos impostos aos usuários:

São constantes e justos os reclamos irritados da população contra a desatenção dos conductores da Light para com os passageiros dos carros, tratados com todo o requinte da grosseiria.

Na linha do Alagadiço, carro n. 6, que vinha fazer, hontem, na Praça, 8 horas, viajava uma senhora com duas creanças. Ao chegar á rua Santa Thereza deu signal para parar o carro na Santa Izabel. Aqui, antes que a mesma senhora descesse, já o conductor dera signal e o vehiculo partia, sacudindo a passageira violentamente de encontro ao calçamento.

É preciso, é urgente, pôr-se um cobro a esse desaforo, que merece um castigo severo e fiscalização rigorosa.<sup>72</sup>

<sup>71</sup> **Unitário**, Fortaleza, 07 dez. 1916, p.01.

<sup>72</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 14 jun. 1923. p.01.

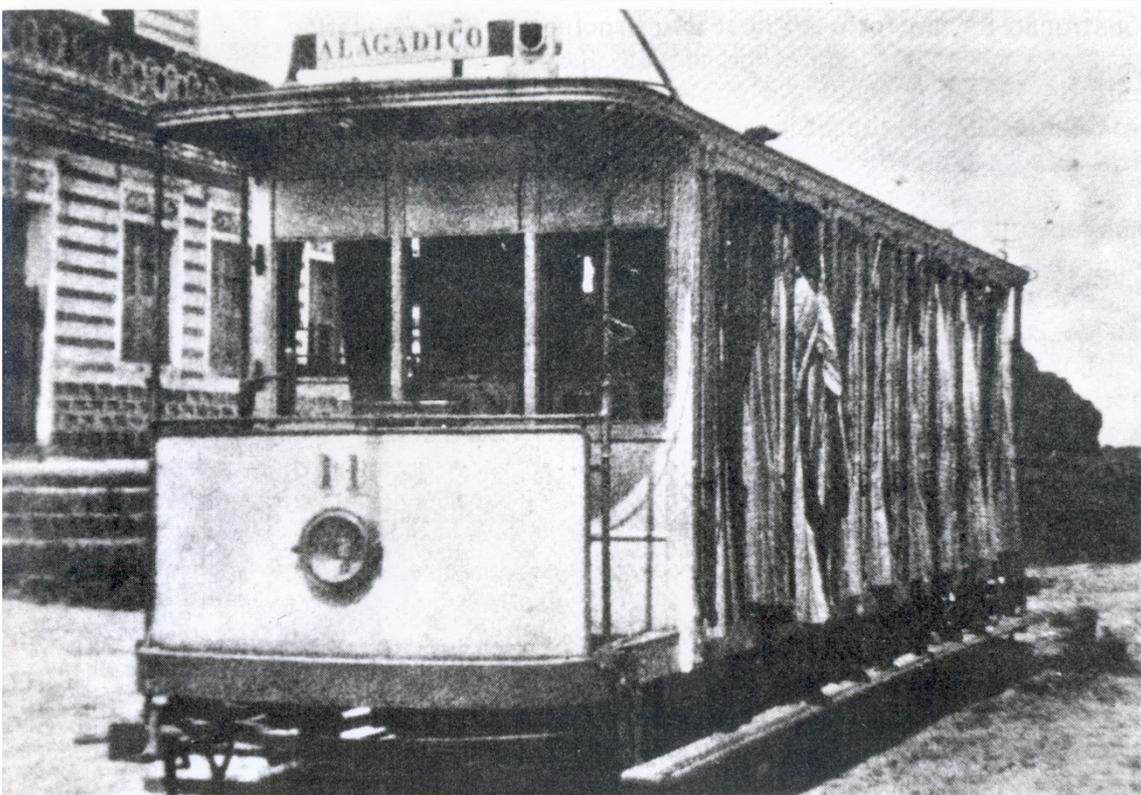


Figura 4 - Bonde elétrico da linha do Alagadiço, ano 1922. Acervo Cepimar

A foto é do bonde elétrico que circulava na linha do Alagadiço. Nesse ano de 1933, a *Light* desfrutava do privilégio do monopólio, mas acarretava também muitos problemas para a população. O bonde que circulava no Alagadiço era constantemente apresentando nos jornais devido aos inúmeros problemas da linha. Essas situações cotidianas aconteciam, entre outros fatos, porque não havia uma fiscalização eficiente contra, tanto o quadro gerencial da empresa inglesa quanto o comportamento de seus funcionários. A imprensa local colocava a fiscalização como um antídoto necessário para que houvesse um maior respeito e efetividade em relação ao serviço público de transporte. Contudo nem a *Light* nem o governo municipal agiam dessa maneira e deixavam a situação ocorrer naturalmente sem um atrapalhar o serviço do outro, afinal, como ponderava a reportagem de *A Tribuna*, em 17/08/1923: “Existe um fiscal do governo junto à “*Light*”, mas sua acção não se conhece, pois vae fechando os olhos ás violações do contracto existente”<sup>73</sup>.

Nos periódicos da época, notamos muitas reclamações perante as regalias da *Light*, então quais seriam essas regalias que esta empresa obteve do poder público? Analisando o

<sup>73</sup> *A Tribuna*, Fortaleza, 17 ago. 1923. p. 02.

Regulamento referente à atuação da empresa britânica em Fortaleza, o que se percebe é que legalmente a *Light* não contava com regalias extraordinárias quanto ao serviço que esta tinha que prestar, pois vários eram os artigos que debatiam sobre suas obrigações, quanto a obedecer determinações em quesitos como velocidade, preços, qualificação de seus motorneiros, quantidade de viagens, horários, comportamento de passageiros, iluminação, pontos de parada e, principalmente, critérios para punição. Mas em que sentido a companhia foi então privilegiada? Não foram nos contratos sobre regulamentação que esta se beneficiou, mas na não aplicação desses quesitos. Na prática, muito do que foi determinado, de fato, não aconteceu, especialmente porque não houve uma participação efetiva do governo municipal no processo que poderia catalisar as energias da *Light* para efetuação de um bom serviço: uma fiscalização séria.

Essa empresa cometeu irregularidades que não foram punidas, sem que nenhuma autoridade se expressasse contra essas práticas. Regular o serviço da empresa britânica ficava a cargo de um fiscal, que só existia no papel, mas na vida real pouco atuava. Era, contudo, bem remunerado com os recursos públicos: “...a privilegiada “Light” tem um fiscal, nomeado pela Prefeitura Municipal e que elle é de algum tempo para cá, o deputado estadual e coronel do exercito Maximino Barreto, percebendo, por seu nenhum trabalho, a importancia annual de 4.800\$000”.<sup>74</sup>

A grande dificuldade dos usuários que enfrentavam difíceis condições para circularem na cidade era, muitas vezes, não ter a quem apelar, já que, como a fiscalização era omissa, pouco adiantava denunciar. Em problemas cotidianos, como a falta de energia, que significava o colapso do sistema, pouco adiantava procurar o fiscal responsável, já que “Para o fiscal da Prefeitura junto á alludida companhia é inutil appellar, porque esse sr. A. dotou o expediente muito commodo de limiar-se a receber os seus ricos cobres, deixando que o povo se lexe”<sup>75</sup>. Sobrava como única válvula a imprensa, que denunciava os problemas, mas pouco fazendo a *Light* mudar sua postura ou que ela fosse punida.

A deficiência de fiscalização nos bondes que trafegavam pela área urbana de Fortaleza, entre outros motivos, dava-se também por omissões<sup>76</sup> em muitas partes do Regulamento dessa empresa. Parte disso decorreu-se das próprias modificações do transporte, como exemplo o

<sup>74</sup> **A Tribuna**, Fortaleza, 17 out. 1923, p.01.

<sup>75</sup> **A Tribuna**, Fortaleza, 19 nov. 1923, p.01.

<sup>76</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 19 out. 1923, p. 01.

surgimento dos bondes de segunda classe, mais baratos, que tinham como objetivo suprir a demanda da população menos afortunada.

Perante isso, não havia uma legislação ou determinações específicas para o transporte de bondes de segunda classe, já que na época do Regulamento essa categoria de transportes ainda não existia. Essa situação fazia com que o serviço de segunda classe saísse um pouco do controle dos agentes fiscais e limitava-se aos interesses e à boa vontade da *Light*.

Mas, no geral, o serviço foi ruim tanto para bondes de primeira classe quanto de segunda. Prejudicou tanto ricos como pobres e, para aumentar o número de coincidências, tanto pobres quanto ricos sofreram com a falta de fiscalização do desagradável serviço dessa empresa, que prejudicou até quem devia estar zelando por esse serviço:

E o mais interessante, a nota cômica desse desleixo que tanto prejudicou a população, é que o fiscal do governo junto à “Light” foi um dos prejudicados, porquanto viajava num bonde da linha de Fernandes Vieira no momento em que se deu a interrupção do tráfego e esteve longo tempo no veículo, esperando pacientemente que, de um momento para outro, a energia voltasse<sup>77</sup>

O próprio processo fiscalizador era prejudicado pelos privilégios repassados à companhia durante os anos, ou seja, a construção de um monopólio nas mãos da *Light* contribuiu para inibir as tentativas de um maior controle sobre o serviço prestado pela empresa. Não é à toa que, mesmo os responsáveis pela fiscalização sentiam dificuldades em exercê-la devido à estrutura de proteção criada pelo governo municipal denunciada pelo engenheiro Fiscal da prefeitura Rubens Fontes, em 1926:

Goçando de um amplo privilégio que lhe faculta explorar as [linhas no] Município por longuíssimo tempo a viação urbana pelo meio de carris electricos e fornecer luz e energia a particulares, esta Empreza foi beneficiada com um contracto que lhe firmando os direitos, pouco ou quasi ou nenhuma obrigação lhe aponta, apenas constatando penalidades irrisórias. Com semelhante contracto, força é confessar, não é possível uma fiscalização mais eficiente e compatível com um privilégio de tamanho vulto.<sup>78</sup>

<sup>77</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 05 mar. 1927, p.10.

<sup>78</sup> Relatório de 1926 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha. p.41.

### 1.3.2. Questão tarifária.

Um dos grandes pontos de discórdia e revolta dos usuários de transporte coletivo eram os preços abusivos que a empresa de bondes cobrava, principalmente porque o preço alto não se justificava, já que o serviço era de má qualidade. A *Light* era de responsabilidade do Estado, mas a questão das tarifas era de responsabilidade a Intendência Municipal. Em 1916, sob a tutela do Presidente do Ceará, João Thomé de Saboya de Albuquerque, a Câmara Municipal de Fortaleza foi autorizada a entrar em um acordo com a empresa para regular o preço das passagens. Assim, a Câmara ganhou autoridade de fazer qualquer tipo de negociação para se chegar a uma conclusão a respeito do preço da tarifa, que ficou estipulado em cem réis por seção naquele ano.<sup>79</sup>

Em janeiro de 1924, oito anos após a primeira resolução em relação ao preço das passagens, a empresa inglesa objetivou aumentar novamente suas tarifas. O aumento significativo pedido pela *Light* era no valor de cem por cento. O argumento da empresa de bondes era que o preço em vigor era insuficiente para o pagamento dos juros de seu capital ou menos ainda para permitir o aumento desse capital:

A Prefeitura, de accordo com a clausula 19ª do dito contracto, deu consentimento ás referidas alterações nos preços das passagens, bem assim da luz e força electrica, até que o cambio se conserve, durante 3 mezes consecutivos, acima de 12 1/16, quando aquelles preços deverão ser diminuidos.<sup>80</sup>

A *Light*, inteligentemente, usou uma cláusula do seu contrato para aumentar os preços de suas passagens, já que negociava seu material rodante em libras. Devido à taxa de câmbio estar alta, sentia-se prejudicada na transição das moedas quando tinha que comprar produtos necessários à manutenção da empresa. Mas se a empresa iria aumentar suas passagens, em que ela iria reverter para a população? A grande contrapartida da companhia seria no aumento, para não prejudicar as classes mais baixas, empregar carros de segunda classe que manteriam o mesmo valor de cem réis, como também dividir o lucro líquido com a municipalidade restante depois de pagas todas as despesas de custeio, no país e na Inglaterra,<sup>81</sup> Além de:

<sup>79</sup> Lei Estadual nº 1350, de 28 de agosto de 1916.

<sup>80</sup> Relatório de 1925 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

<sup>81</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 15 jan. 1924. p.04.

I - Antes do aumento das passagens

- a) Inaugurar o trafego dos carros de 2ª classe de 30 em 30 minutos, ao preço de rs. por passagem para cada secção;
- b) mudar as cortinas dos carros de 1ª classe para o typo de corrediças;
- c) mandar vir uma turbina de vapor com força de 1.250 K.W.<sup>82</sup>

A questão sobre o pedido de aumento das tarifas e suas alegações foram debatidas entre o Presidente do Estado e diversas autoridades públicas e comerciais. Várias personagens foram ouvidas, como o senhor Antonio Fiúza, presidente da Associação Comercial, que apresentava a diferença de reciprocidade entre direitos e deveres da empresa londrina. Segundo Fiúza, algumas promessas colocadas pela *Light* seriam impossíveis de ser realizadas, entre elas o repasse de parte dos lucros à municipalidade. Contudo, o senhor Antônio Fiúza concordava com um aumento em caráter transitório, desde que algumas determinações fossem cumpridas e executadas como:

- 1ª - Melhoramento do serviço de iluminação dos suburbios da cidade.
- 2ª - Limpeza e reparo radical dos bondes.
- 3ª - Substituição imprescindível do seu sistema de cortinas.
- 4ª - Substituição de agulhas.
- 5ª - Reparo ou substituição dos freios dos carros de maneira a ser assegurada a sua eficiência.
- 6ª - Aumento da capacidade de energia para nunca serem prejudicados os diferentes serviços.
- 7ª - Aumento de numero de desvios para evitar as demoras resultantes de desarranjos que ocorrem e que provocam excessivas esperas nos pontos de encontro dos bondes.
- 8ª - Acção rigorosa da administração, para que não se repitam os constantes desagradados aos passageiros, por effeito de desattenções de conductores e motorneiros, as mais das vezes asperos e implicantes.
- 9ª - Aumento regular dos salarios de todo o pessoal do serviço da Companhia.<sup>83</sup>

Essas reivindicações apresentadas em ordem crescente, também podem ser entendidas como o grau de dificuldades de serem atendidas. Desde simples melhoramentos da distribuição de energia até uma questão extremamente complicada de se negociar com a *Light* que era o aumento salarial dos seus funcionários. Interessante essas reivindicações, pois apresenta, em 1924, pouco mais de 10 anos de operação, o número dilatado de problemas que a empresa inglesa provocava em Fortaleza.

---

<sup>82</sup> Relatório de 1925 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

<sup>83</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 10 fev. 1924, p.01.

O plano da Light funcionou de uma maneira muito satisfatória para a empresa. Alegou um aumento transitório, devido a problemas cambiais, mas necessário para amortizar suas despesas, e em reflexo disso, disponibilizaria um serviço de mais qualidade e mais eficiente. Esse aumento provisório, na verdade, se transformou em um aumento permanente, no qual a contrapartida da companhia não apareceu, especialmente no trato com os bondes populares de 2ª classe.

É importante salientar como a empresa foi astuta na elaboração de uma estratégia de aumento de suas passagens. Primeiramente criou novos bondes que teriam o dobro do preço dos atuais, dando maior privilégio obviamente a estes mais caros. Criando carros novos, deixava de investir nos carros velhos, pois poderia argumentar que estava renovando a frota. Segundo, argumentava que repassaria parte de seus lucros à municipalidade, promessa impossível de ser efetuada, haja vista que qual seria o interesse de uma empresa privada de dar dinheiro para o governo municipal? Terceiro, a *Light* conseguiu o aumento mediante um artifício de troca, ou seja, se ela realizasse medidas cobradas pela municipalidade, então o governo daria o aumento, sendo isso de fato que ocorreu. Só que essas medidas solicitadas como melhoria da estrutura, não atrasos, limpeza dos bondes, não deveriam nem ser pedidas, porque isso era obrigação da empresa. Então de uma obrigação, a companhia usou estas medidas como um trunfo em seu favor.

Com efeito, em novembro de 1925, a empresa londrina colocou em circulação seus bondes de 2ª classe e aumentou o preço do transporte na 1ª classe. Tal medida, que visava um ganho tanto da empresa quanto de seus usuários, de fato teve como maior vencedora a companhia inglesa, já que a sua contrapartida, uma melhor qualidade no serviço, não estava sendo cumprida. Grandes prejudicados eram os usuários de 2ª classe, que, em suma, eram a maioria e tinham um serviço de pior qualidade e mais custoso, com intervalos de até 40 minutos entre esses bondes, embora a empresa se comprometesse a colocá-los em um tempo menor<sup>84</sup>.

A população da capital ficava de mãos atadas, já que não tinha como procurar outro serviço, uma vez que somente havia transporte coletivo através dos bondes da *Light*. Então o resultado do aumento de passagens e da má qualidade no serviço de transporte de bondes de 2ª

---

<sup>84</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 28 set. 1925. p.01.

classe foi uma revolta popular com quebra de carros, cujo objetivo era protestar e chamar a atenção das autoridades para a situação. Dos grupos que levantaram a bandeira de descrédito e descontentamento da população estavam os estudantes do Liceu, que protestavam “Pela deficiência de carros de 2<sup>a</sup>, que, em vez de saírem simultaneamente com os de 1<sup>a</sup>, se distanciam um do outro, algumas vezes, de mais de 20 minutos, medidas da “Light”<sup>85</sup>

A resposta violenta da população baseou-se em aglomerações na Praça do Ferreira com gritos de protesto e depredações dos bondes. A tática dos usuários era paralisar o serviço de bondes para que estes não circulassem, o que obviamente acarretava despesas à referida empresa. Pontos de reclamações eram as deficiências dos carros e especialmente a falta dos veículos populares de 2<sup>a</sup> classe para circulações nos horários comerciais, o que prejudicava as classes trabalhadoras, como empregados do comércio, operários, jornaleiros e estudantes.<sup>86</sup>

A grande queixa dos usuários de 2<sup>a</sup> classe - trabalhadores assalariados - era justamente sua incorporação ao transporte. Julgavam que suas necessidades estavam sendo tangenciadas pela empresa inglesa, na medida em que os bondes mais baratos estavam circulando em uma escala menor do que os bondes de 1<sup>a</sup> classe, que custavam o dobro do preço na tarifa.

Não só trabalhadores dispersos levantaram o estandarte de uma greve popular, mas grupos organizados como a Phenix Caixeiral, que segundo o jornal O Nordeste era uma “poderosa agremiação da classe caixeiral de Fortaleza”<sup>87</sup> que apoiou o movimento pacificamente contra os bondes no valor de \$200 réis. A grande questão era a resolução da *Light* que fez circular por duzentos réis novos bondes, com a condição que fossem mais confortáveis do que os velhos, que estavam em circulação e passaram a ser de segunda classe, ao preço de cem réis. O que aconteceu foi que a prioridade da empresa londrina passou a ser somente aos bondes de 1<sup>a</sup> classe, que por serem mais caros passaram a circular com mais assiduidade do que os velhos, destinados aos pobres.

A população queria que a empresa fosse obrigada a fazer, tantos carros de \$100, quantos fossem os de duzentos. Em face de tantos protestos e quebra-quebras na cidade, o Sr.

---

<sup>85</sup> O Nordeste, Fortaleza, 28 set. 1925. p.04.

<sup>86</sup> O Nordeste, Fortaleza, 29 set. 1929. p.04.

<sup>87</sup> O Nordeste, Fortaleza, 30 set. 1925. p.04.

Scott (gerente da *Light*), o chefe do tráfego sr. João Baptista e autoridades municipais e estaduais acertaram, depois de longos debates, os horários para os bondes de 2ª classe.

A *Light* restabelecerá os bondes das 5 1/2 horas, para os trens.

Das 6 1/2 para as 7 horas, das 11 às 12 e das 17 para as 18 horas, aumentará o numero de bondes de 2ª classe, que farão serviço simultaneo com os de 1ª classe, para todas as linhas.

Nas horas intermediarias, manterá alternadamente, bondes de 1ª e 2ª classes.<sup>88</sup>

Entretanto a situação não estava resolvida, tanto que os bondes da *Light* que circularam no outro dia estavam protegidos por 4 policiais. As promessas apresentadas pela empresa inglesa não foram suficientes para acalmar os ânimos dos populares. Na Praça do Ferreira, promoveram novos momentos de arruaças e vaias. A insatisfação ganhou tamanhas proporções, que até o comércio do centro foi prejudicado com a exigência dos populares com o seu fechamento. As aulas do Liceu do Ceará foram interrompidas para evitar que os alunos participassem das manifestações.

A reação da empresa para tentar conter os ânimos da população foi primeiramente divulgar um aumento para seus funcionários e tentar mais uma vez fazer uma melhor distribuição da circulação dos bondes de primeira a segunda classe, proporcionando maiores possibilidades e facilidades:

A's 11 horas e às 17, partirão, simultaneamente, bondes de primeira e de segunda classe, da Praça do Ferreira, para Matadouro, F. Vieira, Estação, Bemfica, Praça José Bonifacio e Outeiro.

Haverá, pela manhã, às 5 1/2 os bondes destinados ao transporte de passageiros para a Central.

Entre 6 h. e 6 h. 1/2 ha., conforme se deduz do horario acima, dos arrebaldes para a Praça, bondes de primeira e segunda, para servir aos que, no centro da cidade, têm seus labores diurnos.

Pelo antigo horario, circulavam apenas 16 bondes de primeira e 10 de segunda. Pelo actual, ha em trafego 13 bondes de primeira e 13 de segunda, afóra os extraordinarios, na hora de maior movimento.

Pelo antigo horario, tambem não haveria bondes de segunda, que partissem da Praça às 11 h e às 17 horas, o que actualmente se verifica, por exigencias do governo, a que a Companhia attendeu.<sup>89</sup>

Fortaleza estava numa situação quase insustentável. A *Light* criava argumentos para aumentar o preço dos bondes e sugeria novos horários de circulação destes, mas, no final das

<sup>88</sup> Idem.

<sup>89</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 01 out. 1925, p.01,04.

contas, não cumpria suas promessas. Suspeitava-se que, em pouco tempo, os bondes de 1ª classe estariam substituindo os bondes de 2ª classe<sup>90</sup>. Então a empresa produzia irregularidades no serviço, prejudicando os populares, que reagiam com protestos e movimentos de greve. Era um jogo no qual ambas as partes saíam perdendo: a *Light* com seus bondes vazios, com exceção dos guardas que faziam a sua escolta, e os passageiros, que ficavam privados desse serviço.

Este imbróglio poderia ter sido mais rapidamente resolvido se as autoridades não estivessem tão parcialmente propícias a apoiar as atitudes da empresa. Tanto com a força da polícia, como na parte administrativa pública, a companhia inglesa foi beneficiada, como citavam alguns jornais da época: “A attitude do governo está sendo censurada por collocar-se ao lado da Light contra o povo sendo de notar que o secretário do Interior é o principal advogado da empresa.”<sup>91</sup> É nesta perspectiva que Cardoso debate a relação do poder público como fator importante para a preponderância de determinados grupos no Brasil, especialmente vinculados ao capital estrangeiro:

pois é através do processo político que uma classe ou grupo econômico tenta estabelecer um sistema de relações sociais que lhe permita impor ao conjunto da sociedade um modo de produção próprio, ou pelo menos tenta estabelecer alianças ou subordinar os demais grupos ou classes com o fim de desenvolver uma forma econômica compatível com seus interesses e objetivos.<sup>92</sup>

O poder econômico adquirido pela Light decorreu do caminho percorrido pelas escolhas políticas dos governantes que, como foi apresentando na imprensa, atuavam em favor do grupo estrangeiro em face dos interesses coletivos. Ou seja, a grande força da *Light* para ter domínio do setor de transporte foi a condescendência repassada pelas autoridades públicas.

### 1.3.3. Movimento grevista.

As greves de passageiros foram aspectos marcantes na história da *Light* em Fortaleza até o final da década de 20. Um boicote realizado pela população, que se priva de utilizar seu

<sup>90</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 08 out. 1925. p.04.

<sup>91</sup> **Jornal do Comércio**, 14 out. 1925. p.04.

<sup>92</sup> CARDOSO, Fernando Henrique & FALETTO, Enzo. op. cit., p.23.

transporte e, até mesmo se prejudica em sua locomoção, demonstra o seu descontentamento e sua repudia à maneira como a companhia inglesa atuava na cidade. Uma pergunta pode ser colocada: por que o uso das greves? As greves populares aconteceram porque eram a única arma que a população tinha ao seu alcance, já que os usuários eram privados de outros meios de locomoção coletiva e não podiam escolher outras alternativas.

Isso demonstra que um sistema onde só um grupo faz o deslocamento tende a não conseguir satisfazer as necessidades básicas dos moradores da capital cearense. Contudo não somente as greves da população foram problemas que chamaram atenção dessa empresa britânica, mas também as greves endógenas de seus trabalhadores, especialmente na década de 20.

Se a população de Fortaleza estava encontrando dificuldades com a *Light*, a situação de trabalho dos profissionais da empresa também não era satisfatória. Ser um operário no Brasil no começo do período republicano já era uma tarefa difícil, haja vista que não havia uma política dedicada à classe trabalhadora, pior ainda era ser trabalhador da *Light*, que, devido ao monopólio e às concessões adquiridas, demitia, determinava salários e horários de trabalho como bem achava interessante. Otacílio Azevedo, nas suas memórias, traça uma situação dos trabalhadores:

Eu disse que o trabalho era penoso e insalubre e o salário vergonhoso. Mas além disso o que mais nos doía era a ausência completa de justiça ou caridade por parte dos donos da Companhia. Certa vez, um dos operários sofreu um acidente: um grande choque o projetou dentro de uma vala e ele quebrou uma perna. Durante algum tempo ele viveu de pequena parte de nossos salários; nós nos cotizávamos e ele recebia agradecido a nossa esmola. Graças a isso não morreu de fome junto com a família. Um dia, ele voltou ao trabalho e ao entrar, mancando um pouco, um dos ingleses em sua fala arvezada, declarou que ele estava na rua – não queriam ali aleijados. Não havia, àquele tempo, amparo legal ao trabalhador no Brasil<sup>93</sup>

Em 1917, quatro anos após o advento dos carris elétricos, já encontramos nos periódicos o primeiro movimento de greve, desencadeado pelos trabalhadores da empresa, descontentes com as imposições e com a falta de respeito e estrutura para se trabalhar. Essa greve paralisou os bondes da cidade por aproximadamente 4 dias. As reivindicações dos grevistas eram o pagamento de todo serviço extraordinário que exercessem e a manutenção

---

<sup>93</sup> AZEVEDO, Otacílio de. **Fortaleza Descalça**: reminiscências. Fortaleza: UFC/ Casa de José de Alencar, 1992, p.91.

somente de duas classes de profissionais dentro da empresa, já que havia uma de 3ª classe de operários, que trabalhavam o mesmo que os outros, mas ganhavam menos. Além disso, os trabalhadores reivindicavam o direito de licenças médicas e, especialmente, passe nos veículos da empresa.<sup>94</sup> Segundo Polanyi a greve é um instrumento de negociação por excelência dos trabalhadores. Essa forma de organização possibilita os trabalhadores a negociar difíceis temas como questões salariais e jornada de trabalho<sup>95</sup>, ambos temas recorrentes na reclamações dos operários de carris.

Nessa greve, apesar de os trabalhadores não terem conseguido ver todas as suas demandas atendidas - como a suspensão do quadro de trabalhadores de 3ª classe - apresentou a necessidade de atitudes entre eles para reivindicar seus direitos, bem como foi o primeiro canal para queixas sobre as condições de trabalho. A *Light*, aos grevistas, fez a seguinte proposta:

1. Os empregados (conductores e motoneiros) serão pagos de todo serviço extraordinario que fizerem. Cada hora de serviço extraordinario, depois do horario geral, até 6 horas da manhã, será paga na proporção do dobro do serviço ordinario; fóra desses limites, será paga na proporção do serviço ordinario. Entendem-se por serviço extraordinario o que se fizer fóra das horas de serviço actual, quer nos dias uteis, quer dos domingos, feriados e dias santos.
2. O quadro dos motoneiros e conductores ficará organizado da seguinte maneira: 8 de primeira classe; 12 de segunda e 16 de terceira. Não haverá substituição forçada no serviço. As promoções se farão sempre pela ordem das classes.
3. Não haverá pena de multa.
4. Terão passe livre nos carros da Companhia os empregados da mesma que nas horas de rendição saiam do serviço ou para elle entrem, tendo nesses casos direito a viajar no ultimo e no penultimo bancos dos carros. Ser lhes-á facultado viajar no ultimo banco, quando não estejam de serviço.
5. O ex-empregado Jovino Clemente entrará para a reserva, devendo ser aproveitado na primeira classe logo que haja vaga.
6. Os empregados serão responsaveis para com a Companhia pelos damnos que lhe causarem por impericia, por omissão, desleixo ou negligencia provadas.
7. No caso de accidente no serviço, por caso fortuito, ou força maior, a Companhia continuará a pagar ao empregado durante o tratamento, como se em serviço estivesse.<sup>96</sup>

Mediante suas propostas, a *Light* tentava acalmar os ânimos dos empregados, mas manteve muito de suas determinações como a imposição do trabalhador de 3ª classe. Mas em que se diferenciava esse trabalhador? A diferenciação se enquadrava no aspecto salarial, pois mesmo este trabalhador exercendo as mesmas atividades dos outros, por ser de 3ª classe, não

<sup>94</sup> **Folha do Povo**, Fortaleza, 09 mar. 1917. p. 01.

<sup>95</sup> POLANYI, Karl. **A grade transformação. As origens de nossa época**. Rio de Janeiro. Ed. Campus, 2000.

<sup>96</sup> **Folha do Povo**, Fortaleza, 09 mar. 1917. p. 01.

ganhava o equivalente a um trabalhador de 1ª ou 2ª classe. Não era habilidade ou experiência que determinava em que classe seria agraciado, mas os critérios da empresa, o que significava que a maioria ficava nessa classe (a terceira era o dobro da primeira) com um único objetivo: reduzir o salário dos trabalhadores. E para a empresa não era interessante que esses trabalhadores usassem seus carros fora de serviço por isso determinava que eles ficassem excluídos no último banco do carro.

Se em 1917 tivemos as primeiras tentativas de manifestações organizadas contra os descasos da *Light* com o seu quadro de trabalhadores, em 1925 houve momentos efervescentes de manifestações contrárias ao trabalho da empresa, tanto da parte dos usuários, dos quais já falamos, como dos trabalhadores.

Esse protesto que, infelizmente atrapalhava os usuários, era a arma de reivindicação dos operários, que fez com que em novembro de 1925 a cidade amanhecesse com “a desagradável surpresa de se acharem em greve os motorneiros e conductores da *Light*, faltando, portanto, o trafego de bondes”.<sup>97</sup> Em um intervalo de oito anos outra greve apareceu o que comprova que os problemas em relação aos trabalhadores continuavam acontecendo.

Diante de um quadro de baixos salários, os profissionais do transporte, como motorneiros e fiscais deflagraram a greve, exigindo inicialmente um aumento de 30%<sup>98</sup>. A *Light* prometera um aumento no valor salarial dos empregados, quando teve direito a aumentar as passagens, mas esse aumento, que devia ser de 30%, não ultrapassava a cifra dos 20%. Descontentes com essa situação, os grevistas resolveram apresentar suas necessidades reivindicando na verdade não 30%, mas a cifra de aumento de 50%.

O estopim para a deflagração da greve foi a demissão do condutor José Vicente e do fiscal José Claudio, por irregularidades apuradas no serviço. Essas demissões provocaram um movimento de solidariedade, o qual defendia que os demais trabalhadores parariam enquanto os demitidos não fossem incorporados novamente. A questão salarial foi também colocada em pauta.<sup>99</sup>

<sup>97</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 16 nov. 1925. p. 04 .

<sup>98</sup> SOUZA, Simone de. **Da “Revolução de 30” ao Estado Novo** In: SOUZA, Simone de. (Org.), op. cit., p.291.

<sup>99</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 16 nov. 1925. p. 04.

Todavia, enfrentar a *Light* não era tarefa fácil, e os operários tiveram grandes dificuldades para manter a greve e para conseguirem a adesão de todos. Se em 1917 a *Light* atendeu a alguns reclames dos operários, possivelmente poderia acarretar essas novas reivindicações. Todavia esse pensamento não foi compartilhado pela empresa inglesa. Sabendo dessas dificuldades, a companhia londrina contra-atacava mantendo em circulação os bondes elétricos por meio do trabalho de profissionais que não aderiam ao movimento ou pela contratação de profissionais que já haviam trabalhado na empresa. Além disso, a organização teve o apoio do efetivo policial para que seus bondes continuassem circulando nos trilhos da cidade.

Segundo o Jornal O Nordeste, a situação da greve:

Como era de prever, dado o furo na greve, esta veio afinal a fracassar.

Até as 11 horas de hoje se haviam apresentado, no escriptorio da Light, quase todos os empregados grevistas, faltando pequeno numero dos mesmos que promette voltar, amanhã, ao serviço.

A Light manteve, apenas as suas concessões anteriores: readmissão dos empregados demittidos (um conductor e um fiscal) e augmento effectivo de 30% nos vencimentos do pessoal.

Das 13 horas em diante, em consequencia da cessação da greve, começou a normalizar-se o trafego, que, a esta hora, está mais ou menos regular, em todas as linhas.<sup>100</sup>

#### 1.3.4. Problemas cotidianos.

Carros sujos, imundos, horarios nunca observados, etc., contra tudo isso e mais alguma cousa temos bradado, sem, no entanto, vermos attendida a menor reclamação. Mais uma vez voltamos agora a clamar possivelmente no... deserto, como sempre. Dos males, porem, o menor: ficará o registo do facto para augmento da chronica de desidia da companhia exploradora do nosso pessimo serviço de tramways.<sup>101</sup>

Como dissemos, ser trabalhador da empresa *Light* não era uma missão fácil, mas ser um simples usuário também não era fácil. Em muitos dias, conseguir uma locomoção eficiente e rápida se tornava literalmente uma missão difícil de realizar. Os problemas do cotidiano, que

<sup>100</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 17 nov. 1925. p. 01, 04.

<sup>101</sup> **Jornal do Comércio**.Ecos & Factos, Fortaleza, 09 set. 1924, p. 02 .

não eram poucos, atrapalhavam os fortalezenses, que se deslocavam para trabalhar ou para simplesmente fazer um passeio.

Problemas com o material fixo e rodante, carros que não ofereciam o conforto necessário aos passageiros, falta de limpeza dos carros, falta de energia, paralisações, lotação e tarifas altas foram várias as adversidades que os usuários passaram perante o serviço da empresa monopolista do serviço de transporte. A partir da década de 20, os problemas começaram a ganhar maior proporção e visibilidade, especialmente com os protestos e greves tanto da população quanto dos trabalhadores. Apesar disso, mesmo diante de tantas reclamações e indignações, o serviço da empresa pouco melhorou, exigindo, assim, a intervenção das autoridades para tentar estancar a onda de insatisfação dos usuários.

Para piorar, além de comprometer o bom deslocamento das pessoas, a empresa privada começou a prejudicar o cumprimento de serviços públicos essenciais para a cidade, como exemplo o serviço dos correios:

A companhia suspendeu os passes livres que fornecia para os funcionarios do Correio e do Telegrapho encarregados da distribuição da correspondencia ao publico. Allega a Companhia para justificar o seu acto, a observação que fez do constante abuso praticado pelos portadores de taes passes, que dos mesmos se utilizavam quando se folga, em passeios a qualquer hora.<sup>102</sup>

Na passagem do ano de 1925 para o de 1926, alguns serviços de vital interesse para Fortaleza começaram a sofrer interferências por parte das determinações da companhia inglesa. A *Light* não permitia que os carteiros dos correios transitassem gratuitamente em seus carros para fazerem o serviço de “distribuição diaria da correspondencia à população de Fortaleza”<sup>103</sup>. Tal medida só acarretou prejuízos para a população, na medida em que os carteiros, não tendo mais acesso gratuito aos bondes, demoravam na entrega da correspondência.

Parece que a companhia britânica detinha uma quantidade de poder em suas mãos, a ponto de as autoridades públicas não terem a iniciativa de agir com mais dureza em relação à questão dos carteiros. O interesse privado se sobressaía ao bem coletivo, e os pedidos do

<sup>102</sup> Relatório de 1925 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

<sup>103</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 27 jan. 1926. p. 02.

Prefeito de Fortaleza, Godofredo Maciel, para que a gratuidade dos correios fosse consentida não eram satisfeitos.<sup>104</sup>

O reflexo dessa situação era a interrupção da distribuição de correspondência, já que aos funcionários dos correios não restava outra opção de locomoção, uma vez que somente essa empresa exercia transporte coletivo. A morosidade das entregas das cartas começou a ser uma realidade presente em Fortaleza. Além disso, a saúde dos carteiros era prejudicada. Para chegar a determinadas casas eles tinham “que percorrer, a pé, sem exagero 6 kilometros, debaixo de sol ou chuva. Dahi a sua demora.”<sup>105</sup>

O que chama atenção nesse caso é, mais uma vez, a aceitação das imposições da *Light* por parte do governo estadual. O passe livre dos carteiros sempre foi uma regalia disponível quando o serviço de transporte coletivo era servido pela “Ferro Carril do Ceará”, mas com a chegada da *Light* a situação havia mudado. Essa questão teve tanta repercussão que Francisco Sá, do Ministério da Viação, escreveu para o Presidente do Estado apresentando sua repulsa à *Light* por comprometer a regularidade de um serviço federal importante.

Ao mesmo tempo, pedia providências, assim como apontava possíveis represálias federais à empresa. Afinal parecia que o poder estadual não negociava com a companhia:

Rogo, portanto a V. Exc. se digne intervir junto à mencionada companhia, no sentido de serem restabelecidos os passes livres a que venha de me referir, pois mantida que seja a injustificavel miraida da actual superintendencia do serviço de bondes nessa capital, encontrar-se-ia o Governo Federal na obrigação de não colocar a actual cessionaria em igualdade de condições com as empresas congeneres dos demais Estados, no tocante à concessão de favores e facilidades para desenvolvimento dos seus serviços.<sup>106</sup>

Nesse ambiente de reclamações e ameaças, o Presidente do Estado interveio mandando restabelecer “livre passe” para todos os distribuidores - carteiros e estafetas - e a *Light* obedeceu. Mas deve-se considerar que a conquista dos carteiros e da própria população só foi possível após várias queixas e com a intervenção de setores de âmbito federal para que as autoridades públicas estaduais resolvessem a situação, que ficava insustentável.

<sup>104</sup> O Nordeste, Fortaleza, 19 abril 1926. p. 04.

<sup>105</sup> O Nordeste, Fortaleza, 29 abril 1926, p. 04.

<sup>106</sup> O Nordeste, Fortaleza, 04 maio 1926. p. 04.

Mas outros problemas castigavam o cotidiano dos usuários de bondes elétricos. Acidentes, lotações, atrasos, condições precárias dos bondes faziam parte do cotidiano da empresa. Passados dois anos de aumento, de 1924, as promessas de melhoria na qualidade do transporte não foram cumpridas:

Hontem, á 12;30 horas, na Rua Floriano Peixoto, bem próximo á Praça do Ferreira, o carretel da lança de um bonde partiu o fio de eletricidade, que foi ter ao chão. O pânico de que se acharam possuídos os passageiros foi indescritível. Mulheres e crianças lançaram-se, precipitadamente, fora do bonde. Algumas, ao descerem, foram ao chão. Felizmente, o desastre não teve maiores conseqüências, porém, todos sabem, se algum transeunte, ou mesmo passageiro, fosse atingido fio teria morte instantânea. Não é a primeira vez que isto acontece e, parece, não será a última.<sup>107</sup>

Os acidentes aconteciam quase todos os dias. Aterrorizavam as pessoas e traziam prejuízos. Interessante é que mesmo uma das prejudicadas sendo a própria *Light*, em casos de acidades, poucas medidas eram tomadas pela companhia inglesa para remediar essa situação tanto qualificando melhor seu quadro de funcionários, como melhorando seu material fixo e rodante. O resultado das imprudências era as colisões com os demais veículos que circulavam na cidade:

Hontem, ao meio dia, o bonde de <<200 reis>>, guiado pelo motorneiro Euclides Pereira, quando descia pela rua Floriano Peixoto, abalroou com o caminhão n. 4, de propriedade do coronel Pedro Sampaio, de Canindé, para onde ia naquele momento.

O carro businou bastante, facto presenciado por varias pessoas, sendo levado de encontro a um poste de iluminação, onde ficou imprensado, soffrendo diversas avarias.

Faz-se mister dizer-se que a totalidade dos carros da <<Light>> desce aquelle trecho de rua, sempre com muita velocidade. Ali mesmo, ainda há pouco tempo, foi um carro <<Ford>> victimado e mais em baixo, uma respeitavel senhora foi colhida, e quase defronte do mercado, doutra vez, outro auto, foi apanhado, conduzindo este ultimo uma familia.<sup>108</sup>

<sup>107</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 08 ago. 1927. p. 07.

<sup>108</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 31 ago. 1926. p. 03.

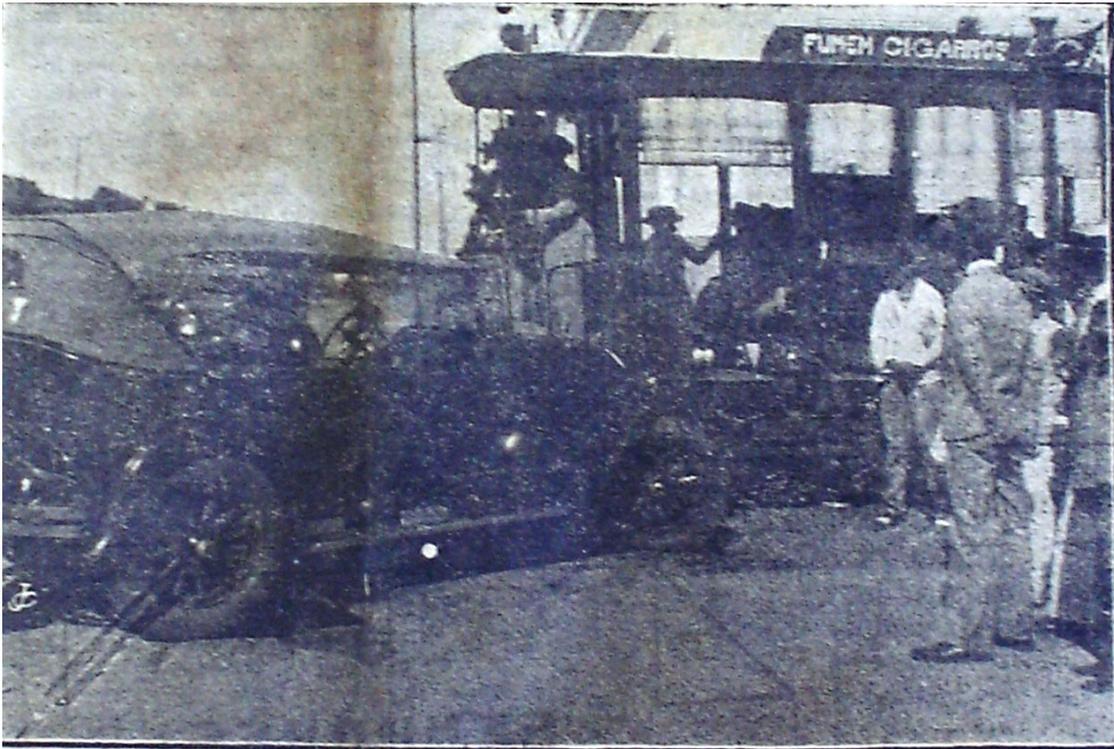


Figura 5 - Acidente: abalroamento de bonde no Benfica. Acervo Cepimar

Na foto podemos ver um fenômeno que foi constante na história da empresa inglesa, o elevado número de acidentes que ocorriam com os bondes da companhia. Grande parte do número de acidentes se dava conforme o grau de velocidade dos bondes, que eram perigosamente controlados por motorneiros sem preparação para exercer essa atividade. Atropelamentos passaram a ser uma tônica no calendário da cidade, tanto para passageiros de 1ª classe, conhecidos da sociedade da época como o conceituado droguista dr. Guilherme Fonseca<sup>109</sup>, quanto para pessoas que andavam de segunda classe, ou mesmo, para os pedestres que circulavam perto dos trilhos.

Todos podiam ser atropelados: velhos, homens, mulheres. Em janeiro de 1927, a senhora Francisca Ricarda da Silva, ao ser atropelada pelo bonde da *Light* nº 50 teve o crânio partido e quebrado o joelho, além de vários outros sofrimentos<sup>110</sup>. Crianças também eram vítimas, e o mais grave, era a falta de punição tanto para motorneiros como para a empresa inglesa, como foi noticiado:

<sup>109</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 nov. 1926, p. 01.

<sup>110</sup> **O Nordeste**. No Mundo Policial, Fortaleza, 08 abril 1927, p. 08.

No dia primeiro deste, um bond da Light, nº 37, na linha do Outeiro, entre as ruas 25 de março e D. Manoel, pelas dez e meia horas, atropellou o menor João Alfredo, de cinco annos de idade, filhinho do sr. Alfredo Dutra da Silva. Innumeras pessoas verificaram a velocidade desmarcada em que viajava o bond. O menor, que foi lançado ao solo, apanhou diversos ferimentos. O motoneiro, preso no momento, foi logo posto em liberdade, não tendo havido providencia alguma por parte da autoridade policial, a fim de serem apuradas as devidas formalidades.<sup>111</sup>

Com efeito, de tantos problemas surgidos com o serviço monopolizado pela companhia inglesa, o que mais illustrou o quadro de decepções foram os maus serviços aos quais os passageiros eram obrigados a se submeter. Não foi somente um ou dois motivos que levantaram a necessidade do fim de um monopólio no transporte coletivo, haja vista que a empresa detentora da concessão não tinha mais condições de arcar com essa responsabilidade sozinha. Vários fatores apontavam para a necessidade de uma maior dinamização do sistema, em especial os acúmulos de serviços irregulares que atrasavam ou prejudicavam de alguma maneira os passageiros. No decorrer dos anos 20, o serviço da empresa *Light* apresentou diversas falhas. Em várias matérias nos periódicos, o serviço era considerado como imprestável. Seu material era antigo, já que a empresa nunca havia renovado desde o dia da sua inauguração.

O material rodante desgastado representava um sério risco de morte às pessoas que circulavam na rua e aos próprios passageiros do bonde. A *Light* detinha a responsabilidade sobre a distribuição da eletricidade dos *tramways*, cuja falha na segurança podia ocasionar choques. Diversas vezes, os fios de cobre de energia elétrica, que eram facilmente quebradiços, caíam no calçamento, transformando-se em grande perigo para os circulantes.<sup>112</sup> Perigos eram apresentados, mas não solucionados, se avolumavam no decorrer dos anos, sempre na iminência de ocorrerem. O desabamento da rede de fios da empresa ocasionava choques nos logradouros da cidade, como o que aconteceu “Em frente á Serraria Rodolpho, o sr. Almir Saldanha foi apanhado pelos fios da “Light”, recebendo diversos ferimentos em todo o corpo, os quaes o tem impossibilitado de voltar ao trabalho.”<sup>113</sup>.

Situações de perigo passavam também os passageiros que andavam dentro de veículos muitas vezes incapacitados de fazerem a circulação, apresentando problemas constantes de manutenção e falta de segurança. “OS BONDS DO SNR. SCOTT AMEAÇAM A VIDA DOS

<sup>111</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 05 jan. 1927, p. 03.

<sup>112</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 21 ago. 1924, p. 02.

<sup>113</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 23 mar. 1927, p.07.

PASSAGEIROS”<sup>114</sup> era esse o título da reportagem em julho de 1927, que relatou um grave acidente, resultado de uma forte explosão no motor, gerando um incêndio que ocasionou pânico nos passageiros, que saltavam desesperados do bonde para salvarem suas vidas.

No ano de 1924, a *Light* mantinha o mesmo material rodante com que havia inaugurado o sistema de tração elétrica. Como finalizara as obras nos trilhos e cabos aéreos para os bondes em 1913, já haviam passado onze anos que a empresa utilizava o material sem uma renovação. Fazia somente ligeiros consertos, que, na prática, não melhoravam as condições do transporte, pois

Os bondes que trafegam nas diversas linhas fazem-no de maneira deficientíssima, porque, si as rodas se acham seriamente estragadas, as curvas, maximé onde as linhas se bifurcam, obrigam os passageiros a uma espera forçada, porque os trilhos, de gastos que estão, de modo algum se prestam a um serviço rapido e a contento<sup>115</sup>



Figura 6 - Caminhão da Light para manutenção – Acervo Cepimar

Por essa imagem podemos ver que a *Light* até tinha carros para concertarem os bondes, mas o problema das quebras tanto de bondes quanto dos cabos que eram necessários à

<sup>114</sup> *Gazeta de notícias*, Fortaleza, 17 jul. 1927. p.08.

<sup>115</sup> *Jornal do Comércio*.Ecos & Factos, Fortaleza, 04 set. 1924. p. 02.

locomoção eram um problema de difícil resolução, tendo em vista o pouco investimento aplicado pela empresa. Os bondes ainda eram considerados sujos e sem o mínimo de conforto, sofrendo especialmente os passageiros que transitassem em dias chuvosos.<sup>116</sup> Grande desculpa encontrada pelos ingleses da companhia para o pouco investimento em ampliação de linhas e bondes eram as oscilações cambiais, que se tornaram até um trunfo, tanto para pouco investir em material fixo e rodante, como para requerer aumento de passagens: “A melhoria do deplorável e estragado material fixo e rodante da “The Ceará Light And Power Company Limited ficará para as calendas, até que S. M. o Cambio haja por grande mercê declarar a redenção do actual captivo do mil reis...”<sup>117</sup>

Nesse sentido, para a *Light*, a questão do câmbio sempre era colocada em foco e, com recorrência, esse argumento era utilizado como um divisor de águas entre investimento ou não, e aumento de passagens ou não.

Acidentes, desastres e atropelamentos estavam sempre vinculados a problemas na estrutura dos bondes, a trilhos, à má preparação do efetivo que trabalhava na companhia, ou até mesmo, à falta desse efetivo, que já era pequeno. O fato de menos funcionários trabalharem em locais onde a necessidade é bem maior, até pode ser um opção para potencializar os lucros da empresa, mas as consequências tanto para trabalhadores, quanto para passageiros podem ser drásticas. Quando a empresa, além de passageiros, assumiu a responsabilidade de transportar carnes, quase sempre o número de empregados para esse serviço era insuficiente e quem corria risco, nestes casos, era o transeunte que estava em circulação a pé, próximo aos trilhos.

José Caetano da Costa Filho, ex-funcionário do Telégrafo Nacional, foi mais uma vítima que perdeu a vida após ter sido esmagado por um bonde. Este bonde no caso transportava mercadoria, e os quatro funcionários que estavam encarregados do serviço diário de distribuição da carne aos açougues, tinham que sair do bonde, deixando apenas o motoneiro na condução, e com pouca orientação. Não ficava ninguém para auxiliar o condutor, quando fosse efetuar o recuo, ainda mais porque o bonde conduzia acoplado mais outros carros. Como resultado, devido à ineficiência e falta de comprometimento, mais um

<sup>116</sup> **A Tribuna**, Fortaleza, 17 ago. 1923, p.02.

<sup>117</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 25 set. 1923. p. 04.

pedestre foi atropelado cuja “culpa desse lamentável desastre cabe, afinal de contas, à companhia de bondes, que não põe empregados suficientes para o serviço”.<sup>118</sup>

Andar pelas ruas onde havia circulação de bondes passou a ser perigoso. Como a empresa britânica operava na locomoção de passageiros e no transporte das carnes, esses passageiros que utilizavam os bondes elétricos, encontravam grande chance de serem colhidos pelos carros da carne, ao descerem dos bondes. Isso aconteceu com José Caetano da Costa, que, “quando descia do bonde da linha Mororó, justamente no desvio de parada entre o boulevard do Imperador e a rua Santa Isabel, foi victimado pelo carro de carne n. 2”<sup>119</sup>

O que podemos notar é que problemas cotidianos iam acontecendo, e ao invés de serem resolvidos pelos representantes da empresa, ganhavam mais proporcionalidade, apesar das reclamações e da visibilidade nos jornais da época. Alguns deles provavelmente poderiam ser evitados caso tivesse a empresa maiores cuidados, tanto com seus funcionários quanto com seus passageiros. Era possível impor atitudes prosaicas, como a de esperar todos os passageiros descerem do bonde até este entrar em movimento de novo. Mas irregularidades aconteciam, e sempre ocasionavam acidentes, especialmente com pessoas idosas.<sup>120</sup>

Até mesmo o serviço mais básico da empresa - que era simplesmente transportar as pessoas - não era realizado, especialmente pela falta de eletricidade na qual a responsabilidade também era da empresa londrina. Nas primeiras horas de atuação, era comum o bonde perder sua eletricidade e ficar sem condições de locomoção, deixando os passageiros numa situação de imobilidade. Isso prejudicava principalmente aos trabalhadores, que cedo tinham necessidade de efetuar seu deslocamento, uma vez que “os moradores do Outeiro, Estação e outros bairros, que tinham seus negócios e ocupações no centro da cidade, esperaram até esgotar-se-lhes a paciência, resolvendo-se, afinal, a vencer de pé distancias consideráveis.”<sup>121</sup>

As deficiências na distribuição correta de energia elétrica para tracionar os bondes continuavam ocorrendo com o passar dos anos. Em 1927, a imprensa da época noticiava as irregularidades que ocorriam na capital como fruto da “anarquia” que estava reinando na *Light*, já que para seu material rodante e fixo, não havia a menor esperança de ter substituição,

<sup>118</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 13 out. 1923. p. 02.

<sup>119</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 14 out. 1923, p.04.

<sup>120</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 07 nov. 1923 p. 03.

<sup>121</sup> **A Tribuna**, Fortaleza, 19 nov. 1923. p. 01.

como apresenta o jornal *O Ceará*, em que Fortaleza “Hontem, pela manhã, durante cerca de 2 horas, o trafego de bondes foi totalmente interrompido, em consecuencia da falta de energia, o que é um attestado eloquente da anarchia reinante na “Ceará Light”<sup>122</sup>.

A situação se complicava ainda mais quando chegava o período chuvoso, já que, devido às precárias condições tanto dos bondes, quanto dos trilhos e cabos, a empresa inglesa não tinha nenhuma estrutura para fornecer um bom serviço, refletindo em problemas para o usuário, o qual sofria com a quebra de bondes e a falta de regularização dos horários. Aliás, nos tempos de chuvas, os serviços da *Light*, ao invés de serem mais zelosos possíveis, para evitar contratempo aos passageiros de bondes, ficavam mais ineficazes do que nos tempos normais. Nesta situação, sobrava aos passageiros torcer pela curta passagem do inverno, já que “Desta sorte si o inverno mantiver uma pequena intermitencia de alguns dias, vamos ficar privados de bondes, luz e energia electricas.”<sup>123</sup>

A odisseia enfrentada pelos passageiros da *Light*, não se limitava à questão da distribuição da eletricidade para a circulação do bonde, mas em grande medida às condições precárias do material que precisava de renovação e, principalmente, atualizar-se ao crescimento do número de usuários. Os carros, além de desgastados pelo tempo, eram insuficientes, pois não comportavam mais o grande número de passageiros, levando-os a esperar “às vezes meia hora num poste de parada e, por fim, tem que fazer o trajeto a pé, porque no bonde não ha logar!”<sup>124</sup>

Talvez por monopolizar as linhas de bondes, a *Light* teve dificuldade para se adaptar às mudanças de Fortaleza nos anos de 1920. Especialmente em relação ao transporte urbano, que já aglomerava outros veículos como os carros, os caminhões e, nos anos de 1926 e 1927, os ônibus.

O resultado desse descuido em relação ao tráfego dos demais veículos que começavam a utilizar o mesmo espaço da empresa londrina foram os constantes acidentes, que ocorreram com carros e caminhões, e até mesmo em trens<sup>125</sup>, ocasionando paralisações no fluxo do trânsito, além de prejuízos materiais aos donos de carros:

<sup>122</sup> *O Ceará*, Fortaleza, 05 mar. 1927. p. 10.

<sup>123</sup> *O Nordeste*, Fortaleza, 07 mar. 1927, p. 02.

<sup>124</sup> *Jornal do Comércio*, Fortaleza, 06 ago. 1924, p. 02.

<sup>125</sup> *Diário do Ceará*. Casos de Polícia, 26 jul. 1927. p. 04.

Hontem, por volta das 13 1/2 horas, o auto particular n. 101, de propriedade do sr. Octavio Philomeno, guiado pelo chauffeur José Candido, ao fazer a curva entre as ruas Barão do Rio Branco e Misericórdia, foi de encontro ao bonde da Light n. 13, que o poz a alguns metros de distancia, por ter perdido os freios e não ter podido o chauffeur fazer uma rapida manobra, em vista de se achar ao lado um montão de areia.

O carro fôra posto a serviço ha poucos dias e sahiu bastante damnificado.

Os passageiros, srs. Octavio Philomeno e Francisco Vieira Carneiro, sahiram illesos.

A policia tomou conhecimento do facto.<sup>126</sup>

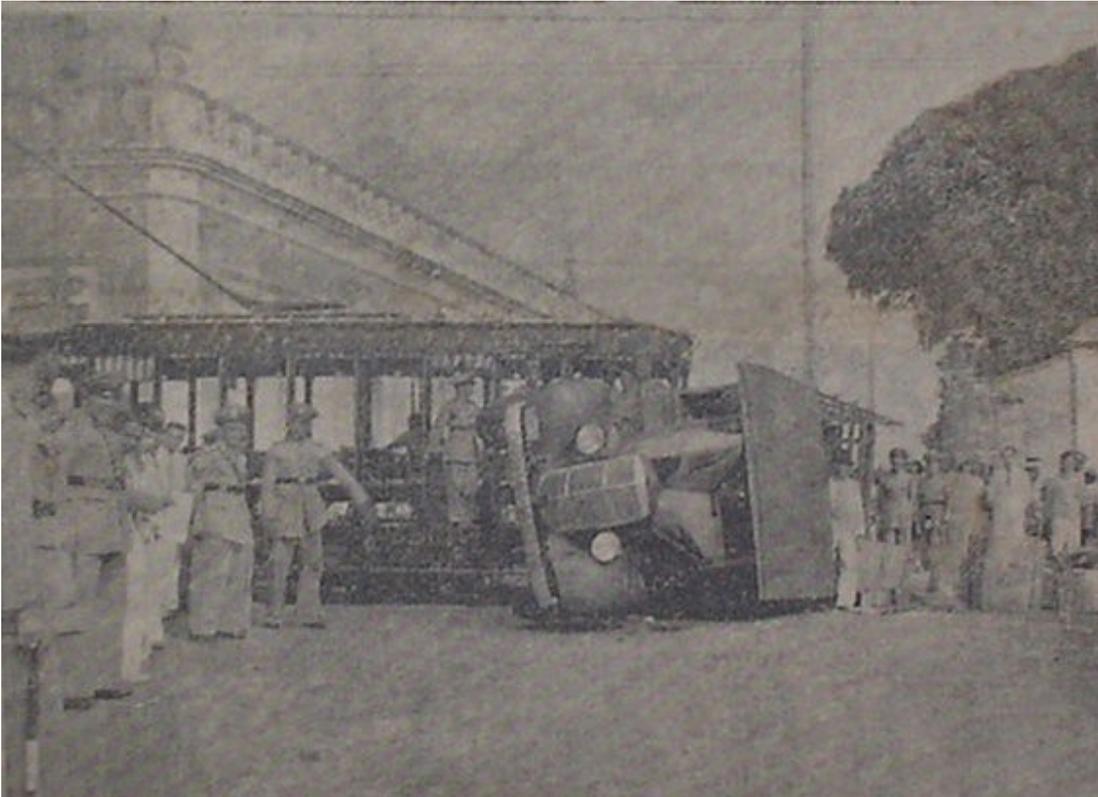


Figura 7 - Acidente de carro versus bonde da Light. Acervo Cepimar

A imagem reflete um grande problema pelo qual a população passou. Com o aumento da frota de veículos e a falta de fiscalização do transporte em geral, o número de acidentes foi crescendo na cidade de Fortaleza. Diante dos problemas apresentados cotidianamente, a conclusão que traçamos é que definitivamente a *Ceará Light* não se preparou para o fornecimento eficiente de transporte coletivo e não teve mais condições de manter esse serviço sozinha. A empresa ganhou as concessões, monopolizou, mas para manter um serviço desse tipo é necessário investimento de estrutura fixa e rodantes e no quadro de funcionários, fato que passou negligenciado na administração da empresa. É de se lembrar que havia uma desproporcionalidade nas relações bondes/linhas e passageiros. Enquanto crescia vertiginosamente o número de passageiros, os bondes permaneciam quase estáticos.

<sup>126</sup> **Jornal do Comércio**, Fortaleza, 05 jun. 1924. p. 01.

Em 1917, em um dia de circulação na linha Mororó transitaram 5.646 pessoas, enquanto o total de passageiros, calculando o valor das demais linhas (Estação Fernandes Vieira Praia, Via - Férrea, Matadouro, Alagadiço, Praça dos Coelhos, Bemfica e Outeiro) correspondeu a um total de 28.300 passageiros.<sup>127</sup> No decorrer dos anos, o serviço de transporte coletivo teve um crescimento exponencial de pessoas, sendo 9.913.695 passageiros no ano de 1923, 9.694.517 no ano de 1924 e 9.974.299 de 1925. Números que foram se elevando até o momento de um suntuoso declínio como veremos nos gráficos:

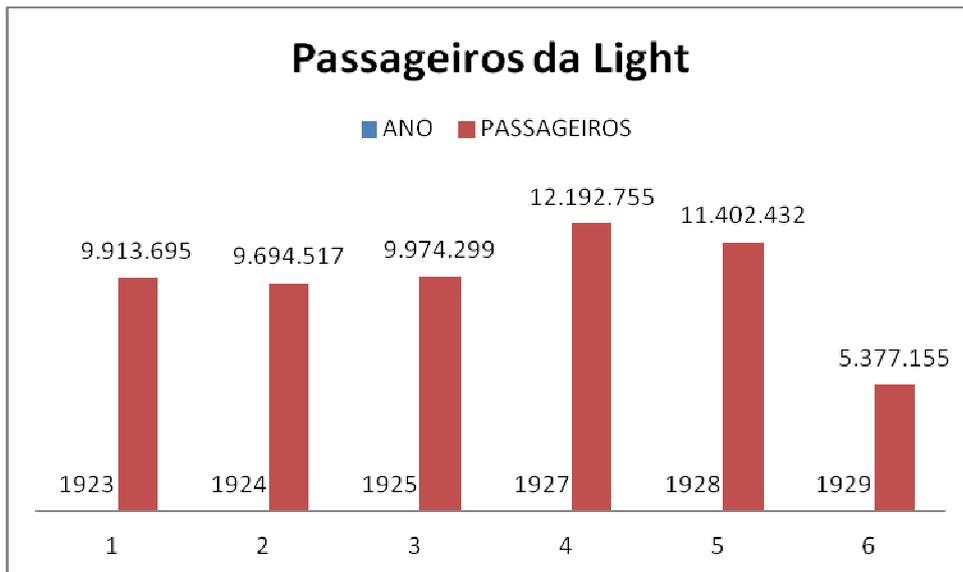


Figura 8 – Passageiros da Empresa Light

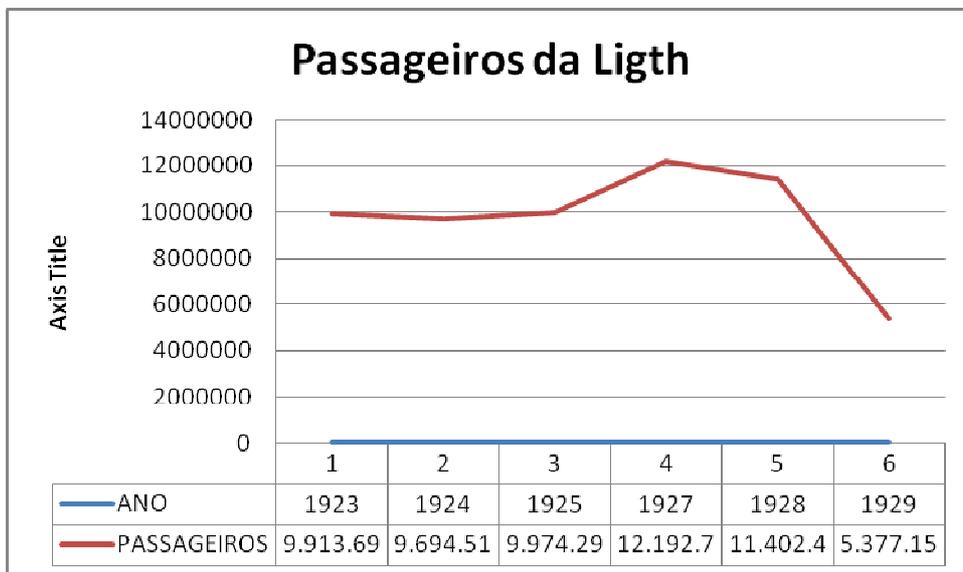


Figura 9 – Declínio do número de passageiros

Fonte: LEITE. op.cit. p.124

<sup>127</sup> **Unitário**, Fortaleza, 06 nov. 1917. p. 02.

Analisando os gráficos apresentados podemos perceber que até o ano de 1925, a *Light* teve um número de passageiros repetindo sua média anual. No ano de 1927, a empresa atinge o ápice da quantidade de passageiros, mas a partir do ano subsequente começa uma redução paulatina destes. Em 1927, a *Light* teve 12.192.755 passageiros e no ano de 1929 reduziu-se para 5.377.155. Houve uma redução de 6.815.600, ou seja, a empresa perdeu em dois anos quase 7.000.000 passageiros. Levando-se em conta que Fortaleza tinha o número de 129.000 habitantes em 1929, então a quantia de passageiros perdidos nesse ano seria o equivalente a 54 vezes a população de Fortaleza.

Mas o que teria levado a esse número expressivo de redução de passageiros? Com certeza essa redução não se limita a somente um fato, mas a um conjunto de elementos que se conglomeraram e resultaram no decréscimo do total de passageiros da empresa inglesa. Alguns fatores podem ser apontados como o aumento no valor de passagens que poderia refletir na diminuição de passageiros, a greve dos condutores desencadeada em 1929, e o advento de carros, caminhões e, principalmente, ônibus que iriam duelar pelos passageiros da *Light*. Em 1927, a empresa Ribeiro e Pedreira começou a operar e no ano seguinte a quantidade de passageiros da companhia britânica começou a diminuir. Prova disso é que mediante um decréscimo no número de passageiros a empresa inglesa procurou a via judicial requerendo um interdito proibitório no ano de 1928, para que os ônibus das concorrentes fossem proibidos de usarem os trilhos de bondes para transitar.

Outro fator interessante é que, com a proibição dos ônibus circularem por cima dos trilhos, esperava-se que a *Light* retomasse sua clientela, todavia isso não aconteceu, sendo que em 1929, quando ainda vigorava a proibição, foi o pior ano de número de passageiros que a empresa teve na década. Então o que aconteceu para que esse quadro não fosse revertido? Mais uma vez salientamos a greve de 1929, mas percebe-se que diante de vários problemas apresentados pela companhia inglesa, a população de Fortaleza evitou bastante continuar usando bondes da *Light* e utilizaram-se de outros recursos como os ônibus. Assim, percebemos que mesmo com as proibições para transitar, essa quantia considerável de passageiros da *Light*, que migrou para outros veículos, os ônibus continuaram transitando nas linhas, mesmo que irregulares, e a população utilizou esses veículos.

Para esse crescimento do número de pessoas que passou a utilizar veículos de transporte coletivo, que tinha tendência a aumentar, apontou o Engenheiro Fiscal, Cel. Maximino Barreto a insuficiência do número de bondes:

Permanecendo até a presente data o mesmo numero de bondes, trinta(30), com o que aliás inaugurou a Companhia o seu serviço de Tramways, no anno de 1913, e tendo se dado evidentemente o augmento sensível da população desta capital, continuo a dizer que é insufficiente o referido numero de carros da companhia para attender ao serviço urbano de transporte dos habitantes de nossa capital.<sup>128</sup>

Foi com essa perspectiva que as autoridades públicas entenderam a necessidade da dinamização do transporte coletivo em Fortaleza. Quebrar uma estrutura de monopólio era vital para o crescimento da cidade, que necessitava de um sistema de circulação mais eficiente, o qual atendesse às demandas da população. A solução encontrada foi incentivar a implantação de auto-ônibus nos percursos de Fortaleza, para que, com a concorrência entre bondes e ônibus, o transporte de Fortaleza aumentasse sua frota para atender a demanda.

#### **1.4. A chegada dos ônibus.**

Os ônibus foram fortes concorrentes que a empresa britânica de bondes elétricos teve que enfrentar. A chegada desses veículos foi uma consequência da necessidade de ampliação do serviço e, principalmente, do mau serviço prestado pela empresa:

suas faltas, notadamente a de material fixo e rodante, motivando a impontualidade dos horários, influíram sem duvida no apparecimento de uma empreza de auto-omnibus, em concorrencia com os bondes electricos, caso não previsto na concessão.<sup>129</sup>

Neste relatório do prefeito Godofredo Maciel podemos perceber um motivo claro da necessidade que houve de implantar o transporte por via de ônibus: a precariedade do serviço desempenhado pela *Light*. Esse pode ter sido o motivo principal, todavia como o próprio

---

<sup>128</sup> Relatório de 1926 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typographia Gadelha. Fortaleza.

<sup>129</sup> Relatório de 1928 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typographia Gadelha. Fortaleza. p.58.

relatório cita, essa causa influenciou no aparecimento de ônibus, não significa dizer que determinou. Outros fatores contribuíram para a percepção da necessidade de quebrar o serviço de transporte público pautado somente na esfera do bonde, como por exemplo as greves que ocorreram em 1917, 1925 e 1929, com a paralisação de bondes, as quais apresentavam que o sistema somente exercido pela companhia era vulnerável e poderia deixar a população de Fortaleza a qualquer momento em apuros, e as queixas apresentadas pela população que não queria mais ficar dependentes da empresa da Inglaterra.

Outro ponto que foi passível de reinterpretação foi o contrato realizado pela *Light* em 12/05/1911, o qual, no seu primeiro artigo, ratificava a exclusividade outorgada à companhia para exercer esse tipo de serviço. Contudo é preciso entender que essa exclusividade era um artifício para proteger a companhia inglesa de uma possível empresa de bondes que viesse a competir. O objetivo desse contrato ao citar a exclusividade era não permitir o investimento de outra empresa de bonde, ou melhor, outros bondes circulando. Nesse período, década de 1910, não havia ônibus em Fortaleza, sendo assim os produtores nacionais na década seguinte começaram a investir nesse veículo, o que mostrava a incompatibilidade do monopólio da *Light*, haja vista que não se contou com a possibilidade do surgimento dos ônibus, o que não dava para se encaixar nos argumentos citados no contrato que balizava a unicidade do transporte coletivo pautado por bondes.

No final da década de 10, a cidade de Fortaleza já tinha desfrutado da experiência de ônibus circulando na capital. A primazia dessa experiência se deu em 1918, quando a “Companhia Ferro Carril de Parangaba” suspendeu a circulação de seus carros, que faziam o itinerário entre o Benfica e Parangaba. Como a população não podia ficar impossibilitada de circular, a Diretoria de Obras Públicas teve o compromisso de implantar o trânsito de auto-ônibus naquela linha. Esses transportes da Diretoria de Obras Públicas importados dos Estados Unidos chegaram em 1918, mas tiveram que esperar por modificações em suas carrocerias, ficando a inauguração do tráfego determinada para o ano de 1919.<sup>130</sup>

Depois dos ajustes, os primeiros auto-ônibus de Fortaleza circularam em abril de 1919. Eram dois carros que tinham iluminação elétrica com capacidade de levar 16 pessoas, cada.

---

<sup>130</sup> Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. De **Ônibus: cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará**. Fortaleza: Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. 2008 p.153.

Diariamente, os ônibus faziam em torno de 14 viagens entre Parangaba e Benfica e suas passagens custavam o dobro do que era cobrado pelos bondes urbanos: “As passagens directas custarão 400 réis, ficando a linha dividida em secções de 200 réis.”<sup>131</sup>

Na década de 20, surgiram as primeiras empresas de ônibus que efetivamente disputaram clientes e espaços com a empresa de bondes elétricos. A poderosa *Light*, que outrora desfrutava do privilégio do monopólio, via as ruas serem cedidas para os ônibus, comprometendo os seus lucros. A nova realidade foi tão percebida pela empresa, que tentou se enquadrar ao sistema implantando, em 1929, seus próprios ônibus para assegurar seu espaço. Esta atitude foi mais uma prova que o transporte somente por bondes não era mais lucrativo, na medida em que enfrentava concorrentes mais versáteis como os ônibus.



Figura 10 - Ônibus da Light. Acervo Cepimar

Para combater a concorrência, a *Light* também investiu no ônibus, como podemos ver o modelo de ônibus da empresa Inglesa.

No ano de 1926, começou a existir uma linha urbana de ônibus realizada pela Empresa Matadouro Modelo, responsável pelo matadouro público na cidade. Esse ônibus transportava os funcionários do Matadouro e os habitantes da vila operária localizados no Barro Preto (Jardim América) ao centro de Fortaleza. O transporte entrou em funcionamento logo que o

<sup>131</sup> *Correio do Ceará*, Fortaleza, 05 abril 1919, p. 02.

novo Matadouro foi inaugurado, em julho daquele ano. A festa inaugural em um clima de entusiasmo e aplausos teve grande repercussão na cidade, tendo em vista que “Durante a tarde de hontem continuou o Matadouro largamente visitado, computando se em cerca de 20.000 pessoas as que até ali foram durante todo o dia.”<sup>132</sup>

O Matadouro Modelo, de responsabilidade dos coronéis A. Diogo, Abel Ribeiro e A. Themotheo representava uma nova obra para a cidade de Fortaleza, fruto da necessidade de modernização e higienização. Nas palavras do Dr. Cesar Cals, orador oficial da inauguração, o edifício representava a solução de mais um problema resolvido pela administração do Presidente do Ceará, José Moreira da Rocha, e do prefeito de Fortaleza, Godofredo Maciel:

Sr. Presidente, tem v. exa. Hoje resolvido o 2º problema dos muitos que reclamam solução em nossa terra – Aguas e Exgotos foi o primeiro – Matadouro Modelo, o segundo. E o Ceará inteiro espera o mesmo exige de vss. exas. Solução ou pelo menos andamento aos demais problemas.<sup>133</sup>

O sistema no qual era construído o Matadouro Modelo era parecido com o sistema de transporte coletivo, pautado em concessões. No caso desse empreendimento, a concessão foi de 20 anos, sendo que ao finalizar-se o contrato, os bens da empresa seriam restituídos ao patrimônio público “sem onus ou indenização de qualquer especie para o Município, quer da construção, quer do acto da entrega.”<sup>134</sup>

Nos planos dos construtores era necessário edificar uma vila operária perto das adjacências do Matadouro, porque, com a extinção dos Matadouros de Mecejana e Porangaba seria conveniente que os trabalhadores e demais interessados na feira do gado morassem em suas intermediações. Nessa perspectiva de aproximar os trabalhadores das instalações do Matadouro Modelo, a empresa comercial organizou uma companhia de transporte de caráter particular com a utilização de ônibus adquiridos à firma Camilo & Companhia, representante dos carros Dodge.<sup>135</sup>

Os ônibus da Empresa Matadouro Modelo, que tinham o objetivo de inicialmente fazer o transporte mais específico para os seus funcionários, acabaram se transformando em uma

<sup>132</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 19 jul. 1926. p. 03.

<sup>133</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 19 jul. 1926. p. 03.

<sup>134</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 30 jul. 1926. p. 07.

<sup>135</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 31 jul. 1926. p. 07.

alternativa para os passageiros, que necessitavam transitar entre o percurso da Praça do Ferreira à região do Barro Preto (Jardim América). Apesar de terem uma passagem mais elevada do que os bondes, \$500 por pessoa, os ônibus do Matadouro interessavam aos circulantes, primeiro porque os bondes não davam mais conta da demanda de pessoas, e segundo porque eram confortáveis, fartamente iluminados, com assentos novos, com capacidade para o transporte de até 22 pessoas. Com essas características, os ônibus da Empresa Matadouro Modelo eram compatíveis com as necessidades de Fortaleza.<sup>136</sup>

O tempo de circulação dos veículos da nova companhia foi de apenas um ano, mas uma marca importante para mostrar às autoridades e à própria população a necessidade da implantação dos ônibus no sistema de transporte coletivo de Fortaleza. Mesmo rodando por apenas um ano, os transportes dessa empresa acabaram servindo à população “fazendo-se uma das primeiras experiências de transporte coletivo automotor da cidade”<sup>137</sup>

Perante a evidente necessidade de dinamizar e ampliar a estrutura do transporte coletivo, surgiram vários debates entre os deputados estaduais do Ceará, com vistas a fazer mudanças no sistema monopolista da *Light*. Estes debates ganharam expressão com o requerimento do empreendedor Fernando de Alencar Pinto, solicitando à Assembleia que autorizasse a Câmara Municipal a lhe conceder, ou a empresa que organizasse, um privilégio de 25 anos para exploração do serviço de transporte, resguardando a linha do Prado, entre a Praça do Ferreira e o Matadouro Modelo, que era explorada pela Empresa Matadouro Modelo Limitada.<sup>138</sup>

Os pedidos de concessões, segundo os deputados, eram constitucionais e eles não representavam um monopólio, mas sim privilégios exclusivos. Os parlamentares analisaram que, em alguns casos, era necessário que as concessões tivessem privilégios, já que determinados serviços não se tornavam chamativos se não fossem exclusivos. Todavia, quando a empresa que detivesse o privilégio de concessão não estivesse atendendo às

<sup>136</sup> *Correio do Ceará*, Fortaleza, 04 ago. 1926. p. 01.

<sup>137</sup> MENEZES, Patrícia. **Fortaleza de ônibus**: quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2009. p. 131

<sup>138</sup> Annaes da Assembleia Legislativa do Ceará. 75<sup>a</sup> Sessão em 01 de outubro de 1926. p.307.

necessidades, era caso de se rever a questão. Assim, várias considerações foram feitas sobre o serviço da *Light*:

Considerando que é defficiente e não satisfaz ás necessidades da colletividade a rede de tramways electricos, existentes entre nós;  
 Considerando que se não pode extender a mesma a muitos pontos da nossa urbs, máxime aos não dotados de calçamento;  
 Considerando que, em face do crescente desenvolvimento de Fortaleza, é de grande alcance formentarem-se os seus meios de comunicação e transporte;<sup>139</sup>

Nesse sentido, a Assembleia Estadual autorizou à Câmara Municipal a conceder privilégios para empresários interessados no setor de auto-ônibus.

Art 1º - É autorizada a Camara Municipal de Fortaleza a contractar, em concurrencia publica, e com quem mais vantagens offerecer, o estabelecimento do serviço de auto-omnibus, na cidade de Fortaleza e nos seus arrabaldes, concedendo ao contractante o privilégio da sua exploração, por vinte e cinco annos.  
 § único – Fica excluída da concessão a linha do Prado, da Praça do Ferreira ao Matadouro Modelo, já explorada pela Empraza Matadouro Limitada.<sup>140</sup>

A interpretação dos parlamentares era de que o serviço de transporte coletivo não podia ficar limitado à somente uma empresa. A *Light* manteve o monopólio sobre o transporte de bondes elétricos, contudo novas concessões com privilégios de tempo e exclusividade das linhas foram criadas para implantar o serviço de transporte coletivo de ônibus. Dessa forma, a empresa permaneceu com o seu privilégio, que eram as concessões das linhas de bondes, mas não do sistema de transporte geral, pois agora seria balizado também com os futuros empresários que se associassem e formassem empresas para dar conta do transporte movido a ônibus.

Nesse mesmo ano, em novembro de 1926, dois empresários, proprietários de ônibus, senhores Humberto Ribeiro e Oscar Pedreira começaram a circular com seus veículos nas ruas de Fortaleza, tendo capacidade para 22 passageiros, em que mantinham horários com regularidade no itinerário das linhas da Praia de Iracema, Calçamento de Mecejana (sic), Fernandes Vieira até Urubu.<sup>141</sup> No ano seguinte, eles registram a Empresa Ribeiro & Pedreira, futura concorrente assídua da *Light*.

<sup>139</sup> Idem. p.310.

<sup>140</sup> Idem

<sup>141</sup> **Jornal do Comércio**, 29 nov. 1926. p. 04.

Como otimizar a ampliação do serviço de transporte coletivo custava caro - tanto é que a iniciativa pública sempre passou essa tarefa para as mãos de grupos privados - a Assembléia Legislativa tentava incentivar a empresa de ônibus Ribeiro & Pedreira através de isenções de impostos para remediar os custos do investimento:

Art. 1º - E' concedida isenção de todos os impostos estaduaes, exceptuadas as taxas de agua e esgotos, pelo prazo de tres annos, á Empresa de Auto-Omnibus Ribeiro & Pedreira, desta Capital, entendendo-se livre de taxações estaduaes cada um dos carros pertencentes á mesma empresa.

Parapho unico - Os favores da presente lei são extensivos a qualquer outra empresa de auto-ominbus que montar nesta Capital o serviço de transporte por meio de taes vehiculos, dentro do prazo de um anno, a contar da data da publicação da presente lei.

Art. 2º - Fica a Camara Municipal de Fortaleza autorizada a conceder isenção dos impostos municipaes áquella empresa, bem como qualquer outra que esteja isenta pelo Estado, nos termos do parapho unico do artigo anterior.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogados as disposições em contrario. Palacio da Presidencia do Ceará, em 5 de novembro de 1927. José Moreira da Rocha.<sup>142</sup>

Nessa perspectiva de abertura para demais instituições, ainda na década de 20, em 1929, surgiu outra empresa que fez também concorrência à empresa *Light*, que foi a Empresa Vera Cruz, de propriedade de N. Proença Filho, perecendo neste mesmo ano. Essa companhia apontava-se como solução para os passageiros do Bairro Santos Dumont e da linha Férrea que, às vezes, ficam longos minutos em terminais de linhas à espera de bondes.<sup>143</sup>

#### 1.4.1 Ônibus ou bonde: a quem apelar?

A chegada dos ônibus representou o que outrora o advento da *Light* foi aqui em Fortaleza: modernidade, trazida por novos anseios e de desenvolvimento da cidade. A necessidade de novos equipamentos mostrou ser de grande importância para a cidade de Fortaleza, especialmente quando se referiu à tecnologia dos transportes coletivos, serviço essencial para a capital: “Fortaleza, que pouco a pouco, vae crescendo em movimento, estava mesmo precisada dum serviço de auto-omnibus, patrioticamente notado pelos dignos proprietarios dos actuaes, que facilitam enormemente o transporte na nossa urbs”.<sup>144</sup>

<sup>142</sup> Lei Estadual nº2.565, de 05 de novembro de 1927.

<sup>143</sup> *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 03 maio 1929. p. 02.

<sup>144</sup> *Diário do Ceará*, Fortaleza, 24 ago. 1927. p.02.

Diante disso, o que houve em Fortaleza na década de 20 foi uma disputa entre a *Ceará Light*, concessionária dos bondes elétricos, e outros grupos que exploravam linhas urbanas de ônibus, em regime de privilégios.

Apesar de terem concessões diferentes, o eixo das águas das empresas de transporte desaguava na mesma vazante: disputava-se passageiros dentro desse mercado de transporte coletivo. Na fase inicial, essa disputa se pautou num princípio de concorrência, pois, apesar das concessões, houve uma “concorrência livre” entre as empresas de ônibus e a *Light*, na medida em que as linhas de bondes se misturavam às mesmas linhas onde os motoristas de ônibus circulavam. Não houve nesse primeiro período uma disputa ônibus versus ônibus em uma mesma linha, já que cada empresa tinha o privilégio de explorar um determinado itinerário, onde seu serviço era monopolizado.

O lado que estava começando a entrar no mercado do transporte coletivo ainda era um grupo fraco, se o compararmos ao poder de barganha e aquisitivo da *Light*. Todavia, o advento dos ônibus estava sendo esperado pela população para que fosse uma alternativa e assim recebeu apoio na sua implantação.

A principal concorrente da *Light* no período, final da década de 20, foi a Empresa Ribeiro & Pedreira, que surgiu em 1927 e se desfez em 1929. Essa empresa se estabeleceu em Fortaleza num período em que a população padecia de grande dificuldade em relação ao transporte de pessoas. A *Light*, mesmo tentando aumentar seu efetivo ou as linhas de seus bondes, não conseguia mais dotar a cidade de um serviço efetivo. A solução a ser encontrada seria a chegada de veículos mais modernos e dinâmicos, como lembrou o articulista da Gazeta de Notícias em 29 de setembro de 1927: “Um meio, entretanto, que prontamente mais resolve a questão é sem duvida a adoção dos auto-omnibus, conforme se verifica nos centros civilizados, trazendo uma contribuição de real eficiencia ao progresso local.”<sup>145</sup>

Grande foi o acolhimento do público à Empresa Ribeiro & Pedreira, que apesar de possuir poucos ônibus, estava fazendo concorrência à *Ceará Light*<sup>146</sup>. Eficiência e

---

<sup>145</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 09 ago. 1927. p. 02.

<sup>146</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 set. 1927. p.07.

progresso<sup>147</sup>, esse era o objetivo que circulava em torno dos usuários e era refletido na imprensa local em relação à circulação dos ônibus. Eles significavam uma mudança que deixaria Fortaleza mais dinâmica. Os ônibus como símbolo de novidade e aceleração se vinculavam a um estágio de modernização,<sup>148</sup> conceito com o qual concordamos em Berman, ao trabalhar a ideia de modernização segundo processos de mudanças, busca por novos ambientes e novas tecnologias que vão dinamizar a vida das pessoas, mas também por uma volatilização dos fenômenos.

A dicotomia entre o que era moderno e o que era antigo foi explorada pela nova empresa de ônibus para fazer frente ao trabalho da empresa *Light*, que para os empresários de ônibus representavam o antigo. Sobre essa relação dicotômica Le Goff trabalha com a perspectiva de que esses dois conceitos: antigo/moderno, têm um jogo dialético que vem sendo percorrido no ocidente desde meados do século V. Esse antagonismo presente entre moderno e antigo foi criado nas atitudes de cada indivíduo dentro de sua sociedade. O conceito de moderno e antigo foi se modificando com as mudanças nessas sociedades ocidentais. Nas sociedades guerreiras, o mais velho era visto e exaltado. Logo, mais adiante se passou a valorizar o mais novo, em que a modernidade se caracterizou por um sentimento de ruptura com o passado.

A palavra 'moderno' nasceu com a queda do Império Romano no século V; a periodização da história em antiga, medieval e moderna instaura-se no século XVI, cuja "modernidade" foi assinalada por Henri Hauser [1930]; Théophile Gautier e Baudelaire lançam o conceito de modernidade na França do Segundo Império, quando a Revolução Industrial está se impondo; economistas, sociólogos e politólogos definem e discutem a ideia de modernização logo após a Segunda Guerra Mundial, no contexto da descolonização e da emergência do Terceiro Mundo. O estudo do par antigo/moderno passa pela análise de um momento histórico que segrega a ideia de 'modernidade' e, ao mesmo tempo, a cria para denegrir ou exaltar – ou simplesmente, para distinguir e afastar – uma 'antiguidade', pois que tanto se destaca uma modernidade para promovê-la como para vilipendia-la.<sup>149</sup>

Le Goff também ressalta que os “homens das luzes”, inspirados na Revolução Francesa, destacam a ideia de que um passado superior ao novo se tornou efêmero, privilegiando-se um moderno progressista.

<sup>147</sup> Estamos usando progresso na perspectiva de Le Goff que considera que “a ideia de progresso triunfou com o Iluminismo e desenvolveu-se no século XIX e início do XX, considerando sobretudo os progressos científicos e tecnológicos.” LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996, p.14

<sup>148</sup> BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido se desmancha no ar**: A aventura na modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p.16.

<sup>149</sup> LE GOFF, Jacques. op. cit. p.169-170

Ou seja, mediante as argumentações de Le Goff, podemos perceber que a relação entre moderno e antigo é um relação construída, inventada, cujos criadores pertencem a um tempo mais recente do que seus anteriores e tentam forjar uma idéia de que as atitudes dos mais novos são mais superiores, dinâmicas, condizentes com realidade, ou seja, moderna. Tal atitude, em Fortaleza, no período que estudamos foi implantada pelos empresários de ônibus que tentavam inventar um presente virtuoso na figura de seus veículos, contra a obsolescência do passado representado pela figura do bonde. Por isso esses empresários frisaram tanto a idéia de moderno ao apresentar a chegada de seus bonde como podemos ver em diversas reportagens:

Os carros que acabam de ser lançados ao tráfego são modernos, espaçosos e sobretudo muito cômodos, oferecendo aos passageiros todo conforto.<sup>150</sup>  
Os novos carros, informa-nos o sr. Oscar Pedreira, são typos modernos, confortáveis e elegantes.<sup>151</sup>

A chegada do moderno foi aplaudida na imprensa local que tipografava o advento dos ônibus com letras de saudações e alegria. Eram veículos que ajudariam a resolver a dificuldade que há muito tempo castigava a cidade. Por esse motivo os donos da Empresa Ribeira & Pedreira eram felicitados e salientados pelos seus serviços, pois “Merece assim o sr. Oscar Pedreira felicitações pelos seus esforços, o que devemos fazer sem reservas, estimulando-o, para que, de quando em vez, nos dê um carro, pois quanto mais, melhor.”<sup>152</sup>

No processo de concorrência, tanto “Ribeiro & Pedreira” quanto a empresa *Light* desenvolviam maneiras de atrair usuários. Quem teve que trabalhar com mais propagandas e artifícios foram os proprietários de ônibus, já que eram novos e estavam tentando atrair uma clientela que a *Light*, mesmo que obrigatoriamente, já possuía.

A Ribeira & Pedreira começou a divulgar as inaugurações de ônibus novos e, segundo as necessidades da época, chamados modernos. Seus novos ônibus eram luxuosos, grandes, que fariam serviços regulares para os principais pontos da cidade.<sup>153</sup> Divulgaram também a

---

<sup>150</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 29 out. 1927. p.01

<sup>151</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 jan. 1928. p.08

<sup>152</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 09 ago. 1927. p. 02.

<sup>153</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 29 out. 1927. p. 01

breve inauguração de mais dois carros, que trafegariam pelas linhas Via-Férrea e Outeiro “ficando dessa maneira a nossa capital com um excelente serviço de transportes urbanos.”<sup>154</sup>

Assim, muitas foram as propagandas feitas pelos proprietários da Ribeiro & Pedreira. Qual o objetivo disso? Além de apresentarem seus novos equipamentos, a empresa demonstrava que atendia aos reclames das pessoas, apresentava-se também seus ônibus como portadores da modernidade e das melhorias pelas quais os passageiros de transporte tanto ansiavam.

No começo de 1928, a empresa anunciava a inauguração de mais novos carros, que eram dotados das mesmas características: grandes e luxuosos, que tentariam atender à mais perfeita regularidade nas viagens.<sup>155</sup> A constante inauguração de novos carros nos leva a supor que o serviço de ônibus estava tendo retorno financeiro, já que a empresa investia no melhoramento de sua frota. Em janeiro de 1928, após apresentar a inauguração dos novos carros, a empresa anunciou a chegada de outros três carros que seriam introduzidos no tráfego no próximo dia 4 de fevereiro de 1928, servindo o bairro do Outeiro.<sup>156</sup>

Neste período marcado pela concorrência, quanto mais atrativos se apresentassem, maior era a chance de conseguir aumentar a clientela. Pensando nessa perspectiva, os donos da Empresa Ribeiro & Pedreira, além de sempre ficarem colocando novos veículos, servindo novas linhas, utilizaram a estratégia de trabalhar com carros sendo produzidos em Fortaleza. Reduziam, assim, os custos, e conseguiam angariar mais clientes, pois ao circularem em veículos produzidos em Fortaleza, tocavam no ego de alguns fortalezenses orgulhosos da conquista que os empresários da cidade estavam realizando:

Hontem, pela manhã, na praça do Ferreira, houve um momento de agitação, cuja causa foi o aparecimento de mais um auto-omnibus da “Empresa Ribeiro & Pedreira Ltd.”

Mal o garboso vehiculo assomou naquella artéria citadina, depressa se formou e torno d'elle um circulo de curiosos, examinando-o, comparando-o com os outros e commentando o facto da sua estréia no nosso meio.

Sindicando o porque de tanta admiração, conseguimos saber que o referido auto-omnibus fora construído em nossa capital, nas officinas da “Serraria Rodolfo”.

O novo carro dá uma amostra bastante significativa do nosso adeantamento no fabrico de carrocerias.

---

<sup>154</sup> idem

<sup>155</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 25 jan. 1928.

<sup>156</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 jan. 1928. p. 08.

O que os carros americanos possuem de solidez, aquele vehiculo tem de bom gosto e comodidade.  
O auto-omnibus alludido já esta circulando em nossas ruas e fazendo a linha “Aprendizes Marinheiros”.<sup>157</sup>

Essa questão do enaltecimento do local será mais exacerbada quando decorrerem os conflitos nos quais a *Light* tentava manter o monopólio geral do serviço de transporte. O “local” será mesclado com a defesa dos interesses nacionais contra os estrangeiros e será pauta de várias argumentações a favor das empresas de ônibus.

A Empresa Ribeiro & Pedreira explorou sua propaganda, sempre com a inauguração de novos carros. De 2 carros em 1926, saltava em 1928 para 12 carros<sup>158</sup>, sempre salientando a primazia em utilizar veículos confeccionados na capital, que ofereciam o mesmo conforto e as mesmas acomodações dos carros com carroceria fabricada em São Paulo. Outro fator sempre enaltecido pela empresa era que esta sempre trabalhava tentando preencher as lacunas existentes em Fortaleza, em relação ao problema dos transportes, méritos que não eram encontrados em outras capitais do Brasil<sup>159</sup>

Nesse leque de atrativos, outra forma de angariar clientes foi não somente preencher lacunas na circulação da capital, como também em distâncias intermunicipais, como a cidade de Maranguape. Ciente da demanda de transporte coletivo existente para esta cidade, os empresários da Ribeiro & Pedreira lançaram o desafio de transportar passageiros entre a cidade de Fortaleza e Maranguape, lançando, assim, a linha Recreio- Fortaleza-Maranguape, cujas viagens eram realizadas somente aos domingos. Os ônibus saíam da Praça do Ferreira às 6h.30min, retornando de Maranguape às 16h.30min.<sup>160</sup>

A *Light*, de maneira mais cautelosa, também tentou apresentar algumas medidas que agradassem a clientela. Aumentou os carros nas linhas de bondes e ampliou o horário de circulação dos bondes à noite. Com isso, em datas comemorativas, como exemplo nos festejos de Natal, a *Light* prolongava o tráfego de seus bondes até às duas horas da madrugada.<sup>161</sup>

<sup>157</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 18 fev. 1928, p. 05.

<sup>158</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 30 jul. 1928. p. 07.

<sup>159</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 08 mar. 1928. p. 01.

<sup>160</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza 10 ago. 1928. p. 07

<sup>161</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 24 dez. 1927. p. 07

Aumento de circulação considerado efêmero, já que essa iniciativa tinha caráter excepcional, devido ao grande fluxo de pessoas que se deslocavam em virtude do Natal.

Outra demanda da população que a *Light* tentava atender era o prolongamento de suas linhas, como exemplo o aumento da linha Férrea, que, segundo a argumentação da empresa, estava agradando aos moradores das proximidades. Com essa medida, fazia jus aos compromissos assumidos no aumento das tarifas:

Tratava-se nada mais, nada menos, da inauguração dum quarteirão a mais na linha de bondes da Via-Ferrea, que passou a fazer a volta da praça Castro Carreira, passando por frente dos armazens de carga da R. V. C. indo terminar justamente onde finda a mesma praça.

Este simples quarteirão acrescido veio beneficiar muito aos moradores dos trechos finais da 24 de Maio, a rua das Flores, Tristão Gonçalves e de alguma forma General Sampaio, que devido as posições em que ficam, em zonas afas afastadas, de tramwaysm vêm-se agora a menor distancia para o alcance dos mesmos.<sup>162</sup>

Todavia mesmo diante de uma concorrência que estava surgindo, poucos foram os implementos efetivos realizados pela companhia britânica para conseguir o apoio de sua clientela.

#### 1.4.2. Novas soluções, velhos problemas.

O fenômeno da modernidade é paradoxal<sup>163</sup>. Isso pode ser visto com o implemento dos ônibus para fazerem concorrência à *Light*. Tal paradoxo explica-se devido à melhoria do transporte coletivo, trazida pela circulação desses veículos, que aumentou a disputa por passageiros, requerendo maiores cuidados com os carros. Por outro lado, o advento dos ônibus trouxe problemas no sistema viário, especialmente nos constantes acidentes e batidas que envolviam bondes e ônibus na disputa por passageiros. Além disso, velhos problemas encontrados nos bondes da *Light* foram aparecendo nos carros à gasolina da Ribeiro & Pedreira. Em certa medida, foi preciso que algo mudasse para que permanecesse como estava. O conceito de modernidade em Benjamin confirma essa preposição já que para este autor “A

<sup>162</sup> **Diário do Ceará.** Tópicos & Notícias, Fortaleza. 04 fev. 1928. p. 02

<sup>163</sup> BERMAN, Marshall. op. cit. p.15

única lei que continua válida para Benjamin é a de que sempre e a qualquer preço é necessário o novo, que por sua vez se torna antiquado, com a mesma velocidade.”<sup>164</sup>

Com a implantação dos ônibus, alguns problemas tão criticados pelos usuários em relação à *Light* pareciam se atualizar. Acidentes, atropelamentos e falta de educação foram problemas principais de repúdio à empresa, que se reproduziam na trajetória de trabalho dos ônibus.

Um dos grandes pontos de reclamação era o atendimento precário e a falta de educação dos trabalhadores. Cotidianamente surgiam notícias sobre brigas entre passageiros e condutores nos ônibus, que sempre encontravam querelas dentro do serviço. Problemas de mau atendimento, que até então só faziam parte do círculo da *Light* passaram a ser produzidos pela empresa de ônibus, que muitas vezes desrespeitou passageiros e não atendeu estes como deviam:

Alguém, de gravata e borzeguns, desejando viajar nos carros dessa empresa fez sinal, bem próximo à Praça do Ferreira, do Cauffeurs do carro nº 61, que fazia a linha da Estação, para que ele fizesse parar o mesmo – Além de não ser atendido, ainda foi insultado pelo condutor do referido auto, o qual usando termos incompatíveis com a boa educação, que devia ter ainda lhe disse – “não levo todo o mundo”.<sup>165</sup>

Velhos problemas continuaram existindo, nessa medida, sobre determinados assuntos, tanto fazia andar de ônibus como de bonde. Como por exemplo, em relação ao troco. O que acontecia era uma prática já conhecida da *Light*, em que os cobradores dos veículos da Ribeiro & Pedreira andavam sem dinheiro miúdo para atrapalhar o troco dos passageiros.<sup>166</sup> Mais que os problemas com troco, grandes reclamações se direcionavam à maneira imprudente como os motoristas da Empresa Ribeiro & Pedreira guiavam os ônibus. Com uma fiscalização pouco eficiente, os motoristas desrespeitavam normas básicas de trânsito, estacionando seus carros por cima de calçadas, prejudicando o fluxo de pedestres, que tinham então que se locomover pela rua<sup>167</sup>.

<sup>164</sup> ROUANET, P.S. “Por que o moderno envelhece tão rápido?” In: **Revista USP**, n.15, set/out/nov 1992, p.104.

<sup>165</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 set. 1927. p.07.

<sup>166</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 ago. 1928. p. 07.

<sup>167</sup> **O Povo**, Fortaleza, 27 jul. 1928. p. 05.

Os atropelamentos, que foram as grandes queixas das pessoas em relação à *Light*, passaram a fazer parte da história dos ônibus. O item segurança, que tanto foi apresentado como uma prerrogativa dos ônibus, mais modernos e teoricamente seguros, causou grande preocupação, especialmente quando relacionado a acidentes<sup>168</sup> e atropelamentos, devido à “fúria” dos ônibus que circulavam rápido pela cidade, duelando com os bondes:

Martins, residente a rua do Chafariz, ao passar ontem, às 9 horas da noite em frente a igreja do Patrocínio foi atropelado por um dos veículos da empresa Ribeiro & Pedreira, ficando estendido sobre o calçamento enquanto o carro prosseguiu a marcha em vertiginosa velocidade, sendo por esse motivo ignorado o seu número.<sup>169</sup>

Acidentes dessa natureza aconteciam principalmente devido à velocidade dos veículos, que, para conseguirem passageiros, cruzavam as vias da cidade, ocasionando atropelamentos, e revoltando os passageiros. Além disso, “ônibus e caminhonetes que circulavam nas ruas eram submetidos a poucas regras”<sup>170</sup>, o que dava margem para uma erupção de problemas de trânsito de bondes e ônibus.

Se antes os passageiros tinham que conviver em constante vigília devido aos problemas técnicos da *Light*, agora a atenção tinha que ser redobrada, pois Fortaleza parecia pequena para o fluxo desses transportes, que dia a dia se encontravam. Como nenhum respeitava o espaço do outro, o resultado eram os números crescentes de acidentes que a cidade presenciou no final da década de 20.

Devido aos vários acidentes provocados pelos veículos da Ribeiro e Pedreira, a imprensa da época apresentava esse momento com uma época de “fúria dos ônibus”. De fato, o número de acidentes que estes começaram a provocar começou a passar uma ideia de que estavam servindo mais para ocasionar acidentes do que para transporte. “Quotidianamente registram-se desastres motivados por esses veículos, cujos ‘chauffeurs’, em parte, não são culpados, porque obedecem as ordens da empresa.”<sup>171</sup> É interessante perceber essa matéria, pois os “culpados” dos acidentes eram os mesmos quando se colocava os bondes e os ônibus na balança. Enquanto que, quando havia problemas dessa natureza com a empresa inglesa,

<sup>168</sup> Sobre a circulação na cidade, Benjamim destaca que “O mover-se através do tráfego implicava uma série de choques e colisões para cada indivíduo”. BENJAMIN, Walter. “Sobre alguns temas em Baudelaire”. IN: **Obras Escolhidas, III, Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. SP: Brasiliense, 1989, p.124.

<sup>169</sup> **O Povo**, Fortaleza, 22 fev. 1928. p.05.

<sup>170</sup> MENEZES, Patrícia. op. cit. p. 134.

<sup>171</sup> Gazeta de Notícias, Fortaleza, 29 jan. 1928. p. 04.

tanto o representante da *Light* em Fortaleza, Sr. Scoot, quanto os funcionários, especialmente condutores, eram considerados culpados e responsáveis pelos acidentes, o mesmo acontecendo com motoristas e proprietários de ônibus.

Nesse momento de “fúria dos ônibus”, vários casos foram registrados de acidentes entre os bondes da *Light* e os ônibus da Ribeiro & Pedreira, cujos resultados eram passageiros feridos, paradas na circulação de veículos e um clima de descontentamento grande devido ao desrespeito da empresa de ônibus:

Não raro, ou melhor, quase que diariamente apesar do clamor (...) da imprensa, registra-se desastres ocasionados pelos omnibus que põem em imminente perigo a vida não só dos passageiros, como dos traseuntes.

O auto-omnibus 46, Guido pelo motorista Rocildo Fernandes, quando desenvolvendo a máxima velocidade, tentou tomar a dianteira do bonde nº 15 guiado pelo motoneiro 199, Antonio Chaves de Oliveira, foi apanhado pelo “Tramway” que o danificou em grande parte.<sup>172</sup>

Se de um lado a empresa de ônibus cometia irregularidades, principalmente em relação à velocidade de seus carros, por outro lado, a sua principal concorrente também não fazia a sua parte, haja vista que os seus bondes continuavam a circular em condições precárias. Isso preocupava porque se tratava de uma época em que a *Light* não fazia mais o transporte sozinha, logo, qualquer problema em seus carros poderia provocar uma batida, já que seus bondes agora tinham concorrentes circulando diariamente nas ruas da cidade.

Viajar em um transporte coletivo continuava sendo um perigo. Quem quisesse segurar sua vida, andasse a pé como diziam os jornais. A imprudência das duas companhias de transporte que duelavam levava ao resultado das colisões. Imprudência que pode ser tributada à velocidade, como também à falta de manutenção dos veículos, especialmente aos carros da *Light*, que vez por outra apresentavam problemas nos freios, só vindo a parar quando se chocava com os ônibus da empresa rival:

Mais um desses desastres ocorreu, hontem, ás 5,20 da tarde na linha da Estação, chocando-se um bonde da Light com um auto-omnibus da Empreza Ribeiro & Pedreira.

Procurando saber o motivo porque o bonde não havia parado afim de evitar o choque, fomos informados por um empregado da Light, que o carro trafegava sem obedecer aos freios, tornando assim impossível parar imediatamente, o que mais tarde foi verificado pelo motoneiro José Ventura.<sup>173</sup>

<sup>172</sup> **O Povo**, Fortaleza, 31 jan. 1928. p. 05.

<sup>173</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 31 jan. 1928. p. 07.

Por essa reportagem, parece que uma solução encontrada para melhorar o transporte de Fortaleza, a utilização de bondes e ônibus, apresentou grandes problemas. A cidade parecia pequena ou incompatível para a circulação desses dois veículos, duelando por mais passageiros.

O que debatemos nesse nosso primeiro capítulo foi entender como a cidade de Fortaleza adotou um sistema de transporte coletivo, que foi caracterizado por concessões que, na prática, viraram monopólios, tendo como grande beneficiada a empresa inglesa responsável pelo transporte de bondes elétricos, *The Ceará Tramway and Light Power*. Todavia esse sistema onde somente um agente ficava responsável pela circulação coletiva das pessoas começou a provocar problemas que se multiplicaram, fazendo as autoridades admitirem concessões para empresários do setor que utilizassem os ônibus para o transporte de passageiros.

A implantação dos ônibus foi efetivada com mais assiduidade pela empresa Ribeiro & Pedreira, que se apresentou como uma solução para preencher as demandas de algumas linhas de trânsito. Solução que, em muitos casos, trouxe velhos problemas, especialmente devido ao contato entre bondes e ônibus que pareciam não conseguir dividir o mesmo espaço.

A situação na qual ficou Fortaleza requeria medidas, especialmente da Inspetoria de Veículos, para que regularizasse a circulação dos veículos e conseguisse amenizar os problemas cotidianos. A participação mais efetiva da Inspetoria foi reclamada nos jornais da época, pois os cidadãos viam na atuação desta uma maneira de erradicar os problemas: “chamamos a atenção do sr. tenente Manoel Gonçalves de Araújo, inspetor de vehiculos, a quem compete por freio a essa fúria dos cinesiphoros da Empreza de auto omnibus.”<sup>174</sup>

No capítulo seguinte tentaremos entender a participação dos poderes públicos na regulamentação do sistema de transporte, bem como analisaremos a atuação da Inspetoria de Trânsito. Também serão alvo de nossa análise as ações políticas da *Light* para manter o monopólio do transporte, tentando transformá-lo em monopólio geral, visando obstruir o trabalho de seus concorrentes no espaço urbano de Fortaleza.

---

<sup>174</sup> **O Povo**, Fortaleza. 31 jan. 1928.p. 05.

## CAPÍTULO 2 - DA CONCORRÊNCIA AO MONOPÓLIO

A *Light* requereu um interdito proibitório impedindo a circulação de ônibus em seus trilhos, monopolizando o serviço de transporte coletivo nas principais ruas. Devido a este impedimento, o conflito entre esses transportes passou a ser tanto uma busca de passageiros, como conseguir o direito de circular nas principais ruas de Fortaleza, ou seja, as ruas providas de trilhos.

O presente capítulo tem como um dos objetivos apresentar os problemas decorridos dessa disputa nesses trilhos, que envolveram acidentes, atropelamentos e demoras, já que não havia um sistema eficiente que regulasse o serviço de ônibus. Como também, o desdobramento do capítulo tenta perceber as tentativas de intervenção pronta das autoridades públicas no sentido de manter o fluxo de bondes e ônibus. Por fim, analisamos as estratégias criadas pela *Light* para a manutenção do monopólio e a reação da Empresa Ribeiro & Pedreira para continuar mantendo em circulação seus ônibus, que se perpassou tanto em demandas judiciais, apoio popular, quanto através de táticas não autorizadas para minimizar seus problemas.

### 2.1. A “regularização” do transporte pela tutela do Estado.

No final da década de 20, Fortaleza apresentava um padrão muito diferente da cidade que outrora se irradiava no século XIX. Esse período foi caracterizado por novos problemas, que foram frutos de um crescimento da população, e do aumento do número de veículos circulando na cidade, como carros, caminhões, bondes e ônibus.

Coube à administração municipal, nas mãos do prefeito Godofredo Maciel (1924-1928), arcar com os planos de racionalização do espaço urbano para conseguir dar conta das novas demandas da cidade, especialmente quando relacionadas à questão da locomoção de seus habitantes:

Em prosseguimento à obra de seu sucessor, Godofredo Maciel prolongou a construção da Avenida Bezerra de Menezes, em face da sua importância de via de

saída para a região Norte do Estado. Para conter a circulação de carros no perímetro central, o Prefeito procurou realizar interligações entre bairros, como foi o caso da abertura de uma via conectando os bairros Fernandes Vieira (hoje Otávio Bonfim) e Urubu (Álvaro Weyne), obra que obrigou à desapropriação de várias moradias.<sup>175</sup>

Entre os anos de 1928-1930, a administração de Fortaleza esteve a cargo de Álvaro Nunes Weyne, que continuou a prática política voltada para as remodelações e racionalizações do espaço urbano da capital e do fluxo de transporte. O traçado urbano de Fortaleza transformou-se com medidas para melhorar a dinâmica do centro da cidade, que a cada dia aumentava seu grau de importância, se tornando o destino dos deslocamentos das pessoas para essa importante região, uma vez que “é importante observar que o traçado do sistema viário de uma cidade é definido por caminhos que se formam em função de necessidades de deslocamentos, quer em espaço construído ou não construído”<sup>176</sup>.

Nessa perspectiva, tanto Godofredo Maciel quanto Álvaro Weyne tiveram que enfrentar desafios que até então a cidade de Fortaleza não tivera enfrentado. A cidade crescia, e esse crescimento exigia medidas públicas tanto na perspectiva de melhoramento das vias, quanto do acesso da população aos serviços básicos, onde o transporte coletivo tornava-se peça fundamental. Assim, ele passou a ser reclamado pela população, fazendo as autoridades elaborarem planos de regularização do transporte, que a cidade até o momento não dispunha.

Em Fortaleza, o que aconteceu em relação à questão do transporte urbano foram novas demandas e disputas que giravam em torno de um serviço de bonde em certo aspecto decadente, e o surgimento de concorrentes, fenômeno similar a muitas cidades no Brasil:

O desmantelamento das redes de bondes também era observado nas principais cidades brasileiras (Curitiba, Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza etc.), bem como o surgimento de operadores autônomos de lotações. Em todas estas locais pôde-se observar o rápido crescimento das cidades, principalmente das periferias, devido às migrações da população rural, geralmente pessoas de baixa renda e potenciais usuários do transporte coletivo.<sup>177</sup>

<sup>175</sup> PONTE, Sebastião Rogério. op. cit. p.46.

<sup>176</sup> ROCHA, Herbert. **O lado esquerdo do rio**. São Paulo: Hucitec, 2003. p. 116.

<sup>177</sup> FERREIRA, Eric Amaral. **Características competitivas no mercado de transporte público urbano no Rio de Janeiro**: o posicionamento dos novos entrantes. Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. 2006, p.13.

Essas mudanças acarretavam a necessidade da intervenção estatal para possibilitar a circulação de veículos e pessoas de maneira organizada. Todavia, perante a nova situação urbana, a atuação das autoridades públicas se traduzia em medidas improvisadas que não surtiam efeitos evidentes.

O que pretendemos no tópico inicial é perceber as tentativas das autoridades públicas na pretensão de manter o fluxo de bondes e ônibus, fenômeno recente na capital e que demandava novas regulamentações, já que a cidade de Fortaleza estava passando por um período de disputa de território e de passageiros pelas empresas concessionárias do transporte. Essa nova situação acarretava um arcabouço de medidas regulatórias, um órgão eficiente de controle e fiscalização - Inspetoria de Veículos -, assim como a intervenção da Prefeitura Municipal em dispor ruas calçadas, com condições de circulação para que os veículos pudessem trafegar:

O acompanhamento público se baseava, grosso modo, nas vistorias esporádicas da Inspetoria Estadual de Trânsito que visavam, sobretudo, organizar os ritmos ou fluxos de deslocamentos e a conservação física dos carros. Não priorizavam o planejamento ordenado da mobilidade na cidade através de veículos coletivos. Com isso, quando os problemas desdobravam-se em agitações, o poder público lançava mão de intervenções pontuais e medidas mais ou menos improvisadas que redundavam em resultados pouco duráveis.<sup>178</sup>

O trânsito em Fortaleza era, então, muito diferente do que acontecia no século XIX, com os bondes a burro. Na metade da década de 1920, apresentava um novo ritmo de velocidade e demanda. Não somente bondes circulavam nas principais ruas da capital, mas todo um conjunto de veículos como caminhões, carros e ônibus. O problema do trânsito em Fortaleza a cada dia apresentou-se com uma fisionomia mais inquietante, pois, em alguns trechos da cidade, o congestionamento do tráfego de veículos já era apresentado com um caso sério. O crescimento no número de veículos circulando pelas ruas de Fortaleza trouxe, entre outros pontos, desastres como batidas e atropelamentos, frutos de uma cidade que entrava vertiginosamente em um processo de modernização<sup>179</sup>.

---

<sup>178</sup> MENEZES, Patrícia.op. cit. p.134.

<sup>179</sup> SILVA FILHO. Antônio Luiz Macêdo. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002. p.21-27

Nesse ambiente, aumentavam as incertezas da população na medida em que bondes e ônibus andavam pelas mesmas ruas atrás de passageiros, especialmente no centro da cidade<sup>180</sup>, congestionando as vias e causando acidentes:

Serão culpados, porém, os conductores de vehiculos? Não. A causa são as dificuldades naturaes do transito, que não fazem senão gerar aquellas perlangas, entre proffissionaes que honestamente se batem pelo que pensam ser uma prerogativa inherente a elles, isto é, avançar sempre, sem ter diante de si obstaculo de especie alguma.<sup>181</sup>

Perante esta reportagem, que levanta uma discussão a respeito de quem seria o culpado do conglomerado de veículos circulando nas principais vias, podemos perceber que nem os motoristas de ônibus, nem os condutores de bondes são responsabilizados pela desorganização nas vias urbanas de circulação, haja vista que estes profissionais transitavam primeiramente por onde eles eram ordenados e, segundo, por onde havia condições de circular.

Mas então seriam as “causas naturais do trânsito” as culpadas por esse sistema desorganizado? De fato, o que a reportagem nos apresenta é que ônibus e bondes circulam pelas mesmas vias devido às limitadas condições físicas dos logradouros. Ou seja, esses veículos circulavam apenas nas ruas dotadas de calçamento, onde era viável e possível transitar. Por isso havia uma aglomeração sobre as poucas ruas com calçamento, que eram, geralmente, as ruas onde havia trilhos de bondes.

Era pequeno o número de vias com um calçamento adequado na capital, e essas ruas foram o espaço escolhido para receber os trilhos de bonde. Todavia para estender sua circulação, nas ruas onde a prefeitura não tivesse construído calçamento, a empresa de bondes teve que fazer um calçamento viável para a instalação dos seus trilhos. Nesse ínterim, as empresas de ônibus perceberam que as únicas ruas viáveis para circulação eram as ruas providas dos trilhos, causando os problemas que a reportagem nos apresenta.

---

<sup>180</sup> Fenômeno similar ocorreu em São Paulo, com o advento dos ônibus na década de 20, que manteve a estrutura de circulação para o centro gerando congestionamento nas vias centrais da cidade. LEFÉVRE, José Eduardo de Assis. **O transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo**. 1985. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

<sup>181</sup> **Jornal do Comércio**, Fortaleza, 11 jun. 1926. p. 01.

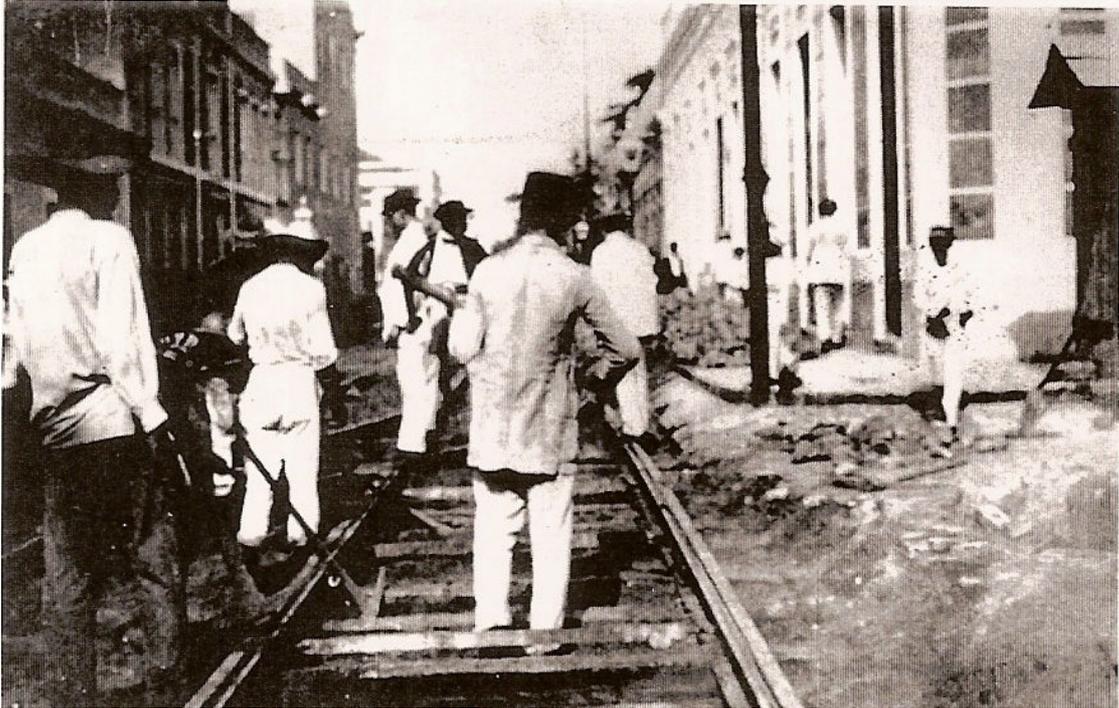


Figura 11- Assentamento de trilhos na rua 24 de Janeiro, atual Guilherme Rocha. Acervo Cepimar

Então o chamado “problema físico” nada mais era que uma omissão dos órgãos públicos em investir em calçamento, alargar as ruas e equiparar estas com uma estrutura viável para a circulação dos veículos. Se o trânsito chegou a causar problemas cotidianos, principalmente em relação a congestionamentos e batidas, foi porque a cidade de Fortaleza não era estruturada minimamente para acolher e dinamizar a circulação de veículos. Esses veículos ficavam limitados a percorrer as estreitas ruas com condições de tráfego sempre encontrando outro carro pela frente, o que ocasionava uma balburdia. Isso decorreu, em grande parte, da ineficácia dos órgãos públicos, tanto de criar medidas e planos de movimentação, como dotar mais ruas de condições para receber uma demanda básica de veículos:

Provado que certos pontos de Fortaleza já não comportam o sempre crescente numero de vehiculos que por elles transitam(...) É a unica solução que se nos afigura possivel. O remedio ideal seria alargar, nesses pontos, duas vezes, a via publica.<sup>182</sup>

---

<sup>182</sup> Idem.

O que podemos constatar é que até a década de 1930 não houve planejamento ordenando em relação à estruturação do transporte coletivo, nem mesmo de um planejamento urbano, eficiente como cita Silva filho:

O advento da gestão técnica e sistemática sobre a cidade (temporalidade da ordem), em contraposição às ações pontuais e isoladas, pode ser divisado a partir dos anos 30, no intuito de demarcar uma ingerência municipal mais eficiente. A fim de materializar o planejamento urbano, conferir concretude ao esboço pensado, esse novo modelo administrativo atua buscando cercear os desvios da cidade, procura apontar-lhe as direções a seguir, suprimindo-lhe a multiplicidade de experiências, dificultando a percepção de suas outras temporalidades<sup>183</sup>

Na medida em que os problemas iam se acumulando no cotidiano da cidade, a Prefeitura Municipal tentava criar leis e medidas para viabilizar ou regularizar a circulação de veículos, especialmente dos ônibus que circulavam com maior grau de liberdade, o que ocasionava os corriqueiros choques com os bondes: “a rivalidade que existe entre o pessoal da “*Light*” e da Empresa de Auto-ônibus, além dos prejuízos que acarreta a ambas as companhias, pode redundar em conseqüências funestas para a população.”<sup>184</sup>

Além de tentar regularizar o trânsito, o grande desafio das autoridades era disponibilizar uma estrutura boa para a circulação de veículos, bem como garantir a acessibilidade dos usuários. A grande questão era que havia poucos logradouros em boas condições de circulação e eles eram justamente os locais por onde o trilho do bonde passava. Isso porque o modelo de transporte coletivo em prática até a década de 1920 pautava-se em as autoridades cederem as linhas urbanas com calçamento para a empresa de bondes, e nas ruas em que não houvesse calçamento, esta empresa ficava responsável de calçar a parte da rua na qual seus trilhos seriam instalados para a circulação de seus *tramways*, o que aconteceu na maioria dos casos.

Todavia, com o crescimento do número de automóveis na cidade, era preciso implantar uma estrutura urbana que desse condições de circulação a todos. Na falta dela, os carros e ônibus encontraram como solução circular por cima dos trilhos implantados pela *Light*. Uma das chaves para melhorar os deslocamentos dos veículos e para desafogar o fluxo dos veículos era o investimento do setor público na melhoria das vias, construindo e ampliando o

<sup>183</sup> SILVA FILHO. Antônio Luiz Macêdo. op.cit., p. 31.

<sup>184</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 jan. 1928. p.05.

calçamento. Isso passou a ser uma reclamação recorrente tanto por parte dos donos de veículos alternativos ao bonde, quanto dos usuários de transporte coletivo que conviviam com o sistema limitado de calçamento da cidade:

O calçamento do fim da linha da Prainha está se desmoronando completamente, devido à força das águas pluviais que ali se despenham, vindas da ladeira que lhe está ao pé.

Acontecendo parar o bonde na parte mais destruída do calçamento, é imminente o perigo que correm os passageiros de escorregar nas pedras soltas, ao saltar do carro, avultando mais esse perigo, nas trevas das noites em que, por anunciarem as folhinhas de dever aparecer a lua, ficam apagados os poucos e ruins lampeões da cidade.

Por que não olha a Prefeitura para esses dismantêlos<sup>185</sup>

Melhorar o sistema viário: essa era a grande imposição exigida para uma estrutura urbana condizente com a circulação tanto de ônibus, recentemente implantados, como dos bondes. Estes, apesar dos seus problemas, ainda eram vitais para a dinamização da locomoção urbana, já que mesmo com o advento dos veículos à gasolina, Fortaleza ainda não tinha condições de erradicar seu serviço de bondes. Os bondes na década de 1920 ainda representavam o maior número de veículos em circulação para a coletividade, e por muito tempo apresentaram-se elementos chave para Fortaleza. Stiel comentando sugestivamente sobre a importância dos bondes no Brasil:

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 região central. O bonde foi - é preciso dizê-lo - uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo.<sup>186</sup>

Nessa perspectiva, o enfrentamento entre bonde e ônibus em Fortaleza era inevitável, já que a cidade precisava de ambos. Tanto havia uma demanda para melhorar as ruas para circulação de ônibus, quanto uma necessidade de duplicação das linhas de bondes para dar conta de sua clientela. Nessa ocasião, o *Jornal Diário do Ceará*, em artigo publicado no dia 25/06/1927, apresentou os investimentos feitos na cidade de Recife, que tornara o deslocamento dos veículos mais práticos e rápidos, podendo tal exemplo ser seguido na capital do Ceará.<sup>187</sup>

<sup>185</sup> *O Nordeste*, Fortaleza, 04 jun. 1926. p. 04.

<sup>186</sup> STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus*. SP: Pini; Brasília; EBTU, 1984, XVI.

<sup>187</sup> *Diário do Ceará*, Fortaleza, 25 jun. 1927. p. 03.

Fortaleza possuía então dois problemas na questão da circulação na cidade. O primeiro era a falta de estrutura para abarcar o crescimento da frota urbana. O segundo era a fiscalização dos carros. As ruas eram acanhadas, o que acabava acarretando problemas tanto para motoristas, como passageiros que transitavam pelas mesmas ruas já que: “Como a maioria de nossas ruas servidas por linhas de bonde é de pequena largura, não sendo as ditas linhas duplas, é muito comum um bonde parar deante dum automovel, e ficarem motorneiro e chauffeur a discutir quem deve ceder logar”.<sup>188</sup>

Como poderia ser resolvida essa questão? Segundo o articulista do jornal Diário do Ceará, duas atitudes poderiam ter sido tomadas pelo poder público para tentar remediar esses problemas: aumentar o número de ruas com calçamento viável e ampliar a fiscalização para que, casos como o da reportagem, pudessem ser resolvidos com a simples presença de um fiscal inspetor “afim de resolver quem primeiro deve passar”<sup>189</sup>. A ênfase das autoridades recaiu sobre a segunda alternativa, tentando criar um aparato legislativo e fiscalizativo, que apesar de ser importante, não conseguia ser eficiente diante as reais necessidades da cidade.

Perante um conglomerado de veículos rodando em Fortaleza, a atuação da Prefeitura Municipal e do órgão regulador do trânsito, Inspetoria de Veículos, foi tentar criar medidas paliativas que pudessem gerar um padrão de regulação e fiscalização. À medida que novos problemas iam surgindo, novas leis e editais foram sendo construídos, em uma tentativa de agregar bondes, ônibus, caminhões e carros dentro do perímetro urbano de Fortaleza. Portanto, o sistema de regulação de trânsito com o qual Fortaleza foi agraciado, não foi algo elaborado e pronto, mas sim uma construção cotidiana, que ficou sujeita a falhas, remendos e omissões.

Nesse sentido, o poder público tentava controlar a questão do deslocamento no espaço urbano tanto através de avisos, sinalização, policiamento, quanto por normas, regulamentos e decretos. Para tentar regularizar a circulação de automóveis e bondes, por exemplo, a Inspetoria de Veículos proibia que, em 1927, os automóveis passassem pelos bondes quando estes estivessem parados. “No entanto, vemos o perigo a que se expõe a nossa população com o não cumprimento de certos “chauffeurs” das ordens da Inspectoria.”<sup>190</sup> O que podemos

---

<sup>188</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 09 ago. 1927. p.02.

<sup>189</sup> *Idem*.

<sup>190</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 jul. 1927. p.01.

avaliar com essa reportagem? Que novas medidas implantadas pela Inspetoria ainda não eram cumpridas, pois “a frouxidão do controle público sobre o tráfego de ônibus e caminhonetes era a outra face do contrato de privilégios do Governo com a *Light*.”<sup>191</sup> Nesse sentido, somava-se ao problema do controle do trânsito para os demais veículos em circulação, que ficaram por certo tempo “à margem” dessa regularização, a falta de fiscalização correta da Inspetoria, que contribuía para um imbróglio dos carros nas ruas da cidade.

A Inspetoria optou, como forma de melhorar a questão do fluxo de veículos, a adoção de uma política fiscalizadora. No entanto, como esse processo era ineficiente, a imprensa cotidianamente noticiava e chamava atenção sobre os desastres ocasionados pela imperícia e descuido dos motoristas, principalmente em relação à velocidade. As reportagens veiculadas a essa questão, denotavam a necessidade de uma atuação mais eficiente do órgão fiscalizador, para que este estabelecesse uma vigilância mais constante, com o objetivo de impedir que os motoristas violassem as instruções da Inspetoria, provocando contravenções.<sup>192</sup>

Com o decorrer do tempo, apesar da atuação dessa Inspetoria, estava mais difícil haver um controle sobre os carros que circulavam na cidade, especialmente sobre os ônibus. As medidas impostas pela Inspetoria de Trânsito, em muitos casos, não provocavam o efeito desejado. Os auto-ônibus que circulavam em Fortaleza desenvolviam uma velocidade não autorizada pela Inspetoria, o que ocasionava batidas e atropelamentos.<sup>193</sup>

Nesse caos que estava passando a cidade de Fortaleza, mediante um serviço de transporte público desorganizado, a Inspetoria tomava medidas transitórias para tentar regular a distribuição de veículos, especialmente em datas de maior circulação como o carnaval. Os cursos carnavalescos, bem como os desfiles de carros em Fortaleza, eram atrações presentes no carnaval de Fortaleza que tomava as principais ruas da cidade com que tinha saída na Praça do Ferreira, e passava por ruas tais quais Floriano Peixoto e Major Facundo, como nos apresenta a historiadora Caterina Oliveira o mapa do desfile:

---

<sup>191</sup> MENEZES, Patrícia. op. cit. p. 34.

<sup>192</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 22 out. 1927. p.05.

<sup>193</sup> **Gazeta de Notícias**, 24 jan. 1928. p.06.

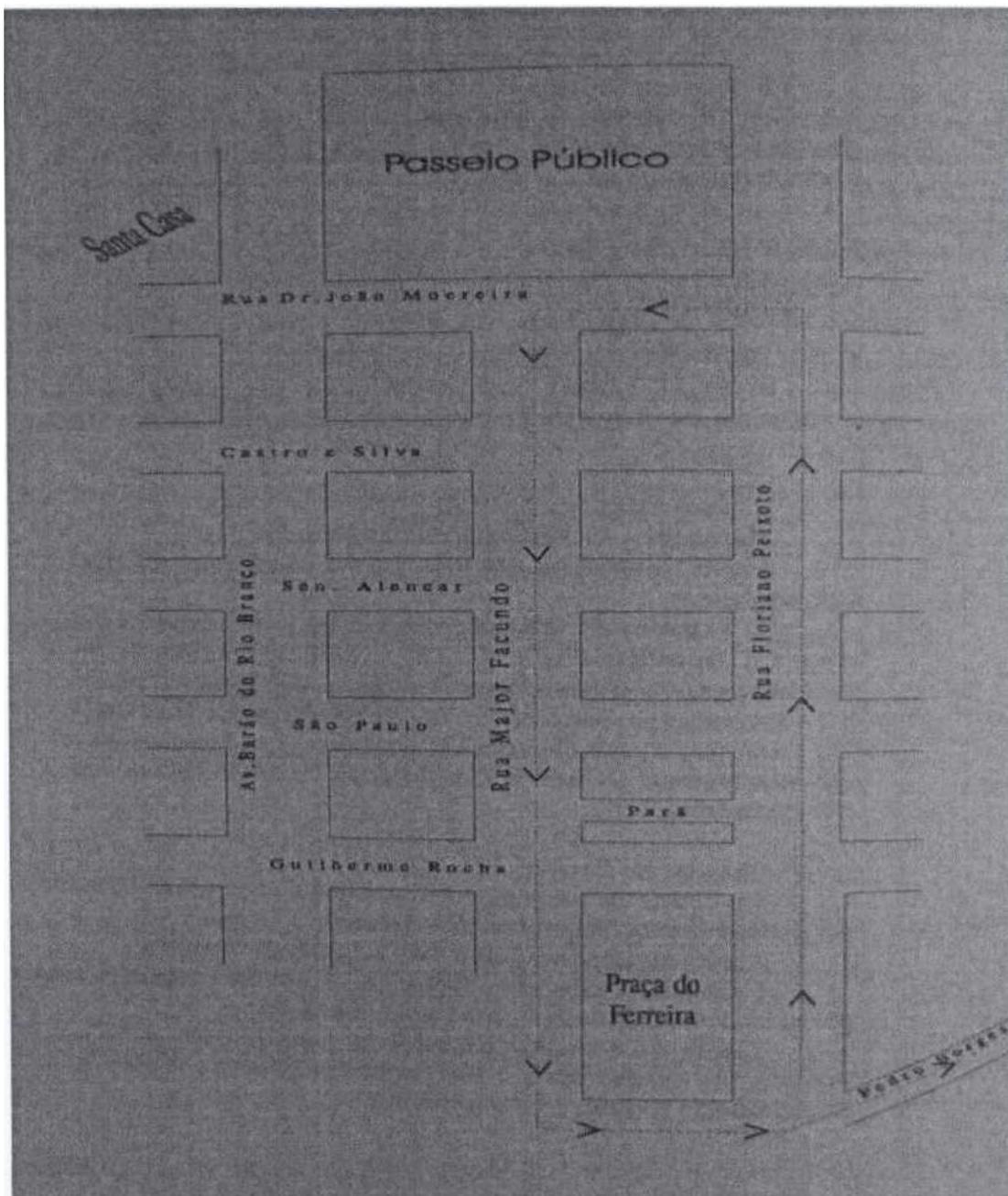


Figura 12: Mapa do desfile carnavalesco em Fortaleza. OLIVEIRA, CATERINE MARIA SABOIA. **Fortaleza:** Velhos Carnavais. Fortaleza: UFC, 1997.

Por vários anos, o Inspetor de Veículos, o Chefe de Polícia, o Prefeito Municipal e o gerente da *Ceará Light* estabeleciam em conjunto de medidas que deveriam ser adotadas, como por exemplo, no período de Carnaval, que resolvia o problema transitoriamente do aglomerado de carros nas principais ruas:

Os bondes de passageiros transitarão e estacionarão nos seguintes lugares:  
 Linha do Outeiro – Estacionarão á rua General Bezerril em frente a igreja do Rosario, de onde voltarão.

Linha da Praia de Iracema e Avenida Atlantica – Estacionarão á rua Marechal Floriano Peixoto, em frente á casa Libertadores, de onde regressarão.

Linhas do Mororó, Fernandes Vieira, Bemfica, Prado e Via Ferrea – Estacionarão, os quatro primeiros, em frente á Pharmacia Meton, a travessa Coronel Guilherme Rocha, e o ultimo á rua Barão do Rio Branco, fronteira á Alfaiataria Job.

Linhas do Alagadiço e Praça José Bonifácio – Estacionarão á rua Major Facundo, proximo á esquina com a travessa de D. Pedro, proximo á rua Floriano Peixoto, de onde voltarão.<sup>194</sup>

Além das medidas relacionadas aos bondes, as autoridades apontavam determinadas normas para os automóveis que iriam participar do curso carnavalesco, principalmente em relação à velocidade e à sua identificação. Essas medidas eram importantes para a cidade, na medida em que possibilitavam um melhor acesso das pessoas e maior segurança. Entretanto, essas ações tinham como característica serem de pequena duração. Longe passavam como uma solução para os problemas da cidade, que requeriam medidas mais complexas para o desenvolvimento do fluxo dos veículos organizadamente.

Para uma tentativa de conseguir uma maior racionalização dos carros circulantes da capital cearense, a Prefeitura, seguindo as deliberações da Câmara Municipal, começou a apreender os carros que não estivessem cumprindo tais determinações. Como o desejo de controlar com mais precisão o efeito de carros na capital, a prefeitura determinou que nenhum veículo pudesse trafegar pelas ruas, sem que estivesse devidamente numerado. Os veículos automotores: carros, ônibus e caminhões tinham que adotar as placas impostas pela prefeitura, mediante o pagamento de uma taxa. Caso não estivessem emplacados, os motoristas eram multados em 50\$000 e o veículo era apreendido<sup>195</sup>.

Uma questão passou a ser preocupação da Inspetoria de Trânsito: os problemas decorridos da circulação desenfreada de veículos que fugiam da visão do controle dos agentes públicos. O tráfego nas vias públicas passou a ser trabalhado com um conjunto de instruções e um processo fiscalizador convincente para dar conta de bondes, carros, ônibus, caminhões e até mesmo bicicletas, como podemos perceber na portaria expedida pelo Tenente Porfirio de Lima Filho, inspetor da Inspetoria de Veículos:

1º) – Os conductores de vehiculos obedecerão, em tudo que se relacionar com o transito nas ruas e praças, sempre, aos signaes dados pelos guardas encarregados da fiscalização, sejam verbaes ou por meio de bastão.

<sup>194</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 18 fev. 1928. p.09.

<sup>195</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 07 mar. 1928. p. 08.

2º) – São proibidas aos ciclistas marchas excessivamente aceleradas, sendo-lhes também vedado apoiar-se nos bondes, ou em outro qualquer veículo em movimento.

3º) – No perímetro central da cidade é obrigatória a <<meia luz>>.

4º) – Toda vez que um bonde se encontrar parado, fazendo horário na Praça do Ferreira, nos terminos das linhas ou nos desvios, esperando outros bondes, os automóveis passarão ao seu lado em marcha lenta. (10 km. á hora) e buzinando sempre.

5º) – Nenhum automóvel passará por bondes que estejam parados para descer, ou subir passageiros.

6º) – Nas ruas e praças da Capital, a velocidade máxima dos veículos será de 30 ks. á hora.<sup>196</sup>

Um eixo de preocupação da Inspetoria de Trânsito era criar normas para frear o ímpeto dos motoristas que abusavam da velocidade. Mas por que a preocupação com a velocidade? De fato, a população de Fortaleza, que outrora sentiu dificuldade em se adaptar a uma mudança de velocidade imposta pelos bondes elétricos em relação ao ritmo do bonde a burro, já estava um pouco acostumada, em meados de 1920, com a rapidez dos veículos.

Entretanto, Fortaleza não era portadora de uma malha urbana adaptada à circulação de muitos veículos, já que grande parte de suas ruas era estreita e de calçamento ruim, o que ocasionava um inchaço nas principais avenidas que eram dotadas de calçamento. Criava-se, assim, um aglomerado de pessoas e carros nas ruas propícias à circulação em que o elemento velocidade tornava-se prejudicial e perigoso para uma tentativa de harmonia no trânsito, além de provocar perdas humanas com acidentes e atropelamentos.

Nessa tentativa de enquadrar os motoristas da capital nas regras, diariamente nos jornais eram mostradas pessoas que provocavam delitos no tráfego, com seus nomes, o motivo da multa e, às vezes, a quantidade de tempo da pena e a data que ocorreu a infração. Essa atitude demonstra uma tentativa que a Inspetoria encontrou de mostrar que os possíveis delitos estavam sendo punidos. As causas das multas eram variadas e envolviam, entre outros motivos, que eram tratados com penalidades, por exemplo, a falta de luz traseira, o ato de fumar à direção e o excesso de velocidade.<sup>197</sup>

A partir de 1928, mais medidas começaram a ser implantadas pela Inspetoria de Trânsito. Medidas que envolveram até os bondes, mesmo estes sendo o único veículo de

<sup>196</sup> **O Nordeste**, Fortaleza. 06 jun 1928. p. 06.

<sup>197</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 10 jul. 1928. p.07.

transporte que tinha um aparato de leis e determinações com suas obrigações. Contudo, diante das novas necessidades, os bondes da *Light* passaram a ter que se adaptar:

Attendendo a diversas reclamações que vinham sendo feitas, ficou proibido, depois de previo entendimento entre o representante da Light, o Prefeito Municipal desta cidade e o Inspector de Vehiculo, o estacionamento de bonds daquela Companhia em frente à Casa Mario Campos, ou seja á rua Guilherme Rocha, no trecho compreendido entre as e rua Barão do Rio Branco.

Tratando-se de um trecho de grande movimento, que as vezes congestionava, a Inspectoria proíbe igualmente que allí parem auto-omnibus, permitindo, entretanto, ligeiramente, apenas o tempo necessario para DEIXAR OU RECEBER PASSAGEIROS, a parada de automoveis.<sup>198</sup>

Outra série de medidas concernia aos deslocamentos nos pontos centrais da cidade, uma vez que a estrutura de Fortaleza gerava congestionamentos e paralisações no centro da cidade. Com o novo regulamento do transporte coletivo de 1928, ficaram estabelecidas algumas imposições a determinados veículos, noticiadas na imprensa:

Estamos devidamente informados de que o novo Regulamento da Inspectoria de Vehiculos proíbe terminantemente a passagem pela praça do Ferreira, de carroças, caminhões e os “tradicionaes” burricos conductores de agua e cargas. Somente por ali transitarão bondes, auto-omnibus, automoveis e carros de bombeiros, quando algum dia existirem em nossa capital.<sup>199</sup>

Para a Inspectoria de Trânsito, o centro da cidade, como lugar importante na circulação das pessoas, merecia que os veículos de transporte coletivo tivessem prioridade para transitar no coração da cidade: a Praça do Ferreira. As novas normas de trânsito foram sendo colocadas em prática, como foi o caso dos sinais de apito que estavam sendo usados no policiamento e tráfego de veículos:

SIGNAES	CONVENÇÃO	EMPREGO DOS SIGNAES
Um trinado curto	Atenção. Siga !	No acto do inspector ou signaleiro mudar a direcção do transito, nos cruzamentos.
Dois trinados curtos	Pare!	Para fiscalização de documento ou outro qualquer fim.
Três trinados curtos	Aceenda a lanterna	Signal de advertencia. O conductor deve parar immediatamente, obedecer á intimação e proseguir após.
Um trinado longo	Diminua a marcha	Sempre que as circunstancias determinem a redução sensivel da marcha do vehiculo.
Um trinado longo e um breve	Transito impedido em todas as direcções	A' aproximação do Corpo de Bombeiro, da Assistencia Publica ou automovel Presidencial.

<sup>198</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 24 ago. 1928. p.08.

<sup>199</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 25 jul. 1928. p.05.

Três trinados longos	Motoristas a postos	Nos pontos de estacionamento. A esse signal todos os conductores tomarão logar nos seus vehiculos para movimentá-los, sem demora.
----------------------	---------------------	---

Figura 13 – Quadro de sinalização de Fortaleza. Fonte: **O Nordeste**, Fortaleza, 29 jun. 1928. p.06

Todavia, mesmo perante as tentativas das autoridades públicas em estabelecer princípios norteadores de tráfego para tentar remediar os problemas decorrentes da circulação desordenada de veículos, estes ainda continuaram ocorrendo. Fato que comprova que a solução não se limitava a orientar e fiscalizar os veículos, mas também aumentar os espaços por onde eles transitavam.

O grande conflito no final da década de 20 foi justamente entre ônibus e bondes que circulavam pelas mesmas vias, tomando o espaço do outro. Parecia que Fortaleza era uma cidade pequena para a existência de bondes e ônibus. Visto isso, a *Light* tentou resolver da sua maneira essa “divisão” de linhas com a Empresa Ribeiro & Pedreira, o que deu origem a um verdadeiro conflito entre a companhia estrangeira e a empresa nacional pelo direito de uso das principais linhas urbanas na capital, o qual abordaremos no próximo tópico.

## 2.2. O Interdito Proibitório.

No nosso primeiro capítulo, apresentamos o processo de concorrência do transporte coletivo, na medida em que os ônibus, arregimentados pelos empresários Oscar Pedreira e Humberto Ribeiro, iniciaram uma rivalidade com os bondes da *Light* pela busca de passageiros nas melhores ruas da cidade, as ruas providas de trilhos ou calçamentos. Esses novos meios de transporte começavam a ganhar apoio popular e apresentavam-se, em certa medida, como uma solução para o deficiente serviço de transporte coletivo, que até a década de 20, ficara a serviço de uma única empresa. Podemos dizer que nos anos de 1926 a 1929, tivemos dois períodos diferentes na dinâmica do transporte. De 1926 até a metade de 1928 o processo entre as empresas se desenvolveu a partir de uma “livre concorrência”, pois embora o contrato da *Light* com a municipalidade fizesse restrições à circulação de ônibus pelos trilhos da empresa, até 1928 essas proibições não eram aplicadas nem cumpridas pelos empresários de ônibus. Então bondes e ônibus disputavam passageiro a passageiro transitando pelas mesmas ruas.

Porém, no ano de 1928, os ingleses da *Light* começaram a sentir os efeitos da concorrência e tentaram restabelecer a fisionomia monopolista do transporte coletivo urbano em Fortaleza, haja vista que a concorrência apresentada pelos ônibus da Ribeiro & Pedreira, com o emprego crescente do número de ônibus, percorrendo os locais servidos pelo bonde da *Light*, começou a ocasionar prejuízos à empresa de carris elétricos.

Esse fenômeno do encontro entre duas modalidades de transporte diferentes começou a fazer parte da fisionomia de outras cidades brasileiras, assim como os conflitos que fizeram parte dessa tensão entre os empresários desse setor. Tal acontecimento ocorreu também na cidade de São Paulo, como foi citado no Relatório do ano de 1927 da prefeitura apresentado à Câmara de Fortaleza, alertando que esses mesmos acontecimentos poderiam desenvolver-se na cidade de Fortaleza. Devido ao processo de concorrência com ônibus, a empresa de bondes e eletricidade paulistana, a *Light* (canadense), companhia concessionária desse serviço, pleiteou junto à municipalidade uma revisão de seu contrato, de maneira que um novo pudesse garantir-lhe o monopólio do transporte coletivo para toda a cidade de São Paulo.

A companhia tinha o objetivo de realizar um serviço em São Paulo com ônibus a partir de uma regulação de linhas e horários que somente poderia ser realizada por ela. Os ônibus seriam um complemento dos bondes, mas ambos deveriam ficar na tutela da empresa canadense. A *Light* canadense apresentava na capital paulista uma detalhada exposição, demonstrando como na região da América do Norte a concessão dos serviços prestados pelos ônibus era dada exclusivamente para a empresa detentora do serviço de bondes, com o objetivo de haver uma sintonia coordenada da execução do transporte coletivo para toda a população. A empresa de bondes argumentava a necessidade primordial do monopólio dos transportes coletivos a seu favor.<sup>200</sup>

Esse assunto passou a ser referência no relatório do prefeito à Câmara Municipal, justamente por saber que tal fenômeno poderia acontecer em Fortaleza, haja vista que a situação era semelhante à de São Paulo, na medida em que a *The Ceará Tramway and Light Power* começava a perder lucro tanto nos acidentes com os ônibus, mas, principalmente, devido à concorrência que estava enfrentando.

---

<sup>200</sup> Relatório de 1927 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha. p.58.

Para encontrar uma solução para as suas mazelas, os empresários ingleses começaram a estruturar maneiras de restituir o monopólio do transporte coletivo. Assim, no ano de 1928, a *Light* começou uma campanha judicial com a finalidade de proibir que os ônibus da Ribeiro & Pedreira, ou de qualquer empresa, circulassem por cima de seus trilhos, que ocupavam as linhas urbanas. Elaboramos mapas das ruas nas quais a *Light* requeria proteção sobre seus trilhos, dificultando, assim, a circulação dos ônibus, que teriam sérios problemas em circular, se não utilizassem os trilhos. Utilizando a cartografia de hoje, mas percorrendo o itinerário desenvolvido pelos bondes, podemos traçar por quais caminhos e regiões a empresa inglesa circulava na capital cearense. Em 1928, a companhia detinha um total de 9 linhas (Ver em anexo o percurso desenvolvido pelos bondes)

A *Light* possuía trilhos em ruas de grande importância na história de Fortaleza na década de 20 e 30. Dentre elas podemos destacar as vias centrais como as ruas Major Facundo, Floriano Peixoto, Guilherme Rocha, Pedro Pereira, General Sampaio, Av. do Imperador, Duque de Caxias, Barão do Rio Branco etc. A companhia sabia da importância dessas ruas e da quantidade de pessoas que transitavam por estas. Logo, manter o monopólio de uso desses logradouros era importante para a manutenção do trabalho desta empresa em Fortaleza.

A pretensão da empresa londrina de entrar na justiça para barrar os ônibus de circulação em seus trilhos ganhou espaço na imprensa em tom de descontentamento. O jornal *O Ceará* fez duras críticas à atitude da empresa quanto à sua ação judicial, bem como o funcionamento dos bondes em Fortaleza. A *Light* foi comparada à seca e à politicagem como um dos maiores flagelos do Estado do Ceará.<sup>201</sup>

Ainda segundo a reportagem, a população de Fortaleza era explorada pela empresa inglesa cotidianamente, que assaltava a bolsa dos fortalezenses a toda hora, e infelizmente o povo tinha que aceitar essa situação com sinais de muita paciência. Na reportagem intitulada de “Era só o que faltava: São coisa sagrada os trilhos da Light - Monopólio da via publica”, temos o seguinte trecho:

Confiante nessa tolerância popular, a poderosa empresa vae agora tentar um novo golpe, arranjar mais um monopólio.

---

<sup>201</sup> *O Ceará*, Fortaleza, 28 ago. 1928. p.07.

Não quer consentir que automóveis ou auto-ônibus circulem sobre os seus trilhos, que julgam objecto sagrado !  
Nesse sentido requereu um interdito, sobre o qual daremos notícia mais detalhada em nossa próxima edição.<sup>202</sup>

Ou seja, a empresa *Light* teve no final da década de 20 um inimigo poderoso no seu comércio: os empresários de ônibus. Desde que os ônibus da Ribeiro & Pedreira passaram a circular na cidade, a companhia de bondes passou a alegar prejuízos, porque as pessoas preferiram viajar de ônibus. Nessa medida, o desafio da empresa londrina, já que não estava conseguindo enfrentar os ônibus por meio da competitividade, foi tentar barrar a circulação desses veículos, através de um artifício jurídico encarnado em um interdito proibitório.

Então o desafio para a *Light* estava posto: como conseguir fazer acabar a circulação de seus maiores rivais e continuar sendo a única portadora dos serviços de transporte coletivo? Não podemos esquecer que, como vimos no primeiro capítulo, desde 1927, as empresas de ônibus conseguiram autorização para circular através de concessões nas quais a Câmara Municipal ficou encarregada, em concorrência pública, a estabelecer o serviço de auto-ônibus com alguns privilégios. Além disso, para a instalação do serviço, os empresários de ônibus foram agraciados com isenção de impostos estaduais e municipais.

Mediante isso, os donos de ônibus tinham um respaldo político e jurídico para transitarem em Fortaleza, o que tornava a tarefa da *Light* mais aguçada, já que esta objetivou ser a única prestadora desse serviço. Então como esta conseguiu ou tentou seu objetivo? *A Ceará Light*, pelo intermédio do seu advogado, Sr. Eduardo Arruda, requereu um Interdito Proibitório ao juiz de direito da primeira vara de Fortaleza, Dr. Carlos Levino de Carvalho, pedindo que os ônibus fossem proibidos de trafegar sobre os trilhos de propriedade da requisitante. Cabe salientar que o objetivo do Interdito era se resguardar da circulação do ônibus, uma vez que a apelação limitava-se somente contra esse tipo de veículos.<sup>203</sup>

Na construção de uma argumentação sólida para fazer cumprir o seu requerimento, o advogado da empresa se respaldou no contrato realizado entre a empresa e a Intendência Municipal, assinado no ano de 1911, que foi reproduzido pelo jornal *Unitário* no ano de 1938,

---

<sup>202</sup> Idem.

<sup>203</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 29 ago 1928. p.01.

ainda sobre o nome da empresa Ferro Carril do Ceará, no qual ditava sobre diversos assuntos, inclusive debater sobre a questão do calçamento das ruas e dos trilhos:

Art. onze:- A Empresa fica obrigada a fazer a conservação do calçamento no espaço compreendido entre os trilhos e mais trinta centímetros para cada lado.

Art. treze:- Nas ruas e estradas em que não haja calçamento a Empresa fica autorizada a construir terraplenos de altura suficiente para impedir a inundação das linhas pela água da chuva, e fixará os rails sobre dormentes de madeira, sobre lastros ou terá a faculdade de adotar qualquer outro sistema que se julgue mais apropriado às condições.

Art. Quinze – (...)... Nas ruas ou estradas não calçadas a que se refere o artigo treze, a Intendência é obrigada a manter essas ruas ou estradas com a largura e em estado a não impedir o livre tráfego dos carros, dos tramways, *não permitindo o transito de carros e outros veiculos sobre os trilhos da Empresa.*<sup>204</sup>

A partir de um documento de contrato adquirido, a empresa londrina ficou responsável por conservar o calçamento das ruas no espaço que compreendia os trilhos e mais trinta centímetros de cada lado. Nesse mesmo documento, a Intendência assumia a responsabilidade de manter as ruas em que havia trilhos de bondes em bom estado de conservação de modo a não impedir o livre tráfego de veículos, mas essa tarefa pouco foi realizada, limitando o espaço dos trilhos como o único local apropriado para a circulação dos veículos. Já que a *Light* investia na instalação dos trilhos, bem como produção e reforma dos calçamentos, a empresa londrina considerava que, enquanto durasse sua concessão, nenhum veículo poderia transitar por cima de seus trilhos para não prejudicar seu patrimônio.

O caso do Interdito Proibitório alegado pela empresa britânica contra os ônibus da Empresa Ribeiro & Pedreira ganhou o debate nos ciclos da imprensa que tendia para a insatisfação perante a requisição. Os jornais argumentavam que o manifesto da *Light* ia de encontro às esferas do Direito e do princípio do bom senso. O que acontecia em Fortaleza, para que os ônibus existentes tivessem a necessidade de circular sobre os trilhos do bonde? Fortaleza tinha ruas pouco calçadas, em que “o eixo de equilíbrio dessas ruas coincide com o ponto em que se acham assentados os trilhos da poderosa companhia inglesa”<sup>205</sup>. Em outras palavras, só havia condições de circular pelas ruas nos locais calçados, onde predominava os trilhos da *Light*.

<sup>204</sup> **Unitário**, Fortaleza, 14 jan. 1938. p.01,05.

<sup>205</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 30 ago. 1928. p.01.

Esse argumento do uso dos trilhos é bastante pertinente e foi utilizado com vigor pelos empresários de ônibus. As ruas de Fortaleza eram precárias, e a circulação por cima dos trilhos da companhia inglesa era vital para o deslocamento dos ônibus. Contudo, apesar do grande problema, esse mesmo foi fundamental para a empresa Ribeiro & Pedreira montar o seu sistema de transporte. Os empresários de ônibus como estavam em desvantagem financeira e estrutural para montar um sistema alternativo de transporte, simplesmente utilizaram o sistema montado pela *Light* e se precavam argumentando que estavam limitados a utilizar somente as ruas de trilhos. Nessa perspectiva, as linhas que os ônibus utilizavam na circulação eram as mesmas da *Light*: Praia de Iracema, Estação, Aprendizes Marinheiros, Via-Férra e Alagadiço.

O fato de as ruas desses percursos terem problemas de calçamento e só puderem ser utilizadas se transitarem por cima de trilhos, foi um motivo forte para os ônibus circularem por cima dos trilhos, mas ao contrário do que tanto se falou nos jornais da época, este não foi o único motivo. Um teórico problema transformou-se em uma vantagem para os donos de ônibus. Circular por um sistema já montado era algo que ajudaria muito os empresários na medida que atrair mais clientes seria mais fácil, pois os passageiros já tinham um caminho montado, reduzindo os custos em investimentos tanto de atração de passageiros como de montagem de um novo caminho alternativo. Então a situação que sempre perpassou a história do transporte em Fortaleza, que foi de uma cidade com pouco calçamento para abranger os veículos em circulação, de certa forma, diferente do que se apontava, foi um item que beneficiou os empresários de ônibus em vez de prejudicá-los. Pois era mais interessante andar por cima de uma rua como a Major Facundo, que tinha trilho, do que andar por cima de uma rua adjacente com bom calçamento, mas que não tinha um número de passageiros como as ruas mais conhecidas.

Andando por cima dos trilhos fez com que os ônibus não fossem vistos simplesmente como um transporte alternativo ao bonde, que circularia por outros caminhos, mas em muitos casos, o ônibus passou a ser o efetivo meio de transporte de Fortaleza, o que foi provado na preferência das pessoas pelo ônibus. Pois se havia bondes sucateados, lotados, com trabalhadores desrespeitosos e ônibus novos, mais rápidos e com o grande trunfo de vender passagens pelo mesmo preço de primeira classe, andando no mesmo caminho que o passageiro iria andar, a preferência foi massiva pelos ônibus, e isso prejudicou bastante o trabalho da organização inglesa.

Essa foi uma característica em Fortaleza, que não somente ônibus circulavam por cima dos trilhos da *Light*, mas automóveis, caminhões, carrinhos de mão e os próprios pedestres transitavam nesses trilhos, o que pode explicar o número exponencial de atropelamentos ocorridos por passageiros e por não passageiros de bonde. O fato era que tanto veículos como pessoas procuravam como alternativa para circular nas ruas mal conservadas, a única parte nivelada, ou seja, onde estavam fixados os trilhos.<sup>206</sup>

Nas alegações apresentadas na imprensa a favor das empresas de ônibus circularem nos trilhos, estava a que não só ônibus, mas toda a população da capital tinha direito a andar pelas ruas, já que estas eram um bem público. Nesse sentido, como a *Light* interpretava as cláusulas do contrato a seu favor, o Jornal O Ceará rebatia outras interpretações desse mesmo contrato para barrar as tentativas da empresa em monopolizar o serviço de transporte.

Para os contrários à alegação da *Light*, o contrato com a Intendência Municipal de Fortaleza, diferentemente do que a empresa londrina alegava, não proibia a circulação de veículos por cima dos trilhos da concessionária de bondes. O contrato só mencionava a proibição do artigo 15º, segundo o qual só poderia haver proibição de circulação de veículos nas ruas e estradas não calçadas onde a empresa tinha que construir calçamentos para a implantação dos bondes.

Nesse sentido, uma regra específica não poderia abranger todos os casos possíveis, pois o artigo 15 era um preceito de exceção que não poderia ser aplicado aos demais casos por analogia. Por isso, em respeito ao próprio contrato, a *Light* não tinha direito de exclusividade de trânsito em todas as ruas calçadas e com trilhos de Fortaleza.<sup>207</sup> Esse argumento pode ter credibilidade na medida em que a companhia tentou por várias vezes conseguir o impedimento dos ônibus através de alguma ação da Prefeitura, todavia nunca obteve resultado satisfatório, pois o poder municipal interpretava o contrato de maneira que não satisfazia os interesses da companhia de bondes. Para os gestores públicos, o contrato de regulação da *Light* não assegurava o direito de privacidade dos trilhos urbanos.<sup>208</sup>

---

<sup>206</sup> O Ceará, Fortaleza, 30 ago 1928. p.01.

<sup>207</sup> Idem.

<sup>208</sup> O Ceará, Fortaleza, 02 set. 1928. p.12.

A Prefeitura compactuava com a interpretação do artigo 15, a respeito da prioridade somente em ruas não calçadas, no qual a *Light* teria que investir, construindo calçamentos. Ou seja, não eram todos os trilhos que mereciam exclusividade. Se fizermos um estudo comparativo podemos perceber que a *Light* pouco investiu em construção de trilhos e de calçamentos das ruas. O contrato assinado entre essa companhia e a municipalidade foi realizado em 1911, então a partir dessa data, segundo os artigos presentes no documento, nas ruas não calçadas a empresa inglesa teria que investir para colocar seus trilhos, os quais teriam uma proteção contra o trânsito de outros veículos por cima de seus trilhos.

Apresentamos aqui o quanto, provavelmente a *Light* poderia ter investido após a assinatura do contrato, fazendo um comparativo entre a quantidade de linhas que ela adquiriu no ano de 1913, ano efetivo de sua operação, e a quantidade de extensão das linhas no ano de 1928, ano do Interdito Proibitório:

ANO DE 1913	METROS	ANO DE 1928	METROS
Linha da Praia	1530	Prainha	1.625
Via Férrea	930	Via Férrea	1260
Estação (Messejana)	2450	Estação	2.420
Fernandes Vieira	1800	Escola de Aprendizes Marinheiros	2.790
Bemfica	2630	Benfica	2.655
Alagadiço	5440	Alagadiço	5.450
Outeiro	2500	Prado	2.680
Praça dos Coelhos	1100	Praça José Bonifácio	1090
		Praia de Iracema	2.325
TOTAL	18.380	TOTAL	22.295

Figura 14 – Quadro dos trilhos urbanos de Fortaleza. Fonte: Jornal Folha do Povo, no dia 23 nov. 1913. Relatório de 1928 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha como também no Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1928, confeccionado por Sophocles Torres Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1928

A partir dos dados acima, a *Light* recebeu com a compra dos aditivos da Empresa Ferro Carril uma estrutura já montada com cerca de 18.380 metros de trilhos, cujas ruas estavam necessariamente calçadas para a implantação desse trilho. Em 1928 a quantidade de trilhos que a *Light* tinha chegava à cifra de 22.295 metros. Então, o que esses dados representam? Os trilhos assentados pela empresa entre 1911(ano do regulamento) e o ano de

1928 foram 3.915 metros. Ou seja, a quantidade de trilhos que a empresa poderia requerer privilégio, já que ela havia construído em possíveis ruas não calçadas, era a quantidade de 3.915 metros de exclusividade, 17,5% da frota total de linhas. Isso se considerarmos que todos esses metros foram construídos em ruas onde não havia calçamento, uma vez que o privilégio de exclusivismo se limitava somente nos casos em que os trilhos fossem construídos em ruas onde não houvesse calçamento. Tal cálculo reforça a ideia de que o município agiu conforme o contrato em não ceder ao requisito de embargamento de outros veículos por cima de quaisquer trilhos da Light.

Como não conseguiu argumentos para convencer a municipalidade de suas pretensões, a alternativa da *Light* foi procurar em outro órgão os direitos que requisitava. Então percorreu outra esfera e tentou angariar suas aspirações perante uma argumentação no poder judiciário. O que ficou em pauta nesse período foi uma dualidade entre o direito privado da empresa, que tentava garantir a exclusividade de seus trilhos contra o direito público das pessoas que tinham necessidade de transitar por esses trilhos, mas salientando que dentro desse direito público estava o direito dos empresários de ônibus. Assim, era necessário que esses empresários adotassem um discurso de defesa e direito do bem público das pessoas, para garantirem a circulação de seus ônibus pelos lugares mais acessíveis da rua.

Apelando para os tribunais, haja vista que “desde suas primeiras experiências, o serviço de locomoção por ônibus em Fortaleza teve a maior parte dos problemas resolvida no judiciário”<sup>209</sup>, a empresa de bondes conseguiu uma vitória no que dizia respeito à preservação dos trilhos de sua propriedade. Em outras palavras, os trilhos eram de uso exclusivo da empresa londrina. O espaço urbano era disputado em forma de apropriação, como cita Fani, mostrando que este é percebido como “um produto do social apropriado individualmente e, portanto, alienado.”<sup>210</sup> O que significa dizer que o espaço onde estavam os trilhos fazia parte do território da cidade, portanto pertencente aos seus habitantes, mas era apropriado de maneira singular pelo trabalho da empresa inglesa, uma vez que este era adquirido e fazia parte do patrimônio desta. A disputa pelo espaço era pautada em um paradoxo, já que “o espaço é determinado por uma contradição fundamental: sua produção é socializada e sua apropriação é privada.”<sup>211</sup> Assim o espaço não foi estático, mas sim um território de disputas,

---

<sup>209</sup> MENEZES, Patrícia. op. cit. p.134.

<sup>210</sup> Carlos, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**. 7ed. São Paulo: Contexto, 1997. p.17.

<sup>211</sup> Idem. p.44.

de mobilidade, de imposições de poder, táticas, estratégia. São ambientes que, segundo Albuquerque Júnior,

Os espaços são reticulados de práticas, são redes de ações, são constituídos ponto a ponto, como num bordado, por atividades humanas das mais variadas naturezas: técnicas, jurídicas, econômicas, religiosas, estéticas, filosóficas, literárias, políticas. Os espaços são tramas que são tecidas em meio a um emaranhado de práticas em que está investido saberes e quem implicam jogos de poder.<sup>212</sup>

Em 30 de agosto de 1928, o juiz Carlos Livino de Carvalho concedeu decisão favorável ao requerimento de Interdito Proibitório para a empresa *The Ceara Tramway and Light Power* proibindo que os auto-ônibus da Empresa Ribeiro & Pedreira rodassem por cima dos trilhos, por direito de propriedade dos investidores ingleses. A sentença do juiz baseou-se nos argumentos da *Light*, que expôs as intempéries provocadas pelo tráfego constante dos ônibus pelas linhas férreas. Segundo a sentença do juiz, reproduzida no jornal *O Ceará*, os motivos pelos quais a *Light* pedia a proibição urgente da circulação dos ônibus pautavam-se nas seguintes premissas:

a) ofensa á posse e uzo exclusivo dos seus trilhos; b) estrago desses trilhos; c) estrago do calçamento lateral aos mesmos trilhos, cuja conservação por força do contracto de folhas 10, artigo 11, lhe pertence; d) embaraço ao livre transito dos seus bondes, obrigando-os a paradas e diminuição da velocidade que devem manter em respeito aos horarios contractuaes; e) prejuizos materiaes e pessoaes, resultantes de collisões varias vezes já verificadas entre referidos bondes e auto-omnibus; e f) concurrencia desleal e illicita feita a custa dos alludidos trilhos.<sup>213</sup>

O Interdito Proibitório foi construído e teve decisão favorável, uma vez que o Juiz analisou que a causa pretendida pela *Light* era respaldada pelo contrato com a municipalidade. Para o poder judiciário, a empresa britânica tinha direito de defender seu patrimônio, haja vista que ela fizera com seu próprio dinheiro as linhas que explorava. Portanto as linhas eram consideradas de sua propriedade.

Por isso a decisão foi o impedimento do uso habitual dos trilhos pela empresa de auto-ônibus Ribeiro & Pedreira, com exceção dos lugares onde era necessário e impossível não haver o contato com os cruzamentos entre os trilhos, que no caso tornava forçado passar por

<sup>212</sup> ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Zonas de encrenca: algumas reflexões sobre poder e espaços. In: **I Colóquio História e Espaços**. Universidade Federal do Rio Grande do Norte: Natal, 2005. p.07. Disponível em: <<http://www.cchla.ufrn.br/ppgh/docentes/durval/academico/artigos.htm>>.

<sup>213</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 31 ago. 1928, p.01.

cima desses locais. Em caso de transgressão à medida tomada pelo Juiz Livino de Carvalho, a Empresa Ribeiro & Pedreira ficava obrigada a pagar dez contos de réis para cada transgressão, os quais seriam revertidos para dois órgãos de caridade: Santa Casa de Misericórdia desta capital e ao Leprosário de Canafistula<sup>214</sup>((mais tarde conhecido como Antônio Diogo, localizado no município de Redenção).

No mesmo dia 31 de agosto, os empresários Oscar Pedreira e Humberto Ribeiro foram intimados, a partir das 8 horas, a cumprirem a decisão do juiz.<sup>215</sup> A partir dessa data estava-se convencionado um novo monopólio da *Light*. A “concorrência livre” estava sendo substituída pela conveniência do monopólio defendido pelo direito exclusivo da empresa de bondes, alegado nos seus contratos originais, ou seja, passava-se por um processo da concorrência ao monopólio.

Com o veredicto a seu favor, a empresa inglesa realizava seu objetivo: transformar o monopólio adquirido para realizar o transporte coletivo em um monopólio geral desse transporte, uma vez que inibia o trânsito de auto-ônibus pelas ruas da cidade. A estratégia dessa empresa, e nesse caso pensamos estratégia segundo os escritos de Certeau<sup>216</sup>, foi perante uma concorrência e perda expressiva de passageiros, extinguir qualquer tipo de adversário para continuar tendo controle do trânsito de Fortaleza e limitar os usuários a continuarem utilizando somente o serviço de transporte por bondes nas principais ruas da cidade. Sem a concorrência dos bondes, a única alternativa dos passageiros de transporte coletivo seria continuar a “desfrutar” do serviço prestado pela empresa britânica.

Mas como poderia ser restabelecido um monopólio se os ônibus estavam proibidos de circular somente por cima dos trilhos da empresa *Light*? Nesse raciocínio ainda haveria disputa e concorrência, já que os ônibus poderiam continuar trafegando e buscando passageiros em ruas alternativas. Contudo, a estratégia da empresa britânica foi bem montada, uma vez que desarticulando a passagem dos ônibus pelas suas zonas com trilhos, deixava os donos de ônibus em grandes dificuldades para transitar pelas ruas sem trilhos e que não dispunham de um calçamento regular.

---

<sup>214</sup> Idem.

<sup>215</sup> **Jornal do Comercio**, 31 ago. 1928. p.01.

<sup>216</sup> CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Artes de Fazer. 10ª ed. Petrópolis: Vozes, 2004. p.99.

Essa disputa entre bondes e ônibus ganhou publicidade e foi alvo de discussão porque Fortaleza tinha uma particularidade local que a *Light* soube se aproveitar de forma inteligente. “Essa peculiaridade resulta de que as condições da pavimentação da cidade não permitem que se tolere o uso de automoveis ou “omnibus”, senão quando estes montam sobre os “rails” da rede ferroviaria da “Light”.”<sup>217</sup>

Ou seja, a grande estratégia montada pela companhia inglesa foi proibir a circulação dos ônibus em seus trilhos porque ela, como grande parte da população e dos empresários de ônibus, sabia que o trânsito dos carros da Ribeiro & Pedreira só tinha condições de funcionar por cima dos trilhos da empresa de bondes. Em outras ruas, que eram desprovidas de calçamento, o tráfego de passageiros era muito difícil de ser realizado. Portanto, proibir os ônibus de usarem os trilhos férreos era proibir qualquer tipo de circulação na cidade, o que daria grande possibilidade da empresa londrina restabelecer o monopólio que outrora ela tivera sem nenhum tipo de concorrência.

Nesse momento, o que foi pauta na imprensa da época era que tanto governo estadual como municipal tomassem alguma atitude e resolvessem os problemas que estavam prejudicando não só empresários de ônibus, mas, principalmente, a população, que estava sendo contemplada por esse serviço. Então, nesse caso, o que poderiam fazer o prefeito ou o governador em face da decisão do juiz? Como o poder executivo poderia resolver o problema da proibição da circulação de ônibus, veículo requerido pela população, sem fazer frente a uma imposição do judiciário?

O que foi debatido nos meios de comunicação era que tanto governo estadual e municipal, tendo que cumprir as decisões da comarca da segunda vara, fizessem pressão para obter, primeiramente, uma sonora melhoria na infraestrutura da empresa inglesa, incluindo melhor atendimento de passageiros, velocidade, implantação de linhas com duas vias, conserto de linhas deterioradas e ampliação da extensão dos trilhos<sup>218</sup>, uma vez que a *Light* se apresentava como a portadora desse serviço e era de sua responsabilidade zelar por uma melhor condição do material pertencente a ela. Como nem o poder estadual nem o municipal não poderiam ir de encontro a uma determinação judicial - no caso do Interdito Proibitório que

---

<sup>217</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 01 set. 1928. p.01.

<sup>218</sup> *Idem*.

resguardava o direito exclusivo da privacidade dos trilhos da empresa londrina - cabia a eles forçarem para que melhorias razoáveis fossem implantadas pela companhia britânica.

Em resposta à demanda de aprimorar o transporte público, a empresa tinha como estratégia apresentar melhorias em sua malha e sua infraestrutura para angariar mais clientes, assim como provar que ela tinha capacidade de efetuar o serviço de transporte coletivo com exclusividade. A companhia apresentava intenções de melhorias, alegando que providências estavam sendo tomadas para aprimorar seu serviço na cidade de Fortaleza:

Effectivamente, attendendo a suggestões a ella apresentadas pelo gerente desta Companhia, a referida directoria acaba de communicar-nos achar se devidamente aparelhada, para pôr em execução quanto possivel breve, todas as medidas essenciaes a prover áquella necessidade. J. H. Russell, Gerente interino.<sup>219</sup>

A ausência do poder público municipal nesse caso inflamou o conflito entre bondes e ônibus. A falta de suas ações foi o que levou a eclodir essa proibição de circulação e, principalmente, levou à circunstância dos ônibus se limitarem a circular pelas vias onde havia os trilhos de bondes. O problema chave da cidade de Fortaleza em relação ao deslocamento de veículos era que não havia ruas suficientemente calçadas e adequadas para circulação, cabendo então ao agente público assumir a sua responsabilidade e agir investindo nessa demanda tão necessária à dinâmica da cidade. Caso houvesse investimento na malha urbana, não haveria necessidade do interdito, uma vez que ônibus e bondes poderiam circular por demais vias, sem um atravessar o espaço do outro: “O calçamento, segundo promete a municipalidade, será reformado em breve, e, uma vez consummada essa reforma, praticamente não aproveitará á “Light” a interdicção dos seus trilhos aos vehiculos da empresa que lhe faz concorrência”.<sup>220</sup>

### **2.3. A Atuação da empresa *Light* com a chave do monopólio.**

Com a prerrogativa adquirida de proibir a circulação dos ônibus da Ribeiro & Pedreira, a empresa *Light* passava a ter o controle das melhores linhas da cidade e por isso fazia-se

<sup>219</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 06 set. 1928. p.01.

<sup>220</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 01 set. 1928. p.01.

necessário que esta empresa, agora legalmente privilegiada com exclusividade no que diz respeito à circulação dos seus trilhos, melhorasse a qualidade de seu serviço. Com isso, aumentava também a responsabilidade em satisfazer sua clientela, haja vista que, com a possibilidade de usar os ônibus, muitos passageiros haviam se livrado dos problemas que enfrentavam quando eram “forçados” a usar o bonde. Então não estavam dispostos a continuar sofrendo os mesmos problemas apresentados pela empresa de carris elétricos.

Mas a suspensão dos ônibus não resultou em comodidade para usuários de bondes que, mesmo frente às promessas da empresa, não perceberam melhoras na infraestrutura e no atendimento. Velhos problemas continuaram acontecendo, como por exemplo, o desrespeito ao sinal de paralisação dos bondes aos pedidos dos passageiros para embarcar.<sup>221</sup> Não somente os passageiros que estavam do lado externo do bonde eram desrespeitados, mas os clientes que esperavam o momento de seu desembarque sofriam constrangimentos na simples ocasião de tentar descer no seu local de parada: “É o caso que tendo dado o signal de parada, confirmado pelo conductor, vimos o vehiculo pasar do poste respectivo em desabalada carreira, como quem vae tirar o pae da forza.”<sup>222</sup>

Nesse tempo, os bondes eram chamados de as “tartarugas da Light”<sup>223</sup>, termo pejorativo que lembrava sua estrutura precária e, principalmente, as paradas constantes por conta dos problemas nos trilhos ou da falta de energia. Os motoneiros tratavam de maneira grosseira e indelicada os passageiros, cujas reclamações acabavam, em alguns casos, terminando em queixas prestadas nas repartições policiais por motivo de desrespeito.<sup>224</sup> Além disso, as “tartarugas” corriam o risco de ocasionar aborrecimentos e danos aos passageiros devido à má segurança de seu equipamento.<sup>225</sup>

“Vítimas”: assim eram chamados os passageiros que necessitavam do serviço da empresa inglesa. Eram vítimas por serem obrigadas a usar esse serviço, por falta de opção, e eram “vítimas” devido aos inúmeros casos cotidianos de pessoas lesionadas por um “calhambeque da Light”. Atropelamentos quase que diários eram apresentados nos meios da empresa, contando os inúmeros casos de pessoas que foram feridas ao se encontrar nos

<sup>221</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 29 set. 1928. p.09.

<sup>222</sup> **Jornal do Comércio**, Fortaleza, 17 out. 1928. p.04.

<sup>223</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 28 set. 1928. p.08.

<sup>224</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 26 set. 1928. p.09.

<sup>225</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 20 out. 1928. p.02.

bondes, e em casos mais expressivos a morte de pessoas em vista de atropelamentos foi anunciada.<sup>226</sup>

Além dos atropelamentos, as batidas entre veículos aconteciam sempre no dia a dia de Fortaleza. Os bondes, tendo se livrado dos ônibus em suas linhas, começaram a ter problemas com outros tipos de veículos, como os automóveis “Em dado momento surge, em sentido contrario, o automovel n. 115, guiado pelo chauffeur Manoel, que, não tendo tempo para freiar o seu vehiculo, foi de encontro ao bonde”<sup>227</sup>. Havia colisões também com os caminhões “O bonde de 1ª classe n. 33, ao passar por ali, foi de encontro ao caminhão n. 9, de Aracaty, e que vinha em sentido contrario.”<sup>228</sup>

Conforme essas duas reportagens, os veículos foram de encontro ao bonde da *Light*, ou seja, estavam andando sobre o mesmo trilho no qual vinha o veículo da empresa. Então, se tanto caminhões e automóveis traziam os mesmos prejuízos dos ônibus para a *Light*, com inúmeros acidentes e o desgaste do material, por que somente esses ônibus foram impelidos a parar de transitar por cima dos trilhos? Por que a empresa somente protestou contra os senhores empresários de ônibus pela proteção de sua propriedade?

Se somente ônibus foram proibidos, o fato nos leva a refletir que os argumentos de que os acidentes eram constantes e de que os ônibus ocasionavam a destruição dos trilhos da empresa eram secundários. Mas foram apresentados como principais, para a causa judicial ser ganha pela *Light*. Na verdade, a empresa parece que se preocupava de fato com a concorrência, na qual muitos passageiros estavam optando utilizar o serviço de ônibus. Carros e caminhões podiam usar e desgastar o material da companhia, já que estes veículos não representam perigo ao maior temor desta: perda da sua clientela.

No entanto, no ano de 1928, mesmo com a suspensão do tráfego de ônibus nas principais ruas da cidade, não houve alteração no padrão de trabalho prestado pela companhia britânica. Seus problemas continuaram existindo sem perspectivas de mudança:

Todo público de Fortaleza é conhecedor dos serviços insatisfatorios prestados pela companhia de bondes. Além de não haver conforto em seus vehiculos, ficando assim

---

<sup>226</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 20 dez. 1928. p.06.

<sup>227</sup> **Jornal do Comercio**, 18 dez. 1928. p.08.

<sup>228</sup> **Jornal do Comercio**, 31 jan. 1929. p.05.

os passageiros expostos ao sol, a poeira, a chuva, ainda estão os mesmos sujeitos aos abusos e prejuízos. Quem tomar os bondes que fazem 6 horas da manhã na praça, e que não estiver munido de dinheiro trocado em moedas de 100 reis, terá que sofrer o prejuízo e os abusos dos intratáveis cobradores da companhia, pois estes em frases grosseiras alegam não poderem ter o prejuízo de 100 reis, ficando o passageiro prejudicado em maior quantia, se não quizer perder a sua hora de trabalho. E' preciso que o sr. gerente da companhia ponha termos a estes abusos.<sup>229</sup>

Mesmo prestando um serviço não satisfatório, a *Light* obteve um grande trunfo: a exclusividade de circulação por cima dos trilhos, que ficavam nas principais ruas da cidade. Esse era o primeiro passo para a empresa londrina realizar seu objetivo principal: reestruturar seu monopólio para se apropriar de todo o sistema de transporte coletivo na cidade.

Mas como conseguir esse monopólio total do transporte coletivo se outros empresários estavam disponibilizando outros veículos de transporte como os ônibus para a locomoção das pessoas? O primeiro passo, a *Light* já tinha dado: inibir a circulação de seus oponentes, o que consequentemente levaria à falência dos empresários de ônibus. A companhia inglesa deu o seu segundo passo assumindo a responsabilidade de disponibilizar o serviço de ônibus de sua propriedade, sendo que estes sim poderiam se movimentar por cima dos trilhos.

Anunciando melhorias nos seus investimentos, a *Light*, ainda no ano de 1928, anunciou a aquisição de ônibus para efetuar um serviço regular na linha de Fortaleza a Parangaba, assim como outras linhas da capital.<sup>230</sup> Se o povo estava requisitando o serviço prestado por ônibus, no pensamento dos gerentes da empresa, esta também poderia ofertar esse trabalho à sua clientela.

Essa iniciativa causou algumas críticas, haja vista a intenção da *Light* de assumir mais uma responsabilidade. Já que a sua prestação de serviço com os bondes já era deficiente, como ficar responsável por mais um importante serviço?

Invez de prolongar as suas linhas acompanhando assim o desenvolvimento da cidade, a *Light* preferiu, em face da concorrência que estava sofrendo com os carros da firma Ribeiro & Pedreira rodando sobre os seus trilhos, fazer trafegar, em concomitância com os bondes auto-omnibus de sua propriedade, adquiridos aqui e na Inglaterra, atualmente em número de 12 sendo 6 da marca chevrolet, para 18 passageiros cada um, e 6-Morris Commercial - para 21 passageiros.<sup>231</sup>

<sup>229</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 07 nov. 1928. p.07.

<sup>230</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 06 set. 1928. p.01.

<sup>231</sup> Relatório de 1928 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

Com as investidas da empresa inglesa na aquisição de ônibus, surgiram rumores de que uma possível venda dos ônibus da Ribeiro & Pedreira podia ser efetuada para esta companhia. Tais especulações podiam ser criadas na medida em que a *Light* precisava de carros para os seus novos interesses, assim como os proprietários de ônibus começavam a sentir dificuldade em trabalhar por ruas de difícil acesso. A reportagem do Jornal do Comércio noticiava uma possível encampação entre as empresas:

“Corria, hontem, na cidade, com visos de fundamento que a Empreza Ribeiro & Pedreira, Cia. Ltd., que faz o serviço de auto-omnibus nesta capital e vinha satisfazendo o publico com um transporte rapido de passageiros para os nossos suburbios, entrará em accordo com a Light, fazendo-lhe cessão dos seus carros a poderosa companhia encarregada do serião de luz e bondes de Fortaleza. Diz-se á secapa que a Empreza cederá os seus carros à Light pela bagatella de 160:000\$000, com o compromisso de ficar o estimavel sr. Oscar Pedreira, que geria os destinos da empreza, na gerencia da... “colligada”.<sup>232</sup>

Na verdade, houve, de fato, o interesse da *Light* pela compra dos ônibus da empresa Ribeiro & Pedreira, mas nenhuma negociação foi firmada com os empresários. Só havia especulações, mas que foram eclipsadas com a afirmação de um dos sócios da firma de ônibus, senhor Oscar Pedreira, de não ter interesse em negociar seus carros com a rival.<sup>233</sup>

Não adquirir os ônibus da concorrente não foi problema para a empresa, que conseguiu comprar carros novos e por em circulação. No ano de 1929, os ônibus da *Light* passaram a fazer concorrência a outras duas empresas de ônibus: Ribeiro & Pedreira, sua maior rival, e também com a recém-criada Empresa Vera Cruz.

Em 1929, surgira em Fortaleza mais uma empresa de ônibus denominada Vera Cruz, de propriedade do senhor N. Proença Filho. Em maio de 1929, os ônibus dessa empresa começaram a circular pelas linhas Avenida Santos Dumont – Centro, Parangaba – Centro e Praia de Iracema. Todavia, nesse mesmo ano, a *Light* também requereu que o Interdito Proibitório fosse estendido à Vera Cruz, que estava se beneficiando com o desgaste dos trilhos:

A The Ceará Tramways, Light & Power Co. Ltd. requereu e obteve, do poder judiciario, um mandado prohibitorio contra a Empresa de Omnibus Vera-Cruz, afim de que esta companhia não faça trafegar sobre os trilhos da requerente o unico omnibus que possui, fazendo a linha Santos Dumont.

<sup>232</sup> **Jornal do Comércio**, Fortaleza, 08 out. 1928. p.05.

<sup>233</sup> **Jornal do Comercio**, Fortaleza, 09 out. 1928. p.04.

O pedido foi baseado nas mesmas razões do feito contra Ribeiro & Pedreira, sendo concedido pelos mesmos fundamentos do mandado contra estes ultimos.<sup>234</sup>

Com a interdição dos ônibus nas vias de melhor calçamento, a empresa do senhor Proença só teve poucos meses de existência. Após a decisão judicial, ela se desmontou no mesmo ano de 1929. É bem provável que a proibição de circular sobre as ruas com melhores condições tenha sido o peso de maior medida para a quebra da nova empresa, o que mostra que essa determinação era extremamente prejudicial para os novos empresários de ônibus. O interdito para as empresas que surgiram na década de 20 foi a prova de que a *Light* necessariamente tinha como objetivo erradicar qualquer tipo de concorrência e assumir o monopólio do transporte coletivo, apelando para todas as instâncias, inclusive o poder judiciário.

#### **2.4. A força política e jurídica da empresa inglesa.**

Como a Empresa Ribeiro & Pedreira tinha perdido seus direitos no campo judiciário, ela procurou similar caminho para reaver a permissão de transitar por cima, na figura de seus advogados Virgílio de Moraes Filho e Waldemar Galvão. Em setembro de 1928, eles entraram com um pedido para embargar o interdito em favor da *Light*.

Os advogados da empresa de ônibus discorreram sobre a ilegitimidade do processo requerido pelos advogados da *Light*, uma vez que a petição despachada pelo Juiz de Direito deveria ter sido apreciada por um juiz municipal, além de alegar a inconstitucionalidade do contrato realizado entre a companhia britânica, que na concepção desses advogados estava repleta de irregularidades. Os advogados mostraram que a decisão sobre o caso era desviada da regularidade, uma vez que, diante de um contrato irregular e na medida em que os trilhos da *Light* seriam revertidos à municipalidade quando terminasse o período de concessão, a empresa inglesa não tinha posse nem domínio sobre os trilhos. “Aquelles alludidos advogados mostraram a improcedencia da acção no caso em especie, desde que a <<Light>> não tem posse nem dominio sobre os trilhos.”<sup>235</sup>

---

<sup>234</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 16 jun. 1929. p.07.

<sup>235</sup> **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 set. 1928. p.01.

Para reforçar ainda mais sua argumentação, os advogados dos empresários locais jogavam luz na cláusula 15ª do contrato, para argumentar que a *Light* tinha exclusividade somente em ruas não calçadas, que tivesse investido em calçamento a partir da assinatura do contrato, em 1911. Portanto, segundo os advogados, não havia garantia à *Light* de aplicar essa cláusula em ruas já dotadas de calçamento, como foi colocado no contrato da referida empresa com a municipalidade em 1911:

Outro armamento apresentado, ainda, pelos advogados embargantes foi a clausula 15ª, que não se applica ao caso, em razão de só se referir ás ruas não calçadas em vista de, ao que se presume, aos procuradores da “Light” jogarem com essa clausula para aplicá-la ás ruas calçadas.<sup>236</sup>

Poucos dias após os postulados apresentados pelos advogados da empresa de ônibus, o juiz de 2ª vara julgou o processo concluindo: “incabíveis as allegações da empresa [Ribeiro & Pedreira], no que toca ás nullidades argüidas”<sup>237</sup>

Mediante a resposta negativa à sua requisição, a empresa Ribeiro & Pedreira não mais reagiu pelos meios legais, mas sua reação se deu no completo desrespeito à medida imposta a ela. Seus ônibus continuaram transitando clandestinamente pelos trilhos da *Light*, mesmo com a proibição. Andar de maneira irregular foi a alternativa encontrada pelos empresários para continuar exercendo suas atividades.

Mas, como obviamente seria esperado, a empresa britânica não admitiu dividir sua fatia lucrativa com a empresa Ribeiro & Pedreira, especialmente estando ela irregular aos olhos da justiça. A companhia, com o trunfo que tinha em suas mãos, em maio de 1929, requereu ao juiz municipal da 2ª vara de Fortaleza que o mandado de proibição fosse cumprido haja vista que

A despeito do despacho e da intimação, diz a Light, por seu advogado, dr. Edgard de Arruda, e da intimação que em seu cumprimento foi feita, continuam os supplicados a fazer transitar os seus “omnibus” sobre os trilhos da supplicante, persistindo, assim, na violação do preceito tuitivo de sua posse.<sup>238</sup>

---

<sup>236</sup> Idem.

<sup>237</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 23 set. 1928. p.04.

<sup>238</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 maio 1929. p.08.

A *Light*, dessa maneira, insistia que providências cabíveis fossem tomadas para que seus direitos fossem assistidos, levando como testemunhas oculares do desrespeito da empresa Ribeiro & Pedreira pessoas importantes que atestassem o acontecimento alegado, como os coronéis Augusto Guabiraba e Luiz Gonzaga Carioca e o Major dr. Alfredo Nunes Weyne.<sup>239</sup>

Como a *Light* conseguiu sempre intervenções favoráveis à sua causa? Apresentamos uma quantidade considerada de reportagens que vincularam o nome da empresa ao sinônimo de mau serviço. Então seus privilégios não podem ser considerados tomando-se em conta a boa prestação de serviço para a população de Fortaleza. Então de que maneira essa empresa conseguiu arregimentar vitórias, especialmente no campo jurídico, apesar de que muitos argumentos eram apresentados como contrários aos seus postulados, inclusive pelo setor do poder municipal?

Acreditamos que as vitórias da *Light* se deram principalmente pelas teias de influência que ela conseguiu arregimentar com pessoas de notável prestígio. Dentre essas pessoas, estava especialmente José Carlos de Matos Peixoto, político influente que motivou decisões tomadas pelo poder público executivo e legislativo do Estado. Matos Peixoto tem em sua biografia um bom currículo que foi preenchido como chefe contencioso da empresa, no cargo de advogado, além de ter exercido uma vida política intensa, chegando ao posto de Secretário do Interior e da Justiça do Ceará, no período do governo do Presidente do Estado Moreira Rocha (1924-1928). Por indicação do mesmo Moreira Rocha foi eleito Deputado Federal em 1927 e chegou a ser Presidente do Ceará entre o período de junho de 1928 a outubro de 1930<sup>240</sup>, justamente no período em que houve a batalha entre a *Light* e a Ribeiro & Pedreira. Peixoto foi deposto do cargo com o advento de Vargas ao poder<sup>241</sup>.

O primeiro indício de alguma possível participação de Matos Peixoto no caso da *Light* deu-se no começo do governo estadual de Moreira Rocha, quando Peixoto exercia o papel de advogado da empresa inglesa. Logo depois ele assumiu a Secretaria do Interior do Estado, alegando não ter mais participação nas causas da companhia. De qualquer forma, a empresa

---

<sup>239</sup> Idem.

<sup>240</sup> LEAL, Vinicius Barros. “Dr. Matos Peixoto, um mestre do saber clássico”. Revista do Instituto do Ceará, ano CXIX, 2000. p.23-30.

<sup>241</sup> Para mais informações sobre a Revolução de 30: FAUSTO, Boris: **A Revolução de 1930**: historiografia e história, São Paulo: Brasiliense, 1972.

tinha uma pessoa com a qual teve uma grande ligação, atuando agora dentro do poder Público Estadual.

A primeira reunião que houve no ano de 1924 para discutir a respeito da necessidade do aumento de passagens, questão muito controversa, contou com o presidente da Câmara Municipal, João José Vieira da Costa, com o desembargador do Estado Claudio Ideburque e Matos Peixoto, que esteve presente defendendo os interesses da empresa britânica. Era advogado e, na ocasião, foi o representante do gerente da companhia de bondes. No episódio de aumento das passagens (como vimos no primeiro capítulo) a *Light* saiu vencedora, principalmente devido aos argumentos jurídicos e as defesas de seu competente advogado.

Um ano depois, em 1925, com a efetivação do aumento da passagem dos bondes, as manifestações populares ocorreram com a destruição dos carros da *Light*, a paralisação dos veículos, além de intensas manifestações contrárias às regalias que a companhia inglesa estava recebendo sem merecer. Nessa onda de desentendimentos, alguns veículos da imprensa, como o Jornal O Ceará, colocaram a figura do Secretário do Interior, Matos Peixoto, como representante dos interesses privados da empresa, em vez de se reportar aos interesses do povo. Mas, se havia críticas na imprensa, Matos Peixoto também conseguia defesa das acusações, alegando estar do lado do interesse da coletividade. Em setembro de 1925, o Jornal do Comércio publicou que

O illustre dr. José Peixoto não é como affirmaram os collegas, advogado da Companhia, pois na sua qualidade de secretario do Estado, não poderia, por prohibição da lei e ainda dignidade pessoal que possui em alto gráo, servir aos interesses de uma empreza contra os interesses do Estado, que representa no exercicio de sua alta investidura.

Espirito de alta clarividencia, pendente e dotado de uma grande dose de bom senso, jamais alguém ouviu, da bocca de s. exc. uma palavra siquer, que indicasse parte pris em favor da Light.

Se os collegas recebessem uma impressão directa da attitude do dr. Peixoto, no caso occorrente, e não as colhesse por intermedio de interpostas pessoas, estamos certos que, dado o seu reconhecido espirito de justiça, melhor juizo aventurariam acerca da conducta do dr. Mattos Peixoto, nesta questão, que desejamos, ardentemente, seja resolvida a contento geral.<sup>242</sup>

Mesmo diante de algumas argumentações a favor do deputado e Secretário do Interior, o desconforto continuava. Afinal, a *Light* tinha um agente influenciador no 1º escalão do Governo Estadual e suspeitava-se que o Presidente do Estado tomava suas decisões de acordo

---

<sup>242</sup>Jornal do Comércio, Fortaleza, 30 set. 1925. p.01.

com os interesses do “advogado da Light”, aceitando todas as suas indicações e sugestões no que dizia respeito ao aumento de passagens dos bondes.

A defesa do Secretário era realizada na tribuna da Assembleia Legislativa Estadual, principalmente nos discursos dos deputados do Partido Republicano Conservador. Muitos deles foram reproduzidos nas folhas do Jornal do Comércio, que tinha na gerência Meton de Alencar e surgiu em 1924 com o objetivo de defender os interesses do Partido Republicano Conservador.<sup>243</sup> Na voz do Deputado Estadual Jorge de Souza o “ilustríssimo” Secretário do Interior era vítima de calúnias e difamações. Para ele, Matos Peixoto era cidadão da máxima confiança e pessoa honrada, que trabalhava para o chefe do poder executivo e, conseqüentemente, para toda a população de Fortaleza. Então julgava incabíveis as acusações levianas que estavam sendo colocadas:

Na sessão de ante-hontem da Assembléa Legislativa, o nosso talentoso amigo dr. Jorge de Souza, com a eloquencia que les é propria, pronunciou sóbrio e conceituoso discurso, defendendo o hillustrado dr. José Peixoto, digno Secretario do Interior e Justiça, infundadamente accusado de agir com parcialidade inconfessavel na questão da Light com o povo.

No exercício da alta investidura, a que merecidamente o elevou a confiança do honrado chefe do Poder Executivo, o sr. dr. José Peixoto tem sabido conduzir-se por uma directriz recta e seguramente orientada, sem flexuosidades nem ambages, - apercebido que se acha, pelos seus excelsos attributos moraes e intellectuaes, dos melhores elementos para efficazmente servir á causa publica, já imprimindo modelar feição ao Departamento administrativo confiado á sua competencia technica, já procurando definir e praticar – elle proprio – a comprehensão da politica como a salva-guarda intransigente do bem commum, tendo por objectivo nobilitante a paz ditosa da sociedade e o engrandecimento do Estado<sup>244</sup>

José Accioly, também deputado, levantava a voz em defesa do cidadão Peixoto na medida em que as queixas contra a *Light* atingiam seu ex-funcionário. Accioly defendeu o companheiro refutando as alegações de que Peixoto continuava a trabalhar para a empresa inglesa. Além do mais, segundo José Accily, o Presidente do Estado, José Moreira da Rocha, também era uma pessoa digna e incapaz de ser convencido a transgredir um princípio moral em favor de interesses particulares. Para o deputado defensor, o Secretário do Interior era um advogado talentoso, que em ocasiões passadas tinha exercido sua profissão para os interesses

---

<sup>243</sup> CEARÁ, Biblioteca Pública Gov. Menezes Pimentel. Departamento de Patrimônio Cultural. Núcleo de Microfilmagem. **Jornais Cearenses em Microformas**, Catálogo geral. Fortaleza: Secretaria de Cultura, Turismo e Desporto, 1988.

<sup>244</sup> **Jornal do Comercio**, 02 out. 1925. p.01.

da *Light*, mas que desde que assumira a Secretaria, estava cumprindo e colaborando com os interesses do governo.<sup>245</sup>

Contudo, nem todas as argumentações que surgiram percorreram o caminho da defesa a Matos Peixoto. Godofredo Maciel (1924-1928), Prefeito Municipal de Fortaleza, no período em que a prefeitura concedeu permissão para a *Light* aumentar os preços, argumentou, alguns anos depois, em 1929, que o senhor Matos Peixoto, enquanto foi Secretário do Interior do Ceará, não foi um defensor dos interesses do povo, mas sim um “relutante causídico” dessa empresa. Segundo Godofredo Maciel, o Secretário contrariou os interesses da população, que fora contra o aumento das passagens em 1924. Em um folheto publicado no ano de 1929, pelo jornal *O Ceará*, ele expõe sua opinião sobre a atuação de Peixoto com mais detalhes:

Dahi, toda a gente esperava que o sr. dr. José Peixoto, vendo o povo indignado contra o aumento das taxas da “Light”, elle principal figura do governo, e de mais a mais advogado que fôra por tantos annos da companhia, tudo envida junto aos seus antigos clientes, no sentido de “acautelar os interesses do publico”, conseguindo, ao menos, o adiamento daquelle gravame.  
Mas, longe disso, bem diversa foi a attitude de s. exc.<sup>246</sup>

Para Godofredo Maciel, o assunto do aumento das passagens de bondes era uma questão que dizia respeito ao acordo bilateral entre *Light* e Prefeitura Municipal. No entanto, o senhor Matos Peixoto, então Secretário do Interior e da Justiça do Estado, interferiu no caso, apelando para que a causa fosse direcionada em ganho dos interesses ingleses. Em 1929, Godofredo Maciel, ao lembrar o caso, mencionou que ele recebera um documento com assinatura do referido Secretário, o qual tinha o timbre da Secretaria do Interior Estado do Ceará apresentando uma “estranha” solicitude para aumentar as passagens.<sup>247</sup> Então, perante essa argumentação, o que fora repassado era que um Secretário do governo estadual interferia na resolução de uma questão que estava diretamente ligada ao governo municipal.

Ter o apoio das esferas públicas ocasionou muitas críticas e descontentamentos dos jornais da época contra a *Light*. Esta requereu o Interdito Proibitório e logo mais entrou na justiça reivindicando que esse direito fosse de fato aceito. Para atender essa requisição, o poder público judicial acionou a polícia para reprimir os ônibus da Ribeiro & Pedreira de

<sup>245</sup> *Jornal do Comercio*, 14 out. 1925. p.04.

<sup>246</sup> *O Ceará*, Fortaleza, 28 abril 1929. p.16.

<sup>247</sup> *Idem*.

circularem pelos trilhos. Ou seja, a *Light* pleiteava o uso da força para que os auto-ônibus não pudessem causar prejuízos para sua propriedade. No artigo intitulado “A Light pede o apoio do governo para manter o monopólio dos seus trilhos”, o jornal O Ceará apresenta que a empresa tinha o apoio do governo para erradicar qualquer tipo de concorrência, o que acabava sendo muito prejudicial ao público que utilizava o serviço de ônibus.<sup>248</sup>

Nessa perspectiva, a companhia britânica não somente quis seguridade para os seus bondes, mas também para o novo serviço que pretendia aplicar: os ônibus. “Por este favor que ella espera conseguir dos poderes públicos os seus carros não obedecerão ‘‘á mão’’ trafegando como bem entenderem”<sup>249</sup> A empresa inglesa repassava um serviço irregular, utilizando os bondes, mas, mesmo assim, poderia iniciar o serviço de ônibus. Se ela sempre conseguia com que seus interesses fossem atendidos, a culpa do sofrimento da população não caía diretamente sobre a *Light*, mas “a culpa é sim do governo que admite a sua soberania dentro do Estado”<sup>250</sup>. Por essas argumentações, percebemos que o status ao qual esta empresa chegou e tinha suporte para conseguir, valeu-se de grande quantidade da articulação política em Fortaleza, haja vista que, no ano de 1929, seus direitos foram atendidos justamente no intervalo em que Matos Peixoto esteve à frente do poder no Estado.

Em maio de 1929, o interdito da *Light* foi julgado novamente pelo juiz municipal da 1ª vara, dr. Virgilio Gomes de Oliveira, com alegação de que esse interdito vinha sendo sistematicamente desrespeitado pelos empresários de ônibus. A sentença proferida pelo Juiz Municipal da 1ª vara teve como resolução:

Fossem tomadas medidas no intuito de se fazer cessar essas constantes offensas ao mandado em apreço, solicitando-se providencias ao Exmo. Sr. Dr. Secretario de Policia e Segurança Publica, no sentido de ordenar á Inspectoria de Vehiculos a não mais permittir que os citados “auto-omnibus” transitem sobre os trilhos dos bondes.<sup>251</sup>

Perante o “Código de Processo Civil e Commercial do Estado”, o Juiz era obrigado a assegurar o respeito ao mandado da empresa e defender os interesses desta contra qualquer outro que quisesse transgredir esse direito. Cabia ao juiz autorizar o serviço da força para que a transgressão fosse sanada. Com esse pressuposto, o Juiz Virgílio Gomes requisitou que o

<sup>248</sup> O Ceará, Fortaleza, 12 maio 1929. p.14.

<sup>249</sup> O Ceará, Fortaleza, 18 maio. 1929. p.10.

<sup>250</sup> O Ceará, Fortaleza, 18 maio. 1929. p.08.

<sup>251</sup> Diário do Ceará, Fortaleza, 21 maio 1929. p.01.

Secretário de Polícia e Segurança Pública tomasse as providências cabíveis no intuito de regularizar o trânsito e não permitisse que os ônibus da Ribeiro & Pedreira transitassem por cima dos trilhos da *Light*. O caso da empresa de ônibus passava agora a ser policial.

Um fato que chama atenção é que o Juiz que proferiu a sentença, segundo a imprensa da época, havia sido nomeado pelo Senhor Matos Peixoto, então presidente do Estado e ex-advogado da *Light*. É bem provável que o político que tanto atuou nos interesses da empresa londrina tenha ajudado a companhia inglesa a conseguir uma das maiores vitórias de sua história, eliminando a concorrência, não mais pela força do mercado, mas pela força policial. Pela decisão, eram ratificados os interesses da empresa inglesa e sua tentativa de eliminar a sua mais perigosa concorrente, uma vez que “Fóra dos trilhos não ha vehiculo que sirva para transporte de passageiros. E como o calçamento é uma lastima e os trilhos são privativos da ‘‘Light’’, nenhuma empreza de auto-omnibus se aguentará.”<sup>252</sup>

A vitória da empresa de bondes elétricos nos tribunais e a imposição da polícia, fazendo a defesa dos seus direitos não foi algo aceito e comemorado por alguns jornais. A polícia, requisitada para proteger os direitos da *Light*, começou a agir de maneira dura com os transgressores, o que valeu o rumor de que o “corpo policial era mais um funcionário da *Light*”. Os motoristas de ônibus que fossem vistos circulando por cima dos trilhos eram autuados, alimentando as críticas da população à polícia:

A policia está exorbitando no caso da ‘‘Light’’.  
 A simples denuncia de um conductor de bonde ella manda chamar á Delegacia, os ‘‘chauffeurs’’ dos auto-omnibus.  
 Isso é positivamente um escandalo.  
 Que se attendesse á simples denuncia de um inspector de vehiculos, que os ha espalhados por toda a cidade, vá.  
 Mas por solicitações dos empregados da interessada, é aberrante.  
 Não ha lei que faculte um absurdo deste.<sup>253</sup>

Entretanto, sem muita opção para continuarem transitando pela cidade, os empresários da Ribeiro & Pedreira decidiram continuar transitando por cima dos trilhos<sup>254</sup>, considerando que não circular nesses locais, naquela época significava “golpe de morte na empresa

<sup>252</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 22 maio 1929. p.01.

<sup>253</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 23 maio 1929. 10.

<sup>254</sup> **O Povo**, Fortaleza, 03 jun. 1929. p.02.

cearense, dado o grande incommodo, que advem aos passageiros quando os omnibus correm sobre o não calçamento que possuímos, em geral, na cidade”.<sup>255</sup>

O resultado dessa contravenção foi a detenção de carros e a prisão de vários motoristas por não cumprimento da decisão judicial. A polícia era obrigada a manter vigilância pelos trilhos contra a Ribeiro & Pedreira. Quando os motoristas de ônibus descumpriam as ordens, os guardas tomavam os ônibus e davam voz de prisão aos guias do veículo.

Diante dos acontecimentos “a policia cumprindo um mandado judiciário, fez apreensão de vários auto-omnibus da Empresa Ribeiro & Pedreira.”<sup>256</sup>. Um dos proprietários da empresa de ônibus, senhor Oscar Pedreira, foi detido por desobediência dos seus funcionários, que continuavam a transitar pelos trilhos. O jornal O Nordeste chegou a insinuar que policiais estavam recebendo gratificação da empresa inglesa para viajarem nos ônibus e fazer a atuação na hora do desrespeito à sentença do juiz.<sup>257</sup>

Uma das maiores reclamações sobre o caso da *Light* versus Ribeiro & Pedreira foi o uso da polícia a serviço da empresa britânica. Tal crítica se embasava na opinião de que havia poucos policiais para manter o ordenamento da cidade e os poucos existentes estavam trabalhando em proveito dos interesses privados da empresa de bondes. Os guardas de trânsito não só recebiam salário do Estado, assim como eram remunerados pela empresa no valor de três a cinco réis, conforme a Inspetoria de Trânsito afirmou na imprensa. Para o jornal O Ceará “A advocacia do sr. Matos Peixoto ainda lhe serve hoje em dia”<sup>258</sup>. Isso pode ser refletido se levarmos em conta que Peixoto era o responsável pela polícia militar do Ceará, como Presidente do Estado. Então os interesses privados da empresa *Light* estavam sendo protegidos na atuação da polícia.

## 2.5. Ação e reação da empresa de ônibus.

Depois de 1929, a *Light* atuou de maneira a exercer o serviço de transporte coletivo com ônibus, mas, especialmente, com bondes de uma maneira exclusiva. Para atingir seu objetivo, como já foi dito, a empresa londrina buscou uma interpretação do seu contrato com a

<sup>255</sup> O Nordeste, Fortaleza, 04 jun. 1929. p.03.

<sup>256</sup> Gazeta de Notícias, Fortaleza, 03 jun. 1929. p.04.

<sup>257</sup> O Nordeste, Fortaleza, 04 jun. 1929. p.03.

<sup>258</sup> O Ceará, Fortaleza, 12 jun. 1929. p.12.

municipalidade (contrato realizado sem a inclusão de ônibus, na medida em que na data de sua assinatura ainda não havia ônibus em Fortaleza,) requerendo do poder judiciário o direito de usufruir com exclusividade o seu material, argumento usado para efetuar o monopólio dos seus trilhos. Mas mesmo com o Interdito Proibitório, os ônibus da Ribeiro & Pedreira continuaram transitando sobre os trilhos de bondes, ignorando as ordens do juiz.

A *Light*, em vista de proteger seus ônibus, bem como continuar trabalhando com certa tranquilidade com seus bondes, em 1929, mais uma vez entrou na justiça requisitando ao juiz que a sentença proferida em seu favor fosse respeitada, e que os infratores fossem punidos. Entrou em cena a atuação da polícia, que fez detenções de motoristas numa tentativa de barrar a circulação irregular dos veículos. Todavia, mesmo perante a lei, a realidade correu por outros caminhos. O serviço de ônibus desde que apareceu em Fortaleza mostrou-se um serviço necessário para a população. Nessa medida, tentar barrar a circulação desses veículos seria tentar barrar um elemento, que mesmo com pouca atuação, já fazia parte do cenário urbano da capital do Ceará. “De começo, a medida produziu efeito, mas, posteriormente, ou porque o proprio commodismo dos guardas lhes inspirasse a indiferença ou porque os policiaes confraternizassem com o povo, as coisas voltaram ao que eram.”<sup>259</sup>

A mais evidente prova de que os ônibus eram importantes para a cidade foi que eles continuaram a circular mesmo na clandestinidade. A segunda prova é que logo no mesmo ano em que o interdito foi ratificado, alguns meses depois a empresa de ônibus obteve autorização para que seus motoristas continuassem transitando pelos trilhos da empresa inglesa. O que podemos concluir é que a *Light* não dava mais conta de exercer o serviço de locomoção coletiva com exclusividade. Quem concordou com isso foram também os desembargadores do Ceará Alvaro de Alencar, Figueiredo e Sá e Faustino de Albuquerque, que julgaram a favor dos motoristas da empresa de ônibus:

Por unanimidade de votos foi concedido, hontem, habeas-corpus preventivo a todos os chauffeurs dos Autos omnibus de Ribeiro & Pedreira, a fim de que possam livremente conduzir pelas ruas da cidade os carros da alludida firma, uma vez não violem os dispositivos do regulamento da Inspectoria de vehiculos, cessando, assim, a esdruxula, a injuridica, a inominavel providencia ordenada pelo dr. Virgilio Gomes quando, no exercicio de juiz municipal da 2ª. vara, de Fortaleza, obstando indirectamente o trafego dos omnibus pelos trilhos das vias publicas, sob o pretexto de inobediencia ao interdicto prohibitorio concedido á Light, absurdo que o sr.

---

<sup>259</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 15 jun. 1929. p.10.

Secretario de segurança publica, não medindo a responsabilidade de seu acto, fizera executar por soldados de policia, assalariados pelo gerente da viação electrica.<sup>260</sup>

A decisão do tribunal através do Habeas Corpus dava liberdade para os motoristas da empresa Ribeiro & Pedreira poderem transitar pelos trilhos de bondes<sup>261</sup>, sem serem presos ou recolhidos à delegacia para assinarem os autos de infração ao interdito, pois segundo o desembargador Faustino de Albuquerque:

E', pois, fôra de duvida que a permanente inspecção policial contra os pacientes, os seus respectivos chamados á policia e detenções na Inspectoria Geral de Vehiculos, no intuito de obrigar-os á assignatura de autos que os cohibem de trafegar os omnibus de Ribeiro & Pedreira (de cuja empreza são chauffeurs) sobre os trilhos encravados pela <<Light>>, nas ruas e praças desta capital, constituem evidente constrangimento illegal á sua liberdade de locomoção, por serem aquellas providencias decorrentes de actos que carecem de justa causa.<sup>262</sup>

O que a *Light* poderia fazer era cobrar civilmente o desgaste do seu material, mas não usar o aparato policial nem proibir os motoristas de circular pela via pública. Perante o remédio jurídico adquirido pela empresa de ônibus, os motoristas não poderiam ser presos, mas os proprietários da Ribeiro & Pedreira poderiam responder pelas multas impostas<sup>263</sup>, que seriam diminutas mediante a retirada da polícia no processo. Tal Habeas Corpus colocava em xeque a determinação da *Light* de chegar ao monopólio. É de se considerar que mesmo quando tinha total respaldo do poder público, na prática, a empresa não conseguia manter o monopólio, já que o interdito proibitório pouco se sustentou com o auxílio da força.

A determinação judicial ia contra os interesses da *Light*, materializada no Habeas Corpus. Ela veio ratificar, na teoria, o que acontecia na prática. Os ônibus eram mais eficientes que os bondes e já estavam solidificados no contexto urbano de Fortaleza. No ano de 1929, segundo o registro de matrículas e placas da prefeitura de Fortaleza, o número de ônibus registrados na cidade chegou à cifra de 29 veículos<sup>264</sup>, o que representava um crescimento considerável, mesmo diante das imposições da companhia britânica. Isso mostrava que as determinações para os empresários de ônibus circularem não foram eficazes e que o cálculo da *Light* em pensar que em pouco tempo erradicaria o trânsito de ônibus concorrentes falhou. Proibir os ônibus de transitarem nas ruas mais acessíveis era deixar algo

<sup>260</sup> *Gazeta de Notícias*, 23 jun. 1929. p.01.

<sup>261</sup> *O Nordeste*, Fortaleza, 25 jun. 1929. p.4.

<sup>262</sup> *Gazeta de Notícias*, 28 jul. 1929. p.01.

<sup>263</sup> *Correio do Ceará*, Fortaleza, 26 jun. 1929.

<sup>264</sup> *Correio do Ceará*, Fortaleza, 02 out. 1929. p.07.

correr na penumbra, pois esses empresários continuaram a circular com o apoio da população através de uma transgressão. Percebemos que mesmo em um ambiente desfavorável, a implantação e circulação dos ônibus nunca foram interrompidas, mesmo com todo o esforço da empresa inglesa.

Os ônibus continuaram circulando pelas vias urbanas, agora competindo contra os bondes e com os próprios ônibus da empresa. Em agosto de 1929, já se percebia a comparação entre o tipo de atendimento oferecido pelos ônibus das duas empresas. Enquanto os ônibus da *Light* ficavam e paravam sobre os trilhos, o que obrigava os passageiros a descerem à margem do calçamento, tornando uma descida incômoda, os ônibus da Ribeiro & Pedreira procuravam parar longe dos trilhos, se aproximando do meio-fio, o que dava melhores condições de desembarque dos passageiros.<sup>265</sup>

Com isso, as empresas de ônibus continuaram atuando na capital, sendo necessárias especialmente em 1929, quando houve uma grande greve dos operários da *Light* por melhorias salariais. Essa greve teve reflexos que se estenderam além das suas reivindicações salariais. Foi a maior manifestação que a empresa inglesa já tinha enfrentado, desde sua chegada, na década de 1910. O ato teve como pauta novamente o não atendimento a um aumento salarial exigido pelos funcionários da empresa, além de várias melhorias nas condições há muito tempo já exigidas. O ponto positivo dessa greve foi o apoio que os trabalhadores conseguiram de outras categorias laborais, com diversas doações para os trabalhadores:

Doadores	Donativos
Os Caixeiros	1:000\$000
Um operario	50\$000
União dos chaufferus	40\$000
<i>Empreza Vera Cruz 2 dias</i>	40\$000
Operarios da Fabrica Aliança	22\$000
Comite da Padaria Italiana	17\$000
Auxiliares dos Srs. G. Gradvolh & Filho	50\$000
Sociedade dos Trabalhadores Ambulantes	15\$000
Operarios de Booth & Cia	20\$000
Francisco Soares da Costa Fundação America	10\$000
Sociedade Soccorro Mutuo	28\$000
Um operario	1\$000

<sup>265</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 02 ago. 1929. p.04.

Operario João Silva	<u>2\$000</u>
Rateio da Phenix	<u>51\$500</u>

Figura 15 – Doação para os trabalhadores da Light. Fonte: Gazeta de Notícias, Fortaleza, 24 ago. 1929. p.01

A greve de 1929 repercutiu no transporte público, uma vez que estando os bondes parados, as empresas de ônibus Ribeiro & Pedreira, Vera Cruz, e também o grupo Silveira & Alencar, grupo que já tinha vendido alguns ônibus para a *Light*, ficaram responsáveis pela locomoção das pessoas. Como essas empresas foram chamadas a atender o público nesse momento, percebemos que os ônibus, outrora quase proibidos de circular, foram de fundamental importância para preencher o serviço o qual a *Light* não estava podendo oferecer.

Embora com o interdito em vigor, afora os vários problemas, a greve de 1929 mostrou que a cidade de Fortaleza necessitava muito dos ônibus. A prática demonstrava que a proibição não mais tinha vigor. Prova disso foi uma estratégia usada pela empresa Vera Cruz, que apoiava a paralisação dos trabalhadores da *Light* como doadora de dinheiro para a manutenção do movimento grevista.

O que podemos perceber é que os últimos anos da década de 20 foram um período de disputa entre capitalistas que buscaram controlar a circulação urbana de Fortaleza. Os trilhos dos bondes representavam o lugar disponível para a locomoção de pessoas, e esse espaço foi disputado por todos os empresários que atuaram no transporte. A *Light* criou artifícios com a intenção de manter o monopólio, tão importante para a continuação dos seus negócios.

Uma longa batalha jurídica decorreu em virtude da intenção monopolista da empresa de bondes contra a empresa mais atuante de ônibus da época. Em um ambiente de reclamações, interpretações jurídicas, contravenções e punições, a disputa entre os empresários de bondes e ônibus foi chegando a conclusões. A *Light* não conseguia dar conta de toda a responsabilidade do transporte coletivo, e a manutenção dos ônibus tornava-se necessária à dinâmica da cidade. Isso permitiu a circulação dos ônibus pelas linhas urbanas, dando ensejo à criação de novas empresas que iriam surgir na próxima década.

Todavia, analisamos o ambiente em que se pautou o conflito, bem como apresentamos a atuação dos principais conflitantes: *Light* e Ribeiro & Pedreira. Mostramos também a atuação pendular do judiciário a respeito dessa questão.

No próximo capítulo mostraremos a participação popular nesse conflito que irradiava diretamente em suas intenções. Pretenderemos entender que o povo não ficou imune ao conflito, mas, pelo contrário, foi agente importante que influenciou no cenário e na construção do transporte urbano da cidade.

### **CAPÍTULO 3 - A PARTICIPAÇÃO POPULAR (VOZES DO POVO)**

O objetivo deste capítulo é compreender a atuação dos populares nos eventos que ocorreram em Fortaleza, levando-se em conta a transformação urbana, o surgimento de novas empresas de transporte coletivo, o conflito entre empresários de ônibus e bondes e a relação que os habitantes da cidade tinham com o governo municipal. Enfim, buscamos enfatizar os fatos que se relacionavam diretamente no cotidiano da população que se utilizava ou não do transporte urbano coletivo.

O interesse, contudo, é inverter o campo de análise. Nas páginas anteriores percorremos o processo no qual a cidade estava sofrendo pelas mudanças no campo do transporte coletivo. Nossa perspectiva era compreender a atuação das autoridades públicas, elemento essencial do sistema, uma vez que era sobre sua atuação que as concessões e tentativas de regularização do transporte foram sendo efetuadas. No decorrer da querela decorrida entre os empresários de bonde e ônibus, o vigor demandado pelo poder público, tanto em esfera legislativa quanto judiciária, atuou como ator principal no drama desencadeado pelos capitalistas na disputa pelas melhores linhas e clientes.

No segundo capítulo, nossa análise pousou sobre a atuação das duas empresas que tiveram repercussão e atuação na disputa por passageiros em Fortaleza: empresa de ônibus Ribeiro & Pedreira e a empresa de bonde elétrico *The Ceará Tramway and Light Power*. Tentamos perceber as estratégias de ação de cada uma, seus artificios e seus argumentos para conseguir efeito positivo diante de suas demandas.

Analisar somente a atuação dos empresários, do sistema e das autoridades públicas - todos tendo sua grande importância - seria deixar esse trabalho incompleto. Por isso tornou-se necessária uma análise da atuação dos passageiros, usuários que cotidianamente tinham contato com o que estava acontecendo na esfera do transporte público. Estes, melhor do que ninguém, tinham um conhecimento apurado sobre as facilidades e deficiências do sistema. Portanto, diferente dos outros capítulos em que fizemos uma análise de uma visão percebida do “escritório” para o “ônibus”, iremos inverter a óptica e analisaremos a situação do “ônibus” para o “escritório” tendo como receptáculos a visão e ação dos passageiros do transporte coletivo daquela época.

### 3.1. “Sr. Redator”: o jornal como veículo de manifestação dos usuários do transporte coletivo.

As imposições governamentais, a atuação tanto dos empresários de bondes e capitalistas donos dos ônibus não ficaram limitadas aos gabinetes e escritórios. Esses acontecimentos, como exemplo o conflito desencadeado entre empresários com interesses divergentes, ou a aplicação do serviço disponibilizado ao povo estiveram presentes no cotidiano dos usuários e foram passíveis de análise, aceitação e, principalmente, reações e críticas.

Neste capítulo, será de grande importância a análise de alguns jornais que circularam na cidade e que deram páginas em branco para serem preenchidas com o lápis dos usuários, através das colunas “Queixas do Povo” e “Terra de Ninguém”, nos jornais O Ceará e O Povo, respectivamente, além de outros periódicos como Diário do Ceará, Gazeta de Notícias e O Nordeste, que repassaram as queixas de maneira menos incisivas. Em muitas colunas, os redatores dos jornais abriram espaço para os usuários apresentarem algum tipo de indignação que estava acontecendo em suas vidas. Esses jornais tinham uma participação importante na divulgação dos acontecimentos urbanos, e, por serem o veículo mais comum de comunicação, tinham um grande poder de formação na opinião pública. É nessa perspectiva que Balcão ressalta a importância dos jornais no começo do século XX:

No início do século, esses jornais diários, constituindo-se em meios de comunicação privilegiados, buscariam inúmeras formas de penetrar e difundir-se em diferentes territórios culturais e políticos da cidade, assumindo o papel de responsáveis pela formação de opinião pública, de veículos renovadores dos sentidos das práticas de leitura e de espaços para a ampliação das parcelas leitoras e consumidoras.<sup>266</sup>

A questão do transporte público era assunto frequente no cotidiano dessas pessoas. A maioria das reclamações das colunas vinculava-se a alguma queixa em relação à atuação do governo municipal, à fiscalização, ao atendimento de condutores, e, principalmente, em relação às deficiências da *Light*. Ou seja, grande parte das reclamações presentes nos jornais dessa época reportava-se ao contexto da cidade atrelada a um sistema de transporte coletivo

---

<sup>266</sup> BALCÃO, Lier Ferreira. **A cidade das reclamações**. In: Pesquisa em História: Cidades. São Paulo: PUC/SP e Olho d'Água, novembro/1999. p. 226.

incapaz de satisfazer a demanda de seus usuários, os quais expressavam uma visão do seu urbano carregada de impressões pessoais, do que eles realmente estavam sentindo e passando. Uma visão urbana que é construída com emoções, valores e visão de mundo.<sup>267</sup> Como apresentamos, o sonoro número de reportagens vinculou-se à empresa Light, cada jornal relatando de acordo com os seus interesses ou linhas de trabalho. Perante isso, apresentamos um gráfico sobre os principais jornais do período de 1926 a 1929 sobre a quantidade de notícias ou artigos envolvendo o tema "Light":

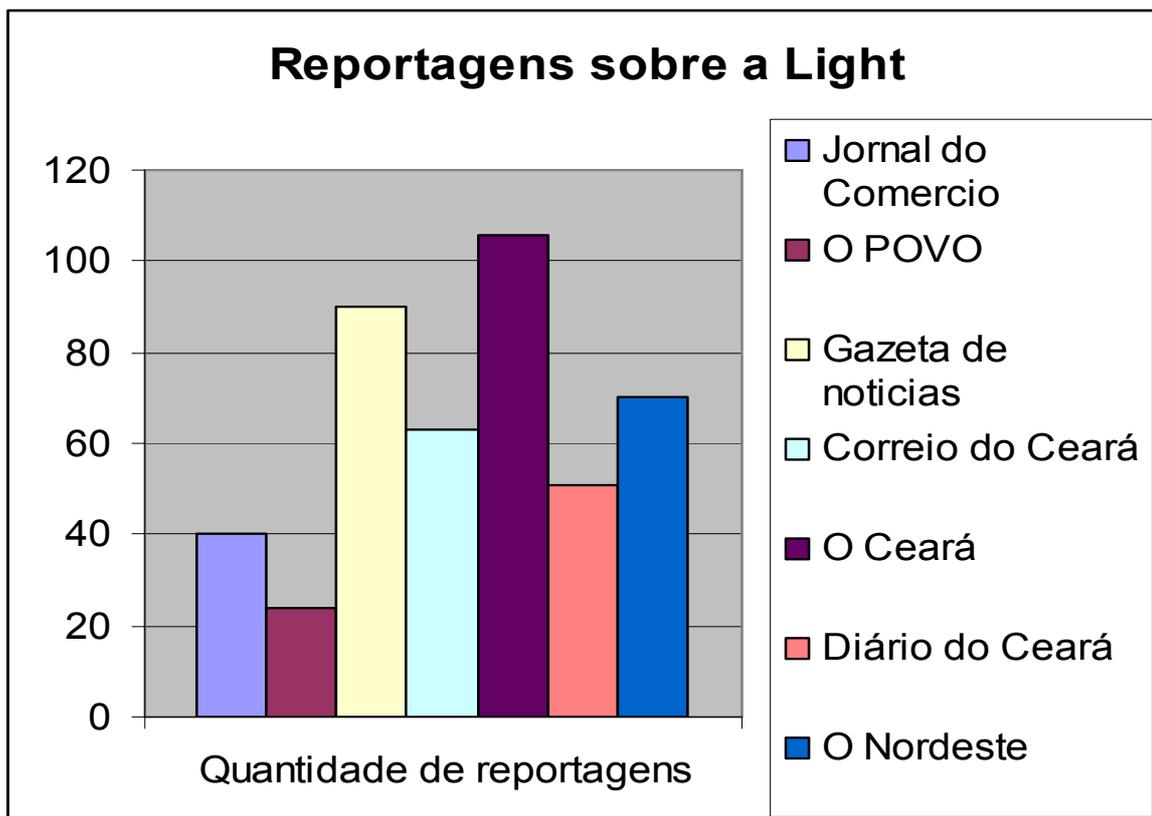


Figura 16 – Reportagens sobre a *Light*.

No total, em um período de três anos, a *Light* foi tema de 444 reportagens que conseguimos catalogar, que se caracterizavam desde simples matérias sobre o cotidiano da empresa, seus horários, até mesmo chegando a defesas sobre o trabalho da companhia e árduas críticas perante um deficiente serviço prestado. Esses jornais muitas vezes não concordavam com a postura dos demais, e o tema *Light* foi palco de discórdia entre os periódicos. O Jornal do Comércio surgiu com uma perspectiva de defender os interesses do Partido Republicano Conservador. Tentou se mostrar imparcial no decorrer dos anos. Em 44

<sup>267</sup> DARNTON, Robert. **O grande massacre de gatos e outros episódios da história cultural francesa**. Rio de Janeiro: Graal, 1986. p. 143.

reportagens, entre 1926-1929, apresentou problemas e soluções sobre a empresa britânica, mas vivia um grande dilema, haja vista que o presidente do Ceará entre o período de 1928 a 1930 era um político do Partido Conservador, Matos Peixoto, cujos relacionamentos entre este e a diretoria da *Light* eram explícitos. Todavia não foi no nosso período de análise estudado que o Jornal do Comércio foi mais incisivo sobre a companhia, mas sim no ano de 1925, em que várias reportagens apareceram na medida em que este jornal tomou a defesa de Matos Peixoto, no qual a bancada do Partido Republicano Conservador tentava defendê-lo de suposta participação no aumento das tarifas da empresa. Na ocasião, este político trabalhava como Secretário do Interior do Estado. Nessa perspectiva, grande debate houve entre os articulistas do jornal O Ceará ferrenho crítico das atitudes da *Light* contra os políticos que atuavam a favor desta empresa e os redatores do Jornal do Comércio defensor destes.

O jornal O povo, quando surgiu em 1928, negligenciou grande debate que estava ocorrendo nesse ano que era o conflito dos empresários de bondes e ônibus perante o direito de circular sobre os trilhos da empresa *Light*. Apesar de ter sido um assunto de grande repercussão em Fortaleza, o Povo pouco noticiou esses acontecimentos. A postura adotada pelo jornal foi focar na atitude dos trabalhadores sobre o movimento grevista do ano de 1929, em que o jornal foi um profundo divulgador do movimento, e decidiu apoiá-lo tanto na divulgação das manifestações, nas notas de incentivo como também em doações em dinheiro para a continuação do movimento grevista. Por não se atender diretamente o conflito entre bondes e ônibus, alguns jornais criticavam a atitude do O Povo, como o Correio do Ceará. Os articuladores do Povo rebatiam e criticavam também a postura do Correio: “Não somos advogados de nenhum capitalista. Qual era o interesse do “O Povo” em ficar calado? O “Correio”, já intimado a declarar, não declarou. Será algum “cheque” do sr. Scott ? nós nunca apertámos á mão a esse cavalheiro”.<sup>268</sup>

O Correio do Ceará também foi participativo com o movimento grevista, assim como O Povo, foi um grande divulgador sobre as dificuldades que os trabalhadores estavam sofrendo mediante o descaso da empresa inglesa. Os problemas cotidianos provocados pela foram apresentados com muito vigor por esse jornal, mas, diferente de outros mais radicais, as melhorias produzidas pela companhia de bondes também eram apresentadas nas suas páginas.

---

<sup>268</sup> O Povo, Fortaleza, 09 ago. 1928. p.02

O jornal Gazeta de Notícias foi o que tentou mais diversificar as matérias. Enquanto alguns monopolizavam sobre um assunto (como a greve), a redação do jornal optou por apresentar todo o cotidiano que acontecia em relação ao trânsito de bondes. Foram temas desse jornal os horários, problemas de materiais, falta de energia, a instalação de novos trilhos e o conflito entre os empresários de bondes e ônibus que se decorreu em Fortaleza.

O Jornal O Ceará foi com certeza o periódico mais crítico em relação à empresa inglesa. Apresentou mais de 100 reportagens envolvendo o tema *Light* no qual não poupou crítica aos representantes da empresa, aos condutores, fiscais, ao governo municipal e ao governo estadual. Apresentou-se como um legítimo defensor do povo, o que lhe rendeu várias cartas da população a seu favor. Criticou de forma veemente os problemas estruturais da organização, a condescendência do poder público em relação aos desmandos da companhia e a falta de respeito aos passageiros. Foi um periódico muito importante, pois sua postura fez com que fosse apresentado em suas páginas a opinião de muitos fortalezenses a respeito da *Light* bem como a luta dos funcionários na greve de 1929. Jornal polêmico, não poupou críticas a determinados jornais e políticos. Criticou o Jornal do Comércio por defender os interesses do ex-advogado da *Light*, Matos Peixoto, que, segundo o jornal O Ceará, era um grande articulador dos interesses da dessa companhia.

Contudo, outra figura política de grandes ataques que o jornal fez foi contra o senhor Martins Rodrigues, que em 1929 era deputado líder do governo na Assembleia, no qual o jornal o apontou como grande defensor dos interesses da *Light*, uma vez que, além de deputado, este senhor exercia o cargo de advogado da empresa, e fez grandes defesas dos interesses da companhia no conflito da greve. É interessante perceber que em 1929, o Presidente do Estado, Matos Peixoto, já havia sido advogado da *Light*, e agora quem exercia esse cargo era nada mais, nada menos, que o líder do governo na Assembleia. A crítica do jornal O Ceará a esses dois políticos era árdua, por defender os interesses dos ingleses, assim como ganhou várias páginas acusações e defesas contra o Jornal Diário do Ceará que defendia com assiduidade o Presidente do Ceará.

A defesa dos interesses do Governo foi apresentada no jornal Diário do Ceará já que esse era o órgão oficial do governo. Por isso, a postura do jornal foi noticiar os acontecimentos que se passavam sobre a empresa de bondes elétricos. As boas iniciativas eram colocadas, bem como os problemas cotidianos que essa companhia repassava aos

fortalezenses, mas sempre tentado desvincular a imagem do Presidente do Estado aos problemas ocasionados pela *Light*. Por isso houve um grande debate entre o jornal O Ceará e o periódico defensor dos interesses do governo.

Por ultimo, para finalizarmos os jornais, também escreveu sobre a companhia britânica o jornal O Nordeste. Seguindo suas características católica e conservadora, o jornal tentou mostrar os lados positivos como os negativos da empresa inglesa, bem como apresentava matérias pedindo mudanças, mas evitando discursos que levassem a atitudes anárquicas.

Como a questão do transporte era tema recorrente no dia a dia da cidade, os jornais noticiavam as melhorias e problemas do transporte, e abriam, inclusive, espaço para a própria população se manifestar. Mais do que simplesmente defender os interesses dos usuários, os jornais conseguiram matéria prima para suas reportagens, já que ao abrir espaço para a população reivindicar, conseguiam sempre manter atualizado um tema de grande repercussão local que era o transporte público.

Dessa forma, os jornais conseguiam apresentar em suas páginas matérias atualizadas, de conhecimento das pessoas, o que obviamente contribuía para a sua distribuição. Utilizando-se disso, a população soube utilizar esse veículo informativo para divulgar suas reclamações e cobrar publicamente providências tanto dos empresários do setor, como das autoridades. Eduardo Silva, ao analisar as cartas populares enviadas no começo do século ao Jornal do Brasil destaca que essas cartas tinham como objetivo chamar a atenção do chamado “Estado Regulador”, ou seja, clamando a participação de inferência deste Estado.<sup>269</sup> Dessa forma as cartas divulgadas em Fortaleza eram um veículo de comunicação com os órgãos responsáveis pelo trânsito, para reivindicar os direitos de cidadania.<sup>270</sup> Segundo Pesavento, o ideal republicano favoreceu pensamentos sobre obrigações sociais, já que, para a autora, a República havia sido proclamada

em nome também da abolição dos privilégios do nascimento e a palavra cidadania tinha um sentido precioso de extensão de direitos ao povo, estabelecendo uma

---

<sup>269</sup> SILVA, Eduardo. **As queixas do Povo**. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1998. p. 34

<sup>270</sup> Concordamos com a concepção de Jaime Pinsky, na qual a cidadania é um conceito histórico, ou seja, não é uma definição acabada, mas sim que vai se modificando no tempo e espaço. No nosso trabalho, reivindicar cidadania quer dizer lutar pela aplicação de direitos e deveres que circunscreviam a realidade dos moradores da capital do Ceará. Para maior aprofundamento dessa questão da cidadania ver: PINSKY, Jaime; PINSKY, Carla Bassanezi (orgs.) **História da cidadania**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2003

relação entre os governados, que pagavam impostos, obedeciam às leis e votavam, e o Estado, que administrava os serviços públicos e controlava a política.<sup>271</sup>

Nessa mesma perspectiva, Sevcenko percebe que a história do começo do Brasil Republicano é compartilhada pela junção de tensões e por uma gama de ações de diferentes grupos e pessoas, que procuravam solucionar seus anseios bem como tentando ampliar seus direitos individuais e o pertencimento à coletividade.<sup>272</sup> Nos últimos anos da década de 1920, mais precisamente entre 1926 a 1929, percebemos um aumento considerável do número de reclamações nos jornais de Fortaleza em relação ao transporte da *Light*. Embora durante toda a década o serviço tivesse sido praticamente o mesmo, com similares problemas, por que as manifestações aumentaram no final da década? Vale lembrar que a população já havia se manifestado, em 1925, com boicotes aos trilhos da companhia, mas, até esse período, essa agitação decorria de um fato isolado, o aumento das tarifas, em um período em que somente havia essa empresa para o transporte.

De 1926 a 1929, a ação das pessoas reclamando nos jornais, se manifestando, eram diárias. É possível que o aumento do número de reclamações nesse período tenha sido efeito do aparecimento da concorrência à empresa inglesa. As reclamações foram aparecendo, para protestar perante o serviço da *Light* e para mostrar que somente ela era incapaz de efetuar o serviço, sendo necessário dinamizar o trabalho com outros empresários, que tentassem não cometer os mesmos erros. Era uma forma de pressão.

Mediante as colunas com suas reclamações, podemos, através do olhar parcial do observador e participante usuário, entender como foi o desenvolvimento do transporte coletivo, quais suas maiores deficiências, como a população reagia perante as imposições que considerava injustas e entendermos um pouco sobre a própria sociedade da época, uma vez que tanto ricos quanto pobres se utilizavam, em boa medida, do transporte público de Fortaleza. O homem urbano será analisado neste capítulo, como forma de entender como foi a sua participação e atuação perante os fenômenos ocorridos no cenário urbano de Fortaleza. A

---

<sup>271</sup> PESAVENTO, O cotidiano da república: elite e povo na virada do século. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1998. p. 41.

<sup>272</sup> SEVCENKO, Nicolau. O Prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, Nicolau (org). História da Vida Privada no Brasil, vol. 3 - República: da Belle Époque à Era do Rádio, São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.31

cidade grande é um local propício à exaltação de sentimentos, estímulos. Segundo Simmel, o homem da cidade grande está constantemente instigado a estímulos nervosos:

Com cada atravessar de rua, com o ritmo e a multiplicidade da vida econômica, ocupacional e social, a cidade faz um contraste profundo com a vida de cidade pequena e a vida rural no que se refere aos fundamentos sensoriais da vida psíquica. A metrópole extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai.<sup>273</sup>

As cartas escritas aos jornais tinham vários temas, como exemplo criticar as autoridades do Estado do Ceará, como o ex-secretário da Fazenda do Ceará Manoel Theophilo<sup>274</sup>, por utilizar dos bens públicos e por pagar suas contas com dinheiro do Tesouro, esbanjando uma imagem de superioridade pelo cargo que exercia:

Sr. redactor.

Ao tempo em que o sr. Manoel Theophilo era o muito poderoso e debochado Secretario da Fazenda do Ceará, S. Sa. Perambulava, de automovel, por toda a cidade, alongando-se ás vezes ao Mocuripe em alegres patuscadas domingueiras ou em circumspectas romarias a N. S. da Saúde.

Mas, o secretariado passou e, com elle, a delicia automobilistica paga pelo Estado, á custa do suor do povo ludibriado.

Agora, o sr. Manoel Theophilo já sabe andar a pé como qualquer mortal,

E, quando, quer fazer figura, S. Sa. Sae fóra do serio, pucha da carteira, perde amôr a um <<boró>>, e viaja em um bond de 2ª.

Ante-hontem, eu, pobre operario, jornaleiro do ganha-pão de todos os dias, tive a intransponivel honra de ter como visinho de banco (por signal, o caradura) num bond de 2ª classe, da Light, o sr. dr. Manoel Gaspar o muito poderoso ex Secretario da Fazenda do Ceará”.<sup>275</sup>

Nesta reportagem, podemos perceber a impressão de um operário que ao encontrar uma autoridade do Estado transitando no mesmo veículo que o seu, entendia essa situação como sintoma do rebaixamento de tal pessoa. O motivo dessa crítica pode ser encontrado no uso dos bondes de segunda classe. Como vemos, a criação do bonde de segunda classe foi realizada para a *Light* poder aumentar suas passagens, o que refletiu numa distinção social na cidade. Como as pessoas necessitavam andar de bonde, a empresa dividiu seus carros de acordo com o nível econômico dos passageiros, fragmentando-os em passageiros de primeira

<sup>273</sup> SIMMEL, Georg. *Metrópole e Vida Mental*. IN:VELHO,O.G.(org.)**O Fenômeno Urbano**.RJ: Zahar Editores, 1976, p.12

<sup>274</sup> Manoel Manoel Theóphilo Gaspar de Oliveira, capitão e médico do exército, atuou como deputado da Assembléia Legislativa do Ceará, assumindo a secretaria secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, no governo do Presidente do Estado José Moreira Rocha. In: [http://www.jornalocircular.com/index.php?option=com\\_content&view=article&catid=1%3Aultimas&id=1385%3Aadesembargador-jose-moreira-da-rocha&Itemid=164](http://www.jornalocircular.com/index.php?option=com_content&view=article&catid=1%3Aultimas&id=1385%3Aadesembargador-jose-moreira-da-rocha&Itemid=164). Acessado em 11. Fev. 2011

<sup>275</sup> **O Ceará**, Queixas do Povo, Fortaleza, 27 nov. 1926. p.09

classe (o grupo melhor dotado financeiramente) que utilizavam veículos de passagem mais cara, mas em bondes de melhor qualidade e, do outro lado, os veículos populares, de segunda classe, com um serviço de pior qualidade, mas com preços mais acessíveis, onde circulava a classe trabalhadora de Fortaleza.

Nesse escrito, percebemos que o autor conseguiu unir o “útil ao agradável”. Fez críticas a uma pessoa cujo comportamento não gostava como também uma ironia quanto ao bonde de segunda classe. Nas colunas “Queixas do Povo”, geralmente o jornal O Ceará deixava espaço para os leitores apresentarem sua insatisfação em relação aos ditames da cidade, mas evitava colocar nomes de pessoas importantes. Então qual foi a estratégia do passageiro para citar o nome do ex-secretário da Fazenda? Atraiu uma situação vinculada a um fato que cotidianamente estava nos jornais: o transporte público, especialmente o bonde da *Light* e seu serviço inferior de segunda classe, e fez duras críticas ao político em questão.

No dia posterior, o Jornal O Ceará publicou uma nota desculpando-se de que a reportagem vinculada ao nome do ex-secretário da Fazenda ia de encontro ao objetivo do jornal em abrir espaço à população, na medida em que havia um conteúdo com ofensas morais, que contrariava a ética do Jornal. Para esse veículo, era importante a abertura de suas páginas às opiniões e reclamações dos leitores, mas mantendo um grau de respeito perante as pessoas citadas.<sup>276</sup>

O uso das colunas dos jornais foi prática adotada, também, para se fazer apelos e reclamar da estrutura da cidade não preparada para atender à mobilidade das pessoas. Em uma espécie de diálogo com o redator do jornal, o escritor apresentava suas demandas e dificuldades em relação ao deslocamento entre os bairros Prainha e Praia de Iracema, especialmente para os usuários que necessitam usar tanto bondes como ônibus no difícil percurso enfrentado.

Sr. Redactor,

Por intermédio do vosso jornal, paladino extrenuo das boas causas, venho dirigir ao Egreggio Chefe do Execcutivo Municipal, o appello de centenas de familias que habitam a Praia de Iracema e os seus arredores.

É o caso que, o transito da Praia propriamente dito, com o resta da cidade, faz-se atravez do indomito areal do Altamira, até á rua do Seminario do modo mais penoso possivel, pois alem do areal, existe uma rampa de subida bem accentuada.

<sup>276</sup> O Ceará, Fortaleza, 28 nov. 1926. p.14

Ora, sr. Redactor, do ponto terminal da prada do “auto-omnibus e bondes, na Praia de Iracema, á rua do Seminario, medeam apenas trez quarteirões, os quaes, calçados, dariam transito suave e facil á toda população praiana sem a enorme desvantagem, do dilema que a atormenta: extenuar-se atravez das areias, ou fazer a enorme curva seguida pelo trajecto da linha de bondes.

Calcule o sr. Redactor que uma familia da Praia de Iracema tenha que assistir a missa na Egreja mais proxima, que é a da Prainha – ou seguirá pelo areal, galgando o Altamira, ou tomará o bonde ou auto-omnibus, indo até á Praça, e dahi tomará outro bonde, o da Prainha, para ir á Egreja.<sup>277</sup>

Chamar a atenção das autoridades municipais: esse era um dos objetivos da escritora do texto, cidadã que se apresentava com o nome de Margarida. É importante observar que, na maioria das cartas, os signatários das críticas adotavam expressões como “um leitor” ou “um cidadão” e afins. Acreditamos que a identificação deixava a pessoa muito exposta, tanto que mesmo apresentando seu nome, Margarida, a autora, não apresenta sobrenome ou algo que possa realmente identificá-la. Mas diferente dos artigos, no texto da pessoa chamada Margarida, não encontramos uma crítica, mas essencialmente um apelo perante o poder público municipal.

Como naquele tempo ter acesso direto em reuniões com o prefeito ou com os próprios vereadores era algo difícil, a maneira encontrada para repassar algum apelo era através dos jornais. Mas a pessoa que fazia a reclamação não se limitava a somente pedir, haja vista que convivia com o problema todo dia, pela sua experiência. Os usuários teciam também sugestões sobre como a prefeitura poderia resolver a adversidade da locomoção das pessoas. Para Margarida, a solução, neste caso, seria a construção de três quarteirões de calçamento ligando “o ponto terminal da parada de bondes na Praia de Iracema, ao calçamento da rua do Seminario, pelo Altamira”<sup>278</sup>.

O que a moradora da Praia de Iracema estava pedindo era uma solução para os grandes problemas que havia na cidade de Fortaleza em relação ao trânsito: a construção de calçamentos, tendo em vista que a falta de ruas com condições de bondes, automóveis e ônibus circularem foi o epicentro de uma questão na qual os empresários de bonde e ônibus se enfrentaram. No final do seu artigo, a moradora do bairro de Iracema, estabelecia uma relação de reciprocidade com o jornal, agradecendo e mostrando a importância desse apelo no jornal: “Empreste, sr. Redactor, o prestigio de sua sympathica folha a esse tentamen, e Iracema

<sup>277</sup> **Diário do Ceará**, 28 fev. 1928. p.03,04

<sup>278</sup> idem

saberá agradecer esse benefício incalculável e imprescindível à beleza de sua Praia. MARGARIDA<sup>279</sup>

Usar o poder midiático, uma estratégia propagandística através das percepções diárias do que estava acontecendo na cidade, foi uma arma da qual as pessoas se utilizaram para apresentar suas queixas e preocupações com a questão do tráfego. A circulação incorreta de bondes e ônibus, assim como o estacionamento desses veículos em pontos centrais da cidade - como na Praça do Ferreira - quando não havia um certo controle, prejudicavam em demasia os circulantes das ruas de Fortaleza. Por isso, utilizar o espaço do jornal era um instrumento importante:

Sr. redactor.

A secção “Queixas do Povo”, do vosso apreciado matutino, é, de facto e de verdade, a tribuna por onde a canalha sagrada faz chegar ao conhecimento dos governantes as suas justas reclamações.

Sem ella, o povo ficaria desamparado, não tendo para quem appellar.

Hoje, sirvo-me della para chamar a atenção das autoridades para o tráfego no trecho da rua Guilherme Rocha entre as ruas Barão do Rio Branco e Major Facundo.

Com a construção do arranha-céu, que estão edificando em frente da Art-Nouveau, o trânsito por aquelle trecho, tornou-se difficil e perigoso.

Já bem estreita, a rua, com a interrupção de um dos passeios, tem o seu tráfego congestionado, impossibilitando, ás vezes, a passagem dos transeuntes.<sup>280</sup>

Um fato podemos perceber em várias reportagens, especialmente nas matérias que circulavam no Jornal O Ceará: um certo maniqueísmo que dividia bem e mal rigorosamente. Sempre havia um salvador, que, no caso, era o próprio jornal, chamado de “apreciado matutino”, “defensor da população”, “paladino extrenuo das boas causas” que se batia contra o vilão que, em determinados momentos, era o trânsito, a prefeitura, o governo estadual, os empresários de ônibus e a maioria das vezes a *Light*. Apresentar o jornal como defensor dos interesses da grande maioria da população foi uma estratégia interessante por parte dos articuladores do jornal para ganhar respaldo e certa credibilidade.

### 3.2. Reclamação é todo dia, seja no centro ou na periferia: o caso da “Pata Choca”.

Não era somente a área central do perímetro urbano que demandava preocupações com a estrutura das vias, mas locais periféricos, como o bairro de Messejana<sup>281</sup>, eram citados como

<sup>279</sup> idem

<sup>280</sup> O Ceará. Queixas do Povo, Fortaleza. 21 ago. 1928. p.07

responsabilidade do governo municipal, que precisava urgentemente melhorar as estradas de acesso como também ampliar o número de veículos de transporte coletivo entre Fortaleza e Messejana<sup>282</sup>:

Sr. Redactor.

A proposito de uma local do “Correio do Ceará” de 12 do corrente, sobre a situação lamentavel em que se acha actualmente a estrada que liga a prospera villa de Mecejana a esta capital, venho pedir a v. s. agasalho para as linhas que seguem:

Quem se dá ao incommodo de viajar até Mecejana e observa o movimento espantoso da estrada, fica contristado em constatar o péssimo estado em que se acha referida rodovia.

Todo o percurso da estrada acha-se grandemente damnificado pela acção das chuvas e pelos effeitos naturaes do transito de animaes e vehiculos; ha, porém, um trecho que presentemente està quasi intransitavel, é o que fica comprehendido entre as três pontes mais conhecidas pelas “pontes do Cocó”.<sup>283</sup>

O autor do trecho chamava a atenção para o estado de conservação da estrada de Messejana, uma vez que era através desse percurso que entrava uma grande quantidade de gêneros de primeira necessidade que abastecia a cidade de Fortaleza. O percurso tinha de transição diária de carros e caminhões passando pelas muitas dificuldades da estrada em péssimas condições de circulação.

O fato de Messejana ser um pólo de preocupação de moradores reflete o crescimento da cidade de Fortaleza em relação aos seus subúrbios e à importância da ligação com a capital, o que demandava meios de transporte eficazes. Era preciso dotar a estrada de boas condições de uso para o transporte tanto de mercadorias como de pessoas. Todavia, como vimos no 1º capítulo, as autoridades pouco investiram na estruturação de um bom calçamento nas principais ruas de Fortaleza. Então como poderia haver uma boa estrutura de calçamento em vias secundárias, como a de Messejana, que apesar de sua importância não tinha o mesmo peso do que as ruas centrais de Fortaleza?

---

<sup>281</sup> “A palavra Messejana, segundo José de Alencar (“Iracema”, 2a edição), é de origem Tupi e significa “Lagoa ao abandono” e deve ser escrita com C - Mecejana . Todavia, é um vocábulo de origem portuguesa, tendo que ser escrito com SS. – Messejana.” In: <http://www.portalmessejana.com.br/igreja/historico.htm>. Nas citações, mantivemos a escrita “Mecejana” para utilizarmos a ortografia da época apresentada nos jornais.

<sup>282</sup> Fortaleza anexou Messejana no ano de 1921. RIBEIRO apresenta uma possível explicação para esse ato: “A extinção definitiva do município de Messejana (e o de Parangaba) se verificou no governo Justiniano de Serpa. Pequenos, vizinhos e com suas sedes muito próximas de Fortaleza a qual carecia de uma área maior para o seu município, parece ter sido o principal motivo da eliminação das referidas comunas, nascidas da mesma origem e boas vizinhas no decorrer dos séculos.” RIBEIRO, Esaú Costa. **Memorial e Historia de Messejana**. Fortaleza: Editel, 1982. p.73

<sup>283</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 nov. 1928. p.07

A atuação das autoridades foi passar a responsabilidade de estruturar as vias aos proprietários da empresa que fosse agraciada com as concessões nas estradas. O Governo Estadual concedeu ao empresário Antônio Fiúza Pequeno, no ano de 1922, uma permissão para explorar num prazo de 25 anos as estradas de rodagem do Estado<sup>284</sup>, através de sua empresa, a Auto Viação Suburbana. Esta explorou o serviço de transporte coletivo interligando Fortaleza a Messejana. Percebemos que quem libera a concessão é o governo estadual. Isso mostra que o transporte coletivo era embasado em meios muito confusos, onde governo do Estado e prefeitura municipal dividiam responsabilidades na construção desse sistema, e, em muitos casos, ambos se abstinham dessas responsabilidades. Grande prejudicada era a população que além dos problemas tinha mais uma dificuldade, pois a quem se devia reclamar ao prefeito ou ao governador?

No começo do ano de 1925, a Auto-Viação Suburbana começou a construir uma linha para o deslocamento de seus veículos entre Fortaleza-Messejana, iniciando “o assentamento dos trilhos na estrada de Messejana, saindo do ponto final dos bondes no boulevard Visconde do Rio Branco.”<sup>285</sup> A extensão da linha dos trilhos até Messejana era de 10 Quilômetros, tendo dois desvios no Alto da Balança e em Cajazeiras.<sup>286</sup>

A prática realizada para a empresa concessionária de Messejana era muito similar à questão da *Light*, que se pautava em a empresa adquirir a concessão com a condição desta estruturar um modo de realizar essa locomoção. Como a empresa inglesa, a empresa de Fiúza Pequeno resolveu transitar por cima de trilhos, ao invés de tentar calçar ou reformar a estrada de “Mecejana”, o que nos leva a supor que andar por cima de trilhos era mais fácil ou, bem provável, menos oneroso para o concessionário. Ou seja, andar por cima de trilhos seria mais cômodo financeiramente do que construir todo um calçamento para a estrada.

Nesse sentido, a construção de trilhos que iriam interligar os carros da empresa Suburbana representava uma grande evolução, preenchidos os anseios das pessoas que necessitavam desse tipo de transporte:

Assim, nossa capital, dentro em breve, será dotada de mais esse progresso, de grande utilidade não só para os moradores e commerciantes daquela zona, como tambem

---

<sup>284</sup> Lei Estadual nº2006 de 16. out. 1922

<sup>285</sup> Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. Op. Cit. p.155

<sup>286</sup> **Jornal do Comercio**, Fortaleza, 30. jan. 1925. p.02

para os habitantes de Fortaleza que deste modo terão facil meio de transporte para o ameno suburbio, na epoca abafadiça do verão.<sup>287</sup>

No entanto, a grande reclamação que surgiu em torno do empreendimento foi o estado calamitoso no qual a obra deixou a estrada de Messejana e Cajazeiras. Somente um grupo saiu favorecido com a implantação dos trilhos que foi a própria empresa Auto Viação Suburbana, uma vez que da forma como foram assentados os trilhos na estrada, com uma grande diferença de nível em relação ao leito da estrada, tornava-se de extrema dificuldade outras espécies de veículos transitarem pelos trilhos, a não ser *tramways* motores utilizados pela empresa. O modo como foram colocados os trilhos na estrada de Messejana, se foi intencional ou não, acabava monopolizando a circulação a favor da empresa, uma vez que somente os veículos dessa empresa estavam adaptados a circularem em trilhos dessa estrutura.<sup>288</sup>

A situação debatida tem a mesma constituição da concessão servida à empresa de bondes *Light*, quer dizer, concessões de longo período, cujo capitalista proprietário optou como forma de fazer seus carros se locomoverem construir trilhos em vez de calçar ou planar a estrada. Todavia no caso da empresa de Messejana, a situação aparentava ser propriamente mais crítica, uma vez que nos trilhos colocados pela *Light*, os ônibus, se quisessem, tinham condições físicas de transitar, o que não decorria nos trilhos da empresa Auto Viação Suburbana, que, pelo nivelamento dos trilhos, somente seus carros apresentavam condições de exercerem esse serviço.

Mediante essa situação, a Prefeitura de Fortaleza era alvo de muitas críticas pela situação em que se encontrava a estrada de Messejana e pela indisponibilidade de outros veículos conseguirem fazer a transição. Em 1927, diante da situação, o Prefeito da capital, Godofredo Maciel, expediu um ofício ao Superintendente interino da Auto Viação Suburbana, Fernando Fiúza, determinando que algumas modificações fossem aplicadas pela empresa em relação aos seus trilhos e à estrada:

De conveniencia será que essa companhia mande com a urgencia que o caso requer, pois se aproxima a estação invernososa, revestir de uma camada de barro apiloado não só a faixa compreendida entre os trilhos, como tambem ambos os lados da

---

<sup>287</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 28. jan. 1925. p.02

<sup>288</sup> O carro da empresa Auto Viação Suburbana tinha como características ser “um carro motor para 26 passageiros, uma pequena locomotiva, um carro reboque para 20 passageiros e 2 pranchas de 3 toneladas cada uma, para o transporte de carga. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza. 10 jan. 1929.

bitola, em uma distancia tanto quanto a necessaria para que as extremidades dos dormentes fiquem completamente cobertas o que permittirá o facil acesso e transito dos vehiculos em toda a largura daquela movimentada via publica. Aguardando prompta resposta, pois assim o <sup>289</sup> exige a urgencia do caso, tenho a satisfação de vos apresentar codeaes saudações.

Tanto a empresa quanto a Prefeitura de Fortaleza foram alvos de reclamações perante o estado lamentável aa estrada de rodagem. Por muitas vezes a culpa era atribuída à atuação displicente da prefeitura e ao descaso perante a situação. No mesmo ano, a Gazeta de Notícias afirmava “A culpa recae indirectamente sobre a Prefeitura que não dá ao caso que ora commentamos, a consideração devida, obrigando a empreza culpada fazer os melhoramentos precisos.”<sup>290</sup>

O emissor da reclamação nesta última matéria não foi o usuário, mas sim o editor do jornal Gazeta de Notícias, o que demonstra que os jornais da época não se limitavam a expressar as queixas dos usuários, mas compactuavam com as ideias que circulavam e que geravam notícias.

O que era pra ser considerado uma evolução e conquista pelo tráfego de um veiculo coletivo entre Fortaleza e Messejana, na verdade transformou-se em prejuízos e reclamações por parte dos viajantes que necessitavam de uma estrada para a transição. A aplicação dos trilhos, não só prejudicou os veículos motorizados que poderiam utilizar essa estrada, como carros, caminhões, e como até os de força animal, uma vez que “Auto-viação quando não trouxesse outros bens, traria o de quebrar as pernas dos animais que por ali trafegam e tornar a estrada intransitável para o percurso de automóveis e caminhões.”<sup>291</sup>

Para agravar a situação o carro da Auto Viação Suburbana apresentava graves problemas, que poderiam resultar em acidentes ou até morte, como por exemplo a falta de freios<sup>292</sup> da pata choca (nome pelo qual o carro da empresa foi pejorativamente apelidado.)

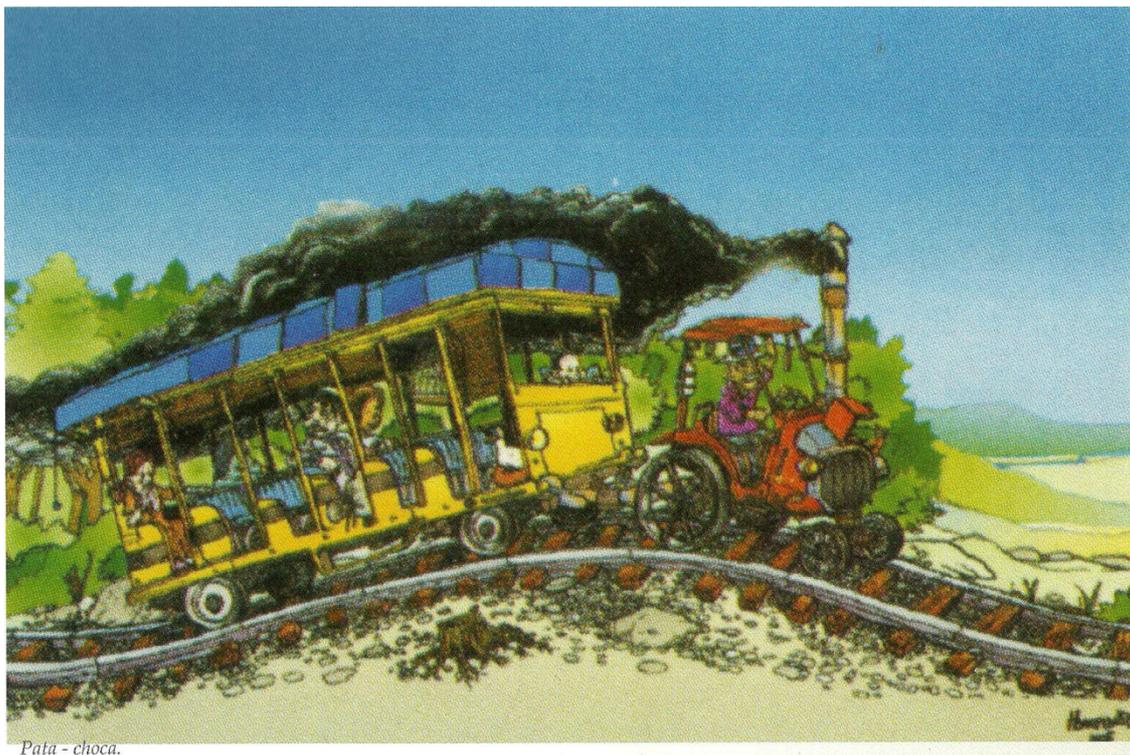
---

<sup>289</sup> **Diário do Ceará**, Fortaleza, 26 dez. 1927. p.02

<sup>290</sup> **Gazeta de Notícias**, 04. ago. 1927. p.06

<sup>291</sup> **Gazeta de Notícias**, 04 jan. 1928. p.03

<sup>292</sup> **O Povo**, Fortaleza, 26 abril 1928. p.06



*Pata - choca.*

Figura 17 - Representação do veículo “Pata-Choca”. Fonte: Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. Op. cit. p.156

A imagem retrata como seria a forma do veículo da empresa Suburbana, que mal chegou a transitar devido à empresa não investir e concluir com as suas obrigações. A ideia corrente era que a responsável pela fiscalização da empresa, bem como a imposição de penas, fosse a prefeitura municipal de Fortaleza, já que a empresa Auto Viação Suburbana tinha destruído algo de responsabilidade da prefeitura: a manutenção da estrada. Nessas circunstâncias, as reclamações, queixas e apelos, em muitos periódicos, tiveram como alvo a prefeitura municipal, afim de que esta tomasse a iniciativa de obrigar a empresa concessionária deixar a estrada em condições de uso por todos os veículos:

Ao sr. Prefeito de Fortaleza,

Há tempos clama a imprensa por providencia do sr. Prefeito contra o estado da estrada de Mecejana, de Tauhape e Cajazeiras, que a empresa do sr. Antonio Fiusa deixou quase intransitavel, por ocasião de collocar ali os seus trilhos.

Não ha quem desconheça que a essa empresa cabe a obrigação de consertar o que tem estragado, devendo deixar a estrada como a encontrou.

Pois bem: o sr. Godofredo Maciel officiou ao gerente, e este comprometteu-se a tomar em toda consideração a justa reclamação do povo, aceita pela autoridade.

Até agora, porém, nada se tem feito, e os proprietarios de caminhões que transitam de Aquiraz a Fortaleza estão na imminencia de suspender o trafego, porque é grande o risco que correm os passageiros e enorme o estrago dos seus vehiculos.(...)Um aquiraense<sup>293</sup>

<sup>293</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 05 fev. 1928. p.04

Ninguém melhor do que as pessoas que necessitavam transitar pela estrada para poder avaliar o que estava ocorrendo. Os viajantes reclamavam que entre Messejana e Fortaleza, parte do percurso, no final do ano de 1928, encontrava-se danificado pela ação da natureza, como as chuvas. Para piorar a situação, a empresa A. V. Suburbana optou por não mais concluir o serviço para o qual foi designada, deixando a obra de assentamento dos trilhos inacabada:

Sr. Redactor

A decantada Companhia, proprietária dos trilhos velhos que se acham colocados ao longo da estrada até às proximidades de Mecejana, parece que não pretende mais concluir o serviço iniciado.

O único carro que possui a aludida Companhia para o transporte de passageiros, (a "pata choca", como é geralmente conhecida), acha-se constantemente em desarranjos, não inspirando nenhuma confiança, seu interessante "horário".

De modo que a colocação dos referidos trilhos veio piorar ainda a situação, pois que, além de não servirem ao fim collimado, reduziu a largura da estrada pela metade, danificou-a e conseqüentemente prejudicou o trafego dos outros veículos.<sup>294</sup>

Como o investimento não dera retorno, a empresa não concluiu a colocação dos trilhos na estrada, tampouco lançou mais carros para fazer o percurso. Além disso, iniciou as tentativas para transferir seus privilégios, através da venda de seu material fixo e rodante. Assim a situação na qual os passageiros se encontravam entrava em estado de alerta, uma vez que a companhia não mais cumprindo com suas responsabilidades acentuaria o descaso perante os problemas por ela criados na estrada de Messejana.

Falamos em investimento, mas o investimento da empresa foi pouco. Consubstanciou-se somente nos trilhos. Entre o ano que recebeu a concessão de explorar(1922), vemos até 1928 que somente um carro havia transitado para fazer a circulação. Era pouco para se conseguir um possível lucro. Isso pode explicar um número reduzido de pessoas, já que só havia um veículo e este ainda tinha uma estrutura física precária.

Não obstante, as pessoas que se sentiam prejudicadas com o relaxamento da empresa mobilizaram-se. Inúmeros moradores de Messejana efetuaram idas e vindas, afim de convencer o Governador do Estado, o prefeito de Fortaleza e os deputados da Assembleia

---

<sup>294</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 nov. 1928. p.07

Legislativa para que eles também se mobilizassem em favor das melhorias na estrada que ligava Fortaleza àquela localidade.<sup>295</sup>

Com a presença física dos moradores de Messejana ou no espaço aberto nos jornais, os cidadãos que necessitavam circular cotidianamente nessas vias, apresentavam suas reclamações e apelos. Para os circulantes, era muito importante conseguir o apoio da Prefeitura Municipal de Fortaleza, já que, como a iniciativa privada tinha deixado uma situação calamitosa na estrada, restava pedir e exigir do poder público a restauração:

Ilmo. Sr. Redactor chefe da "Gazeta de Notícias"

Mecejana é uma villa caipora e martirizada ultimamente pelos governos. O sr. Moreirinha que foi seu hospede, enquanto todas as semanas comia hóstia, preparava torturas para nossa população.

Arranjou a Empresa da "Pata-choca", veículo indecente que trafega dois, três dias na semana, quebra-se.

Só serviu a Empresa que o Moreirinha organizou, para deteriorizar a estrada que está intransitável.

Foi um absurdo o fechamento desta Estrada, deve, pois o ilustre Prefeito Álvaro Weyne, desapropriar a tal Estrada que grande transtorno vem causando a população.<sup>296</sup>

A estrada de Messejana estava com algum problema porque havia um culpado que, na ótica do popular que escreveu, era o governador do Estado, “Moreirinha”, José Moreira da Rocha (1924-1928 como governador). É interessante percebermos o grau de descontentamento demonstrado pelo autor nos termos apresentados na reclamação. Ele usou o rebaixamento do nome de uma autoridade para o grau diminutivo, além de usar termos de forte expressão como “comedor de hóstia”, “torturas”, “indecente”.

Em certo sentido o autor tinha razão ao reclamar do governo do Estado, já que foi esse órgão quem concedeu a permissão para que a empresa de Fiúza Pequeno atuasse. Todavia não foi na gestão do “Moreirinha”, mas do governo de Justiniano de Serpa (1920 -1923), uma vez que a empresa Auto Viação Suburbana tinha conseguido sua concessão através da Lei nº 2006, de 16 de Outubro de 1922. Mas por que este autor fez diferente em relação aos demais escritores? Falou mal do governo do Estado e não fez críticas à prefeitura? Embora o governo do Estado tenha contribuído para acabar com a estrada com a concessão de uma empresa, a responsabilidade desta estrada era da prefeitura, ou seja, o único órgão que podia ajeitar a via era a prefeitura. De modo que era importante em vez de criar atritos com a prefeitura, angariar

<sup>295</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 20 fev. 1929. p.07

<sup>296</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 05 mar. 1929. p.05

sua simpatia para que o que prefeito, chamado de ilustre, pudesse refazer e consertar os erros do governo estadual.

No ano de 1929, com um histórico de reclamações e um serviço de má qualidade, a empresa de Antônio Fiúza Pequeno e seu veículo, a Pata Choca, deixaram de circular. Um ano depois, em 1930, a opção viável para o governo foi rescindir, sem nenhuma indenização, o contrato firmando entre este empresário e o Estado do Ceará.<sup>297</sup> Mas se a concessão da estrada havia acabado, o reflexo da falta de investimento na via ainda refletia no cotidiano das pessoas, principalmente pela instalação dos trilhos, que continuavam dificultando a circulação das pessoas.

A “Pata Choca” podia não mais estar circulando, mas seus efeitos ainda eram sentidos pelos habitantes de Fortaleza, e principalmente, de Messejana. A grande interrogação era de quando os trilhos seriam retirados, uma vez que a estrada continuava imprópria para a circulação e o governo municipal não poderia ficar indiferente a uma questão que tanto prejudicava um número importante de pessoas. As reclamações avolumaram-se na medida em que, fazendo um comparativo com a estrada anterior carroçável, onde poderia haver circulação, foi colocada uma ferrovia considerada grotesca e anacrônica. Mediante essa situação, só restava ao governo reparar urgentemente a estrada, além de retirar os incômodos trilhos presentes:

Sr. redactor

E de urgente necessidade que a illustrada Interventoria do Estado lance as suas vistas para os taes trilhos da “Pata Choca” a mais prejudicial de todas as patas com chôco e sem chôco.

A Estada de Mecejana, uma das mais uteis e mais bellas de Fortaleza, é, presentemente a mais terrivel de se trafegar.

Talvez não haja outra de aspecto mais feio e mais offensivo aos interesses publicos.

Já esta tardando uma providencia razoavel de parte do nosso governo.<sup>298</sup>

Nessa reportagem, a reclamação continua voltada para o Governo Estadual. Isso reflete o que debatemos, governo estadual e municipal tentavam estruturar um sistema de transporte na capital e muitas vezes se perdiam em suas decisões. Nesse sentido, identificar o culpado e o possível órgão que fosse resolver o problema se tornava difícil para a população que ora reclamava à prefeitura, ora voltava os olhos para o governo do Estado.

<sup>297</sup> Decreto Estadual nº65 de 30 de dezembro de 1930.

<sup>298</sup> **O Ceará**, Queixas do Povo, Fortaleza, 09 dez. 1930. p.05

Esse fato decorrido no final da década de 20, entre Fortaleza e seu subúrbio é interessante de ser apresentado na medida em que voltamos o olhar para as pessoas que cotidianamente precisavam tanto de uma estrada viável como de um serviço eficiente de transporte coletivo. Perante situações grotescas e negativas desencadeadas por uma empresa privada, os habitantes, especialmente de “Mecejana”, não se limitaram a aceitar os desmandos que estavam ocorrendo em torno do seu sistema de transporte. Mas pelo contrário, insurgiram-se vozes que protestaram e reclamaram demasiadamente do que estava acontecendo. Apresentaram suas queixas tanto procurando as autoridades, quanto utilizando o espaço cedido pelos jornais, o que serviu para intensificar e divulgar a situação difícil em que se encontravam as pessoas que necessitavam usar a “Pata Choca” ou simplesmente transitar nessa estrada.

Tal atitude não se limitou somente às pessoas que necessitavam da transição entre Fortaleza e “Mecejana”, mas principalmente ocorreu entre as pessoas que necessitavam transitar dentro do núcleo urbano de Fortaleza, como poderemos ver a relação dos passageiros em relação ao governo municipal, a *Light* e aos empresários de ônibus.

### **3.3. O povo necessita de uma Inspetoria de Veículos atuante.**

No período entre o ano de 1926 a 1929 muitos problemas aconteceram em torno do transporte coletivo que prejudicavam diretamente os usuários de sistema. A quantidade de acidentes que ocorreram entre bondes e ônibus foi bastante elevada e passou a causar temor entre os passageiros. Diariamente matérias sobre desastres eram veiculadas nos jornais:

Cada vez mais se vão tornando repetidos os encontrões de bondes com auto omnibus, dos quaes, felizmente, a não serem desastres materiaes, até agora não se registraram accidentes pessoas.

Hontem, pela 17 e 30 o bonde n.10, da linha da Estação, panhou, pelas costas, em frente ao Collegio Castello, na rua D. Pedro, o auto-omnibus n.46, da firma Ribeiro & Pedreira.

Do choque resultou sair o auto-omnibus, que é da marca Doto-omnibus, que é da marca Dodge, com a parte traseira damnificada, dada a força do choque, pois o bonde vinha com velocidade naquelle ponto da linha que é uma rampa e não obedeceu ao freio dado pelo motorneiro, que procurou, segundo pessoas que viajavam no *tramway* evitar o desastre.

Somente hoje é que se vae apurar, mediante inquérito, a quem cabe a responsabilidade da ocorrência, da qual não saiu nenhuma pessoa ferida a não ser o condutor do bonde que ficou com ligeiro arranhão no braço.<sup>299</sup>

Os usuários sabiam que, para haver uma mudança, fazia-se necessário que motoristas de carros, caminhões e principalmente condutores de bondes e ônibus fizessem a sua parte, respeitando as regras e os princípios de educação necessários a uma boa circulação no trânsito.

Todavia, somente esperar pela iniciativa dos condutores ou dos empresários de transporte coletivo, não seria suficiente para solucionar ou dizimar com todos os problemas. A questão era mais complexa e exigia a iniciativa do órgão responsável pela regularização do trânsito: a Inspetoria do Trânsito. Afinal grande parte dos acidentes decorria da disputa de ônibus e bonde por passageiros.

A Inspetoria tinha entre outras atividades, a fiscalização, a punição e a matrícula de veículos. Era o órgão de maior responsabilidade no desenrolar de uma estrutura eficiente de transporte. A grande queixa repassada pelos usuários era de que havia uma Inspetoria ineficiente e que não apresentava capacidade de solucionar as adversidades produzidas cotidianamente no trânsito de Fortaleza. O povo se manifestou como cidadão, que atua exigindo cumprimento de regulamentações, criação de normas, fiscalização. Enfim, o povo exercia um papel de vigilante.

Uma evidência da pouca efetividade da Inspetoria era o acúmulo diário de desastres entre veículos na área urbana, e, principalmente, a sua atuação displicente na fiscalização e punição dos transgressores, e atender as reclamações dos maiores prejudicados, os usuários. O processo fiscalizativo despontava como sendo um grande problema para a cidade. Ele se limitava aos arredores da Praça do Ferreira, núcleo central da cidade, e ainda era precário.

Em outros trechos movimentados da cidade, dificilmente as pessoas podiam localizar um policial ou um fiscal que estava responsabilizado em fiscalizar carros, caminhões, bondes e ônibus. O que aparentava era que Fortaleza, apesar de ter um órgão exclusivo para a atividade de controle e fiscalização do trânsito, era como se este não existisse ou não

---

<sup>299</sup> **O Nordeste**. Fortaleza, 31 jan. 1928. s/p

exercesse sua função, como afirmava um cidadão que comentava no jornal “a tal Inspectoria de Vehiculos nada faz, nada produz, nada beneficia, e, tão serve para nada.”<sup>300</sup>

Por estas observações, a imagem que a Inspetoria de Veículos construída por muitas pessoas era de um órgão inútil, administrado por pessoas incapazes:

Sr. redactor.

Apezar do clamar por parte da imprensa e do povo, o serviço de vehiculos de Fortaleza é o mais vergonhoso possível.

Referido serviço além de vergonhoso é prejudicial á população devido aos desastres de todos os dias que podiam ser evitados si a Inspectoria de Vehiculos fosse dirigida por pessôa criteriosa e inteligente.<sup>301</sup>

A questão se tornou delicada se pensarmos que a Fortaleza do final da década de 1920 era um local em que a cada dia aumentava o número de veículos motorizados. Outro ponto que precisa ser tocado é que essa época reservou para os fortalezenses um conflito de grandes proporções entre os bondes da *Light* e os ônibus, especialmente da empresa Ribeiro & Pedreira. Esse conflito, que teve facetas caracterizadas pelo conflito da concorrência e do monopólio, apresentou suas consequências: grandes velocidades, desrespeito aos passageiros e ao próprio condutor da empresa adversária e, principalmente, cotidianos choques de veículos, que machucavam passageiros e interrompiam o trânsito:

Sr. redactor.

Varias vezes, o vosso sympathizado matutino tem registado desastres motivados por automoveis e bondes da <<Light>>.

A imprensa de Fortaleza, em repetidas occasiões, tem publicado justas e merecidas reclamações contra o mau serviço desta Inspectoria de Vehiculos, a babozeira mais inutil e mais prejudicial das babozeiras deste quadriennio governamental.

Não obstante as mais coherentes reclamações do povo de Fortaleza, esta Repartição de Vehiculos nada faz, conservando-se na mais criminosa inacção, confirmando cada vez mais o mau conceito em que tida pela nossa população soffredora.<sup>302</sup>

O conflito entre bondes e ônibus foi tão aguçado que os acidentes decorridos não aconteciam somente pela velocidade e perda de controle dos carros, mas determinados desastres foram ocasionados intencionalmente devido às divergências e rivalidades entre as empresas de ônibus Ribeiro & Pedreira e também a Vera Cruz contra os bondes da *Light*. Esse conflito foi incorporado pelos trabalhadores das companhias. Segundo o Jornal O Ceará,

<sup>300</sup> **O Ceará.** Queixa do Povo. Fortaleza, 07 jan. 1928. p.07

<sup>301</sup> **O Ceará.** Queixas do Povo. Fortaleza, 20 jan. 1928. p.04

<sup>302</sup> **O Ceará.** Queixas do Povo, Fortaleza, 24 fev. 1928. p.09

estava havendo um combate de veículos, cujo resultado foi um complô desencadeado pelos motoristas da *Light* para destruir os ônibus que estavam circulando em Fortaleza.

O senhor Eduardo Araújo, ex-motorneiro da empresa de bondes, numa entrevista colhida em 25/05/1929 no jornal *O Ceará* apresentou que o motivo de sua demissão da *Light* foi o fato de ele não concordar em fazer parte de uma conspiração encabeçada por seis motorneiros com o objetivo de atropelarem os ônibus da empresa Vera Cruz e da Ribeiro & Pedreira, que representavam uma forte concorrência para os bondes.

Mas se o complô era de realização dos empregados, como poderia ser demitido o funcionário que não quisesse aderir a esse processo? O que podemos perceber era que havia uma afinidade entre a diretoria da empresa, que apoiava esse tipo de manifestação a ponto de quem, ser passível de sofrer represálias. Ou que, ao contrário do que afirmava o senhor Araújo, na verdade o complô era formulado pela própria empresa de bondes e os funcionários que não aderissem às ordens seriam demitidos, como aconteceu neste caso citado. A demissão desse condutor ocorreu no dia em que o fiscal da *Light* exigiu que ele atropelasse o ônibus da Ribeiro & Pedreira num trecho que ele denominou “Curva da Morte”. Ainda segundo o ex-funcionário da companhia, outro costume dos fiscais dessa empresa, quando viam ônibus circulando por trás dos bondes, era dar sinal para os bondes pararem e assim o guiador do veículo que transitava por trás acabar sem tempo de frear e bater.<sup>303</sup>

A afirmação do motorneiro da empresa *Light* é interessante, tendo em vista que inúmeros foram os casos apresentados onde os motorneiros de bondes tiveram algum “erro” ou displicência, que acabou resultando em acidentes e batidas contra os adversários motoristas de ônibus. Isso mostra que além de haver um duelo entre empresas, houve também uma rivalidade entre os próprios funcionários das empresas concorrentes. Parece que os trabalhadores se identificavam mais com o seu local de trabalho do que propriamente com a mesma categoria profissional. Havia na verdade a existência do motorista da empresa *Light*, ou o motorista da empresa Ribeiro & Pedreira ou o motorista da empresa Vera Cruz. Criava-se, assim, mesmo dentro da mesma categoria, elementos exteriores que separavam os grupos, ou seja, uma identidade. Essa identidade é citada por Ortiz “Toda identidade se define em relação a algo que lhe é exterior, ela é uma diferença [...] Porém a identidade possui uma outra

---

<sup>303</sup> **O Ceará**. Coisa do Ceará. Fortaleza, 25 maio 1929. p.10

dimensão, que é interna. Dizer que somos diferentes não basta, é necessário mostrar em que nos identificamos.”<sup>304</sup>. Essas rivalidades extrapolaram o conflito entre capitalistas proprietários dos meios de locomoção e foi incorporada pelos seus trabalhadores.

É nesse sentido que outras reportagens apresentavam os acidentes, não como fatalidades ou imperícias, mas como fruto de uma rivalidade em que determinado motorista, especialmente os de bondes, tentava prejudicar seus opositores quebrando seu veículo de transporte:

Noticiámos, ha dias, o quase desastre que ia promovendo o motorneiro n. 125, da “Light”, com dois omnibus, num desvio da linha da Praia.

Não tendo conseguido aquelle intento, referido motorneiro, que parece ter phobia pelo auto- bonde da Empreza Vera Cruz, o 125 vivia a prometter ao “chauffeur” daquelle dia o quebrava.

E, de facto, ante-hontem, ás 21,30, o motorneiro 125 cumpria a sua promessa.

Viajava pela linha do Bemfica, em direcção à Praça de Pelotas, o unico auto-bonde da Empreza Vera Cruz, quando o motorneiro referido, que dirigia o bonde nº 58, aproveitou a occasião para mostrar que abalroava, como promettia.

Mal, o auto-bonde entrava no desvio em frente a Praça José de Alencar, o 125, já de proposito, esperou que o mesmo fosse transpor a agulha, afim de abrir todo controle do seu vehiculo, resultando apanhar aquelle pela trazeira, quebrando-lhe dois balaustres, arrancando o estribo e quebrando outros acessorios.

Até um guarda que, como unico passageiro, viajava no auto-bonde, recebeu uma pancada na perna.

É esse a terceira proeza do 125, desde que é motorneiro...

A Light e a Inspectoria de Vehiculos devem pôr um ponto final nas façanhas desse moço, pois que os passageiros e mesmos os vehiculos não podem estar á mercê de odios pessoas.<sup>305</sup>

Na reportagem divulgada no jornal O Nordeste chamava-se também atenção do órgão responsável pela fiscalização do trânsito. Tanto os redatores dos jornais, quantos as pessoas que tinham espaço aberto nas colunas chamavam a atenção da Inspetoria para que apresentasse soluções e punições às empresas ou condutores que fossem de encontro à organização no tráfego. Com o grande número de reportagens, podemos entender porque houve um grau excessivo de acidentes entre ônibus e bondes. Embora a causa seja colocada como simplesmente falta de perícia de algum motorista, em muitas ocasiões o verdadeiro motivo não era problema do carro, do trilho, do calçamento ou descuido do motorista, mas sim ter como objetivo destruir a estrutura física do veículo do seu oponente.

A grande dúvida para os usuários do transporte coletivo era como poderia haver uma racionalização do trânsito se o órgão responsável por tal atividade era omissivo e não

<sup>304</sup> ORTIZ, Renato. **Cultura Brasileira e Identidade** Nacional. São Paulo: Brasiliense, 1994. p.8-9

<sup>305</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 09 ago. 1928. p.03

efetivamente cumpria suas responsabilidades? A insatisfação com os serviços da Inspetoria era representada diariamente pelas pessoas, que, de artigo em artigo, contavam a falta de eficiência e a necessidade da aplicação dos seus serviços. Então, cotidianamente, na imprensa, seja através dos redatores dos jornais, seja através da reação popular escrevendo para esses jornais, publicavam-se reclamações contra o mau serviço desenvolvido da Inspetoria ou, às vezes, denunciavam-se um serviço que não chegava nem a ser de má qualidade, pois não era sequer executado.

Mas por que o trabalho da Inspetoria era tão reivindicado? Comparamos o trabalho da Inspetoria à atuação de um árbitro numa partida que tem regras, determinações, mas, especialmente, como alguém que faça cumprir as determinações. Uma cidade em que não tem um órgão fiscalizador, ou mesmo que tendo, atua de maneira ineficiente, concorre com sérias dificuldades para todos os personagens envolvidos no trânsito como empresários, motoristas e principalmente passageiros. O trabalho da Inspetoria ainda era de extrema importância no final da década de 1920, na qual começou a surgir a circulação de ônibus, disputando espaço e passageiros pela cidade de Fortaleza.

Esse período é uma data efervescente na questão do transporte coletivo, configurada por querelas envolvendo concorrência e monopólio, que fizeram parte da história atribulada entre bondes e ônibus. Mais do que um simples órgão fiscalizador, a Inspetoria tinha um papel de intermediador do conflito, uma vez que, se fossem cumpridas suas determinações, as sequelas desse embate, como acidentes e atropelamentos, poderiam ser remediadas. Por isso havia uma importância e a justa reclamação dos passageiros e da própria imprensa por uma fiscalização mais efetiva.

Nesta última reportagem, a crítica se vincula tanto à Inspetoria quanto do seu inspetor geral, que na ocasião era o Tenente Porfirio de Lima. Como a Inspetoria apresentava um serviço muito ruim, a pessoa responsável pela administração era apresentada como culpada de suas deficiências. As críticas dos usuários decaíram com grande acentuação na figura do Inspetor Geral, pois, embora tivesse cargo de chefe, era incapaz de elaborar planos ou propostas que pudessem erradicar ou mesmo minimizar as grandes dificuldades do trânsito na cidade. Nessa medida, a culpa pelos eventos negativos em Fortaleza era de responsabilidade da Inspetoria e de seu Inspetor Geral, que, como nos apresenta a opinião de um cidadão

fortalezense: “a culpa exclusiva da tal Inspectoria que, se fosse inteligentemente dirigida, não seria todos os dias acusada dos inumeros atropellamentos que se dão nesta capital.”<sup>306</sup>

As reclamações apresentadas cotidianamente pelos cidadãos de Fortaleza nos indicam que a questão do tráfego foi tema que envolvia a preocupação de grande número de fortalezenses. Nesse sentido, reclamar contra a má atuação dela era divulgar que o serviço estava sendo mal desenvolvido, e, principalmente, inspirar mudanças. Reclamar contra esse órgão era uma forma da população mostrar que estava sentido dificuldades e não ia se limitar a aceitar a situação do jeito que estava.

Esse foi um grande perfil da situação de Fortaleza no final da década de 1920. Um período tumultuado, com um número crescente de carros, ônibus e bondes circulando em Fortaleza sob a tutela de uma Inspetoria de Trânsito, às vezes ineficiente. Nessa mistura, vários interesses estavam envolvidos, como os objetivos dos empresários do transporte coletivo, mas principalmente os interesses da população. Grande parte dos usuários não simplesmente aceitava as imposições e os desmandos ocorridos no trânsito e levantou sua voz, ou melhor, sua escrita apresentando suas reivindicações para que houvesse melhorias para o trânsito da cidade de Fortaleza.

#### **3.4. O bonde da *Light* representado na imprensa como um vilão das mazelas urbanas.**

A história do transporte coletivo em Fortaleza teve com uma de suas principais protagonistas a empresa de transporte elétrico *The Ceara Tramway and Light Power*. Até o final da década de 1920, a *Light* desenvolveu várias estratégias<sup>307</sup> para conseguir ter o controle do transporte coletivo e angariar um grande número de passageiros. Concordamos com o conceito de estratégia desenvolvido por Certeau, quando este autor debate este cálculo de relações de força, em que o agente mais impositivo tenta predominar e exercer sua hegemonia. Várias foram as estratégias desenvolvidas pela empresa inglesa para ter o controle sobre seus usuários-consumidores como aumento de número de bondes, de linhas, os bondes denominados de 1ª e 2ª classe, e principalmente a via unilateral do transporte, em que a *Light* tentou erradicar seus concorrentes. Nesse caso, a empresa inglesa tentou limitar as opções dos

---

<sup>306</sup> **O Ceará**, Queixas do Povo, Fortaleza, 07 mar. 1928. p.07

<sup>307</sup> CERTEAU, Michel de. op.cit. p.99

seus usuários, mantendo-se a única a prestar o serviço de transporte coletivo, ou seja, segurando sua clientela em órbita, mesmo que compulsoriamente.

Como principal protagonista desse enredo, a empresa tinha responsabilidades e o foco de suas atribuições estava sempre em vista. Por esse motivo, percebemos nos jornais da época matérias sobre as atitudes da *Light*, seja no caso de melhorias ou em matérias apresentando os problemas da empresa internamente e os problemas repassados à população de Fortaleza. A companhia foi um personagem de papel principal na cidade de Fortaleza, e sempre demonstrou que não estava disposta a dividir seus privilégios com nenhum outro personagem, isto é, os empresários rivais.

A situação dos usuários que necessitavam usar o bonde como seu veículo de locomoção não era muito confortável. Uma interrogação que podemos levantar: como um simples cidadão poderia fazer frente a uma poderosa empresa que há tempos atuava em Fortaleza? De que maneira bater de frente com uma empresa que desde o começo da sua história em Fortaleza (1911) gozava de amplos privilégios e concessões que a levaram possuir o monopólio do transporte de bondes elétricos? É importante lembrar que o monopólio de bondes se transformou, por um certo tempo, no monopólio do transporte geral.

Por quais vias a população que necessitava utilizar o transporte coletivo poderia se apresentar e ser ouvida, se até outros grupos de empresários, capitalistas do setor de ônibus, sofriam com a concorrência da *Light* e perdiam as demandas judiciais para a empresa inglesa? Some-se isso ao apoio que a companhia tinha de alguns setores políticos, o apoio da polícia, ou seja, de toda a estrutura montada para dominar o transporte e não permitir reações de outros empresários, muito menos de seus usuários.

Todavia, mesmo diante de um quadro difícil, de uma disputa desigual, os usuários do transporte coletivo utilizaram-se de táticas ou “arte do fraco”<sup>308</sup> para tentar desviar-se da imposições da *Light*, bem como para apresentar suas queixas, reivindicações e protestos. Essas táticas demonstram que os usuários não aceitaram os desmandos da empresa, passivamente, e por diversos meios, eles conseguiram fugir e em alguns casos afrontar a própria empresa inglesa.

---

<sup>308</sup> Idem. p.101

As ações dos usuários podem ser percebidas na preferência pelo uso dos ônibus, mesmo eles sendo proibidos de circular pelos trilhos da *Light* e sob vigilância da polícia. Contudo, mesmo havendo essa imposição judicial, muitos ônibus continuaram circulando, o que demonstra que os usuários procuravam alternativas de sair da órbita de influência da companhia. Porém, somente usar veículos concorrentes não resolvia os problemas. Primeiramente porque não eram em todas as linhas que os ônibus circulavam e segundo, porque, mesmo circulando em linhas centrais, muitas dessas estavam sob a vigília da polícia, que era obrigada a parar os ônibus, prender os motoristas e interromper a circulação do veículo. Isso deixava somente como opção o uso do bonde. Uma importante ferramenta que os usuários tiveram foi a abertura nos jornais da época para protestarem contra os desmandos da empresa.

É bem provável que a abertura cedida pelos jornais aos usuários, além de apresentar os problemas de Fortaleza, fosse importante para o próprio jornal, já que um tema tão debatido na sociedade poderia contribuir para a venda dos periódicos. No entanto, esse canal de reivindicação foi um fator muito importante para os usuários, haja vista que a *Light* tinha o apoio de alguns políticos, dos contratos que davam privilégios jurídicos, além do fato de viverem numa época em que não havia leis ou órgão como uma espécie de direitos para o consumidor.

A *Light*, não resta dúvida, chegou em Fortaleza como um símbolo moderno, que entre 1910 e 1920, substituiu um modelo pacato de transporte a burros por um sistema revolucionário pautado pela força elétrica. Porém, esse atributo moderno da empresa, foi de encontro aos interesses dos usuários, pois os frutos dessa modernidade estavam sendo mais colhidos pelos lucros da empresa, do que propriamente pelos usuários. Estes procuravam um serviço mais ágil e eficiente, e em muitas ocasiões não foram atendidos. Em Fortaleza, os interesses privados da empresa em torno do lucro, prevaleceram sobre o interesse da coletividade. Essa busca pelo lucro, pelo dinheiro na perspectiva de Fréguli Júnior faz parte do tempo moderno:

O moderno enquanto processo descontínuo, matizado e concomitante a processos não modernos, diz respeito, sobretudo, à difusão ampliada da economia monetária. O dinheiro, neste sentido, é o signo por excelência da modernidade [...]. Daí seu caráter indiferente, que ao mesmo tempo aproxima e afasta, alarga círculos sociais e os torna

deles dependentes, circula sem parar e, ao mesmo tempo, é o ponto fixo em torno do qual homens e objetos orbitam continuamente<sup>309</sup>

Neste sentido, em uma economia monetária, o fluxo de renda e dinheiro prevalece sobre os interesses da coletividade. Simmel também apresenta uma reflexão sobre a figura do dinheiro como predominante nas relações sociais. Para este autor “o dinheiro, com toda sua ausência de cor e indiferença, torna-se o denominador comum de todos os valores; arranca irreparavelmente a essência das coisas, sua individualidade, seu valor específico e sua incomparabilidade”<sup>310</sup>

Por esse motivo, muitas foram as reclamações sobre a *Light* e sobre uma modernidade que atraía melhorias, mas também muitas adversidades. O papel da companhia deve ser pensando em um princípio de impessoalidade, que certamente estava vinculada aos seus interesses de lucratividade, objetivos que propriamente não se interligavam com os interesses dos habitantes de Fortaleza, quando se pensa em questões como eficiência, conforto e preços razoáveis para o deslocamento pelas ruas de Fortaleza.

As várias reclamações dos moradores da capital do Ceará podem ser interpretadas como sinais de resistência às imposições da empresa inglesa como itinerários, horários etc. Servem também como evidências de que os usuários buscavam ser ouvidos e atendidos pelos poderes municipais e estaduais. Vários temas foram apresentados como sendo obstrutores de uma melhor circulação, como o debatido assunto dos bondes de segunda classe:

Sr. Redactor,

Venho, por meio desta, pedir-vos o obsequio de chamar a atenção do sr. Gerente da “Light”, pelas vossas benfeitoras “ Queixas do Povo”, relativamente à primeira viagem do bonde da linha do Benfica, pois, hoje, tive que vir a pé daquelle subúrbio com o meu empregado, por motivo de o condutor d’aquelle vehiculo ter allegado que o meu empregado não estava calçado de sapatos etc.,etc

Acrescentou que, nos taes bondes de J.a, só viajavam pessoas calçadas.

E, porque o sr. Gerente não lança ao trafego bondes de 2.a classe, das suas primeiras viagens?

Pelo modo que vae, fica, o publico bastantemente prejudicado.<sup>311</sup>

<sup>309</sup> FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007, p. 14.

<sup>310</sup> SIMMEL, Georg. Metrópole e Vida Mental. IN:VELHO,O.G.(org.) **O Fenômeno Urbano**.RJ: Zahar Editores, 1976. p.16

<sup>311</sup> **O Ceará**. Queixas do Povo, Fortaleza, 15 set. 1926. p.06

Os bondes de segunda classe, desde a sua implantação, foram alvos de críticas. Criados com o artifício de aumentar o preço da passagem, eles circulavam com passagens ao preço mais baixo, mas logo foram sendo colocados em papel secundário, na medida em que para a empresa inglesa era mais vantajoso ter carros de primeira classe num maior número de viagens. Por esse motivo, os passageiros dos carros de segunda classe, conviviam com problemas maiores quando nos referimos a atrasos, disponibilidade de carros e condições físicas. Como nos apresenta a reportagem do jornal O Ceará, de setembro de 1926, a reivindicação primava-se pela circulação de bondes de segunda classe, nos primeiros horários do dia, quando os passageiros, na maioria trabalhadores, mais necessitavam desses veículos.

Nesta ocasião, o artigo de 15/09/1926 repassou o protesto de um patrão que teve um empregado impedido de circular em um bonde de primeira classe pelo fato do empregado não estar calçado. Concluímos então que para transitar nos veículos de 2ª classe, as regras sociais eram mais flexíveis, justamente por se tratarem de bondes para pessoas com menor poder aquisitivo.

Não somente os usuários de bondes de segunda classe tinham problema com o número de bondes circulando. No tráfego desses bondes, havia problemas que atingiam todas as classes sociais. Um grande desafio em Fortaleza era deslocar-se pelas ruas da cidade em horários mais avançados, como depois da meia noite. Era um problema que se refletia para todas as pessoas, que, por qualquer motivo, precisavam circular em horários mais tarde. A explicação da *Light* para não colocar bondes circulando depois da meia noite seria pelo fato de haver poucas pessoas transitando por esse horário. Ou seja, poucas pessoas significavam pouco lucro ou prejuízo para a empresa. Por isso podemos entender que o estabelecimento dos horários não estava ligado aos interesses coletivos dos habitantes de Fortaleza, mas aos interesses lucrativos da *Light*. Isso refletia em pedidos para ampliar o horário do trânsito, uma vez que, mesmo havendo poucas pessoas circulando, existiam moradores necessitando ser deslocadas, e esse era a obrigação da empresa:

Sr. Redactor,

Tendo o seu conceituado matutino, em bôa hora, apresentado louvável suggestão para que o horário de bondes seja prolongado até 24 horas, venho, em nome dos muitos prejudicado com o actual horário, em nome dos que, por dever de profissão, são obrigados a deixar as suas tendas de trabalho altas horas da noite, mais das vezes depois das 24 horas, - fazer um appello, por intermedio desse apreciado orgão, ao sr. Scott, gerente da *Light*, no sentido de que tome em consideração essa imprescindível

medida, à bem da colectividade e sobretudo dos que mourejam no labor nocturno<sup>312</sup>.

Se a falta de circulação de bondes tanto de primeira quanto de segunda classe era um problema, dificuldade maior era justamente o contrário: quando estes estavam circulando. Os usuários do transporte coletivo não reivindicavam simplesmente por mais carris, mas queriam também uma locomoção racionalizada, com horários demarcados, e uma fórmula, que entre percursos e paradas, não desperdiçasse o tempo dos passageiros e, principalmente, não compromettesse a sua saúde física.

Uma preocupação constante dos passageiros dizia respeito ao momento em que se entrava ou saísse do bonde, haja vista que numa cidade de trânsito ainda desordenando, os demais veículos, tomavam a frente dos bondes nas paradas deixando uma situação constrangedora para passageiros, que corriam sérios riscos nos embarques e desembarques.

Mas se a preocupação era se automóveis e ônibus atropelariam os passageiros que desciam do bonde, por que havia uma reclamação com a empresa inglesa? Segundo o usuário que fez uma reclamação para o senhor Scott (Gerente da *Light*), deveria haver uma lei que regularizasse o trânsito de automóveis e outros veículos durante a parada desses veículos. Contudo, segundo o leitor, a *Light* tinha que organizar o modo de parada de seus bondes, pois do jeito que era realizado, contribuía para as dificuldades dos passageiros. Um usuário relatou que na parada dos bondes em frente à Estação Central, do Boulevard Visconde do Rio Branco, havia problemas, já que “Os dois bonds que têm de parar em dito local, em vez de pararem separados, param em completa confrontação, tornando impossível a descida dos passageiros. O vehiculo que vier em direcção contraria à do bond deve, por sua vez, parar à distancia razoavel.”<sup>313</sup>

O interessante dessa reportagem da Gazeta de Notícias (11/09/1926) é que o reclamante apontou vários culpados das irregularidades, uma vez que o trânsito é algo complexo, do qual várias pessoas usufruem. O usuário fez dirigir críticas tanto para a empresa inglesa, quanto para os demais veículos em circulação, e, até mesmo, reclamou da falta de uma legislação que punisse os motoristas que causassem algum tipo de incidente para as pessoas. Ou seja, diferentemente do que era apontado em várias reportagens, o problema do

<sup>312</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 08 jul. 1928. p.05.

<sup>313</sup> **O Ceará**. Queixa do Povo, Fortaleza, 11 set. 1929. P.11

trânsito não se limitava somente à única pessoa ou grupo, mas a vários fatores e grupos. Se o problema do transporte fosse de exclusividade da *Light*, então problemas com demais veículos não existiriam, fato que não acontecia em Fortaleza, já que ônibus e automóveis eram constantemente criticados pela forma de circulação, assim como a Inspetoria e a atuação da prefeitura. No entanto, nesta última reportagem, diferente de muitas reclamações divulgadas, o escritor não se limitou a somente a criticar, mas tentar apresentar uma forma de solução.

Para o autor da reclamação, deveria haver uma lei no Ceará igualmente a uma que foi decretada em São Paulo, Lei nº 1.655, de março de 1916, na gestão do prefeito Washington Luiz, que regularizava a circulação de veículos durante a parada dos bondes. Para o reclamante, a lei deveria ser reproduzida em Fortaleza, mas igualmente como ocorria em São Paulo, a legislação deveria ser fielmente cumprida. Acrescentava que a lei previa uma dura repressão, que começava com uma multa, e, no caso de reincidência, a cassação da licença do infrator.<sup>314</sup>

Por essas argumentações, podemos ver o cenário do trânsito em Fortaleza. O ambiente era retratado pela circulação de ônibus, carros, caminhões e bondes que pouco se importavam com pedestres e passageiros. Essa situação era potencializada pela falta de uma lei que regularizasse o trânsito, de forma a minimizar os problemas dos fortalezenses.

Aproveitando a ocasião de citar o tema parada de bondes, a conclusão que chegamos sobre esse assunto era que, se havia riscos quando o bonde estava circulando, devido aos acidentes, velocidade, quando este se encontrava em tempo de parada o risco era também constate para os passageiros. Primeiramente pelo fato que já citamos, o perigo de outros veículos, ao passarem pelos bondes estacionados poderem atropelar os passageiros que estava saindo dos bondes. O segundo fato do problema é o risco de ser machucado pelos veículos da própria empresa inglesa, pois os jornais relatam que muitos passageiros sofriam graves acidentes no momento da descida ou subida dos bondes devido a dos motoneiros que aceleravam ou paravam, provocando acidentes:

Sr. redactor.

Uma vez por outra, o vosso muito querido e sympatisado jornal vem apontando irregularidades da <<Light>>, companhia estrangeira que, de ha muito, explora, nesta cidade, a energia nacional.

---

<sup>314</sup> idem

Alludidas irregularidades surgem todos os dias.

Ainda hontem, pelas sete horas da manhã, o bonde n. 54, que fazia a linha de Alagadiço, ia matando uma senhora que se destinava áquelle bairro.

Dona Maria Alves da Silveira pediu para que o referido bonde parasse, mas antes de apeiar-se do vehiculo, este deu de marcha, resultando dar uma grande queda na alludida senhora que, ainda, por cima, foi vaiada pelo conductor de nome Humberto e pelo fiscal Almeida.<sup>315</sup>

O mais agravante nessa história, além claro do acidente provocado, foi a reação das autoridades policiais que estavam presentes e não tiveram nenhuma atitude tanto de ajudar a vítima, muito menos punir o responsável pelo acontecimento. Segundo o usuário que presenciou a situação “Os policiaes, que iam <<de palanque>>, como era de esperar, tambem vaiaram a pobre senhora mandando, por escarneo, que esta fosse se queixar á Policia.”<sup>316</sup> O passageiro que caiu na reportagem apresentada foi ridicularizada por um agente da *Light*, o condutor; um agente da prefeitura, o fiscal, e um agente do governo estadual, a polícia. Esse caso apresenta muito bem o descaso tanto por parte dos funcionários da companhia, e também deixa à mostra o quanto as relações entre companhia, governo municipal e estadual estavam entrelaçadas, na medida em que os que erravam não recebiam as punições devidas dos órgãos competentes.

Ou seja, perante essa atitude, qual poderia ser a reação da pessoa que estava sendo prejudicada, se as autoridades, mesmo presenciando o fato, não esboçavam nenhuma reação? Do jeito que a situação estava, fatos como esses continuariam acontecendo, cabendo a alguns populares reagir com as armas que tinham: o espaço dos jornais, para chamar a atenção do gerente da empresa, pois já que a polícia não os punia, o apelo ia diretamente para o chefe da companhia inglesa para que os empregados imprudentes fossem devidamente punidos.

### **3.4.1. Condutores da empresa inglesa.**

Quando investigamos o número de reportagens que tinham como protagonistas os funcionários da empresa inglesa, em especial os condutores, avaliamos que esses trabalhadores em determinados casos assumiam o papel de vítima, e em outros eram

<sup>315</sup> **O Ceará.** Queixas do Povo. Fortaleza, 29 jan. 1927. p.06

<sup>316</sup> *idem*

colocados como culpados. Não eram somente os usuários, ou moradores de algum bairro que clamavam queixas contra a empresa inglesa. Muitos trabalhadores da própria *Light* tinham algum determinado tipo de diferença para com a empresa e sentiam-se prejudicados com as imposições ou injustiças produzidas por ela. Todavia o tempo das reclamações era diferente, pois os trabalhadores tinham a limitação de só poderem protestar contra os abusos da empresa, quando eles não estavam mais trabalhando, haja vista que protestar abertamente quando se pertencia ao ciclo de trabalho acarretaria, com certeza, a demissão.

Então, pelas queixas desses trabalhadores demitidos ou que abandonaram o emprego, foi repassado muitos problemas internos que aconteciam dentro da empresa inglesa, do qual somente estes poderiam saber. Diferente dos populares que preferiam não colocar seu nome, quando os ex-funcionários da companhia postavam suas reclamações, nos jornais eles se identificavam.

A postura dos ex-motorneiros era muito parecida com a dos moradores que se sentiam prejudicados. Afinal quando estes funcionários que já não trabalhavam mais na empresa denunciavam alguma irregularidade, eles assumiam também a identificação de mais um grupo prejudicado. Com espaço nos jornais, a atitude era sempre nas primeiras linhas ganhar a credibilidade do jornal, apontando este órgão como defensor do direito do povo de Fortaleza. Logo mais, passar a reclamação sobre os problemas que a *Light* estava criando. As reclamações de grande parte dos clientes, usuários, tinham um sentido mais geral, coletivo, apresentando problemas que prejudicavam um bairro ou um grande grupo de pessoas. As reclamações de ex-funcionários, por sua vez, podiam ter esse vínculo de coletividade para os funcionários da empresa ou mesmo um sentido particular, como foi o caso do senhor Cícero Maia, que escreveu para o jornal:

Sr. Redactor.

Conhecendo que o vosso jornal está sempre ao lado dos desprotegidos, victimas da prepotencia dos poderosos, venho trazer ao vosso conhecimento mais um dos absurdos da *Light*, acompanhado do meu vehemente protesto.

Eis o caso a que me refiro: Cheguei ha pouco do sertão e aqui me encontrava acompanhado de minha numerosa familia. Estando sem emprego consegui a collocação de motorneiro na *Light*, obtendo a fiança de 100\$000 com o sr. José Joaquim de Almeida, proprietario da Casa Almeida, sita à Praça do Ferreira, tendo alem disso obtido por 44\$000 a <<carta de motorneiro

Obtida a minha caderneta de identificação fornecida pela Policia desta capital, fiquei a praticar gratuitamente naquella Companhia durante 22 dias, findos os quaes fui admittido. Depois de nove dias de serviço, tive uma pequena altercação com o fiscal da Companhia, sr. Francisco Alves que tomando o bonde da linha Octavio Bomfim, guiado por mim, trouxe-o até a Praça dizendo que eu o tinha abandonado.

Mas, sr. redactor, o que lamento não é a minha demissão, motivada pela denuncia mentirosa do fiscal, pois tenho forças para trabalhar em qualquer mister, mas sim ter a *Light* lançado mão da minha caderneta de identificação, negando-se a entregá-la, apesar dos meus constantes pedidos.<sup>317</sup>

Perante esse depoimento, podemos ter como exemplo um caso de particularidade. Nesse caso, um ex-funcionário utilizava-se de, talvez único recurso disponível, para protestar contra a empresa inglesa, no caso, com o pedido de devolução de sua carta de identificação que o possibilitaria a guiar os veículos pela cidade. Outros tipos de reclamações eram frequentes, principalmente retratando as condições de trabalho às quais os empregados da *Light* eram submetidos, que acarretava a saída desses trabalhadores da empresa:

Illmo. sr. Redactor do “O Nordeste”.

Venho pedir-lhe encarecidamente que anuncie no seu jornal que eu pedi demissão de empregado da “*Light*”, na data de hoje. Acho que no serviço rude de conductor, exposto ao sol e á chuva, é irrisorio perceber-se apenas \$450 por hora de trabalho.

Para quem precisa comer, só roubando... A ultima hora que trabalhei, ainda por cima, me foi paga com abatimento: somente recebi \$400! Até nisso!

JOSÉ FELIX DE SOUSA

Ex-conductor, 233.<sup>318</sup>

Esse tipo de reportagem é bem interessante porque constantemente vemos como o cliente percebia como era circular e enfrentar as dificuldades dos bondes da *Light*. Mas poucos foram os relatos das pessoas que passavam mais de oito, dez horas dentro de um bonde: o motorneiro. Ao se desligar da empresa, o antigo empregado colocava as dificuldades sofridas, além de apresentar mais problemas. Depoimentos como este iam de encontro aos anúncios da empresa inglesa que constantemente tentava vender uma imagem nova, apresentando melhorias, especialmente na sua estrutura física. Como querer que os clientes sejam bem tratados se os funcionários da empresa não recebiam um tratamento justo? Esse talvez tenha sido um dos motivos pelo qual os motoristas e trocadores recebendo mal tratamento pela empresa tenham reproduzido seu descontentamento no usuário de bonde provocando tantas queixas.

No entanto, quando se fala em condutores, reportagens em que estes se colocam como vítimas são reduzidas, pois a maioria das reclamações presentes nos jornais diz respeito a algum tipo de constrangimento ou prejuízo provocado por um condutor para com algum passageiro. As reportagens, quase que diárias, colocavam como sendo um dos grandes

<sup>317</sup> **O Ceará**. Queixas do Povo. Fortaleza, 24 jun. 1926. p.08

<sup>318</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 03 mar. 1929. p.10

problemas da empresa inglesa a falta de preparação de seus condutores. Isso significa dizer que, quando um usuário reclamava com o condutor, essa reclamação se portava para a *Light* também, haja vista que a imagem tanto do trabalhador e da empresa eram colocadas no mesmo padrão. Como a imagem do condutor ficou vinculada à empresa, reclamar do primeiro era uma forma de criticar o segundo e vice-versa.

A falta de atenção e educação dos motoneiros eram os vetores mais apresentados nos jornais quando se divulgava alguma atitude indecente como foi descrita por um usuário indignado contra a grosseria que se presenciava no bonde em que este transitava:

Sr. redactor.

Com o seu jornal está sempre casado com os interesses da população, peço-lhe chamar a atenção do sr. Scott, sobre o motoneiro Benedicto Silva, n. 194, que costuma fazer a linha Mororó, pois referido empregado da Light além de não attender aos signaes que se lhe fazem, senhoras ou cavalheiros, nos postes de parada ou em viagem nos bondes da referida empreza, ainda uza de linguagem obcena em desrespeito aos passageiros.

Commigo, sr. redactor, isso tem acontecido innumeraz vezes e chamando eu a attenção de indesejavel empregado, este respondeu-me grosseiramente sendo preciso ameaça-lo para que não só me respeitasse como aos demais passageiros, hoje, ás 15 horas, mais ou menos; quando em viagem no bonde do Mororó.<sup>319</sup>

Prejudicados. Eram assim que os clientes da empresa inglesa se sentiam ao tomarem os bondes conduzidos por motoneiros despreparados. Não é a toa que muitas reclamações apresentadas nos jornais não tinham os nomes das pessoas, mas eram substituídos por termos como “prejudicado”, “cidadão fortalezense indignado”, etc. O não atendimento dos guidores aos sinais de parada, que se tornou corriqueiro na cidade de Fortaleza, parecia ser uma situação sem solução.

O desrespeito aos passageiros não se limitava somente à questão do constrangimento moral, mas a problemas devido ao tempo perdido com a passagem do bonde do sinal, o espaço percorrido a mais e os acidentes que estavam ocorrendo com frequência. Essa situação foi colocada em tom de revolta por um passageiro que pretendia tomar o bonde do Alagadiço, mas ao estar esperando em sua parada na Praça do Ferreira, o bonde da empresa inglesa, como de costume, não atendeu ao pedido de parada, mantendo a mesma velocidade. Pela necessidade de embarcar, o passageiro pulou para agarrá-lo, correndo o risco de uma

---

<sup>319</sup> **O Ceará.** Queixas do Povo. Fortaleza, 24 mar. 1927. p.08

desastrosa queda. Tal relato foi apresentado no Jornal Gazeta de Notícias, no qual o passageiro exigiu duras medidas e providências para os supervisores da *Light*.<sup>320</sup>

É interessante perceber esse tipo de reclamação, pois uma interrogação que fazemos é tentar entender o número excessivo de queixas devido aos motorneiros não pararem nas devidas paradas, haja vista que pela lógica quando o bonde não parava a tendência era ele deixar de apanhar um passageiro, e um passageiro a menos era um lucro a menos para a empresa, então por que esse fato ocorria tanto? Uma das possíveis explicações poderia ser o cumprimento de horário dos bondes. É certo que havia uma tabela de horários, mas ao longo do período pesquisado as fontes não apresentam problemas internos entre a *Light* e seus funcionários sobre a questão de atraso. Havia atrasos, mas isso era sempre um problema dos passageiros. Encontramos reclamações sobre lotação, o que prova que a empresa tinha como objetivo mesmo era angariar passageiros, não se importando muito com essa questão de horário.

Achamos mais coerente trabalhar com a ideia de que se os bondes não paravam, não era determinação da empresa, mas sim um problema ligado aos guiadores, que tanto por excesso de velocidade ou por desrespeito mesmo, não paravam os bondes, fato que constatou-se no número excessivo de reclamações voltado para os motorneiros desses veículos.

No entanto, o maior problema era no tratamento pelo qual os passageiros eram submetidos dentro dos bondes, tanto de 1ª como de 2ª classes. As reclamações de passageiros de 1ª classe, além das apresentadas como atraso, quebra do bonde e velocidade, também se referia a pontos como cortesia, educação, limpeza e vestuário.

Logo, várias reclamações provenientes contra a *Light*, não eram provenientes de regiões periféricas da cidade, devido ao itinerário central do bonde e algumas regiões adjacentes. Esse “povo” que fazia reclamações, em sua maioria, devia pertencer às classes médias urbanas, que vivia em locais centrais por onde o bonde passava, além de serem os leitores dos jornais veiculados na cidade. O cenário do Brasil na década de 20 teve a erupção das classes urbanas que levantaram voz para conseguir mais direitos no regime republicano, haja vista que “a burguesia urbana começou a se organizar e a propor medidas para reformar o

---

<sup>320</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 ago. 1928. p.06

regime, garantir a sua participação e promover o seu desenvolvimento”.<sup>321</sup> As classes média/alta no Brasil sempre tiveram participação, influenciando o contexto econômico e político brasileiro, seja em relação a questões internas como também a relação que estas desenvolveram com projetos advindos do exterior.

Ao analisar os projetos políticos das elites brasileiras, Fernandes<sup>322</sup> destaca o relacionamento destas com os interesses de uma economia internacional em um processo no qual ele determinou de capitalismo tardio e dependente na América Latina. Os interesses dessa elite são exponenciados, eclipsando as demandas do resto da população, que ficava submetida aos interesses de pequenos grupos. No caso dos bondes de Fortaleza, nossa análise vai de encontro a esse pensamento. Primeiramente porque as classes médias e altas, que utilizavam os bondes de primeira classe, no decorrer do trabalho da *Light*, pouco tinha privilégios, pois mesmo pagando por bondes mais caros, estes apresentavam inúmeros problemas tais quais os bondes de 2ª classe. Em segundo lugar porque no decorrer das reclamações o que é colocado não circula somente nos interesses particulares da classe privilegiada, mas de todos, haja vista que a temática será a mesma: a necessidade de melhorar todo o sistema de transporte coletivo, que irão incluir tanto ricos, pobres, estudantes, trabalhadores etc.

A grosseria de tratamento no momento de pagar as passagens revoltava os usuários de bondes:

Sr.redactor.

Estando V. S. interessado em descobrir, pelo vosso destemido e criterioso jornal, certas coisas que merecem correctivo ou uma providencia qualquer, por quem competir toma-la, venho lembrar-vos um costume velho dos conductores dos bondes do sr. Scott, que, quanto mais velho, mais revoltante se torna.

Como V. S. deve saber, os srs. conductores quando teem necessidade de advertir ao passageiro o momento do pagamento da passagem, põem à mão alguns nickeis e batendo-os, como se chamasse gallinhas para ração, com um assoviozinho proprio da molecada da rua, communicam a cobrança.

Isto é degradante, sr. redactor! A meu ver, isto é uma maneira muito indecente, e que não diz bem com um povo e uma cidade que teem vestigios de civilização.

A continuarem os srs. conductores da Light nesse regimen de cobrança, parece-me aconselhavel, sr. redactor, lembrar a essa Companhia a compra de certo numero de <<ganzás>> e distribui-los entre entre os seus ineffaveis conductores, pois esse apparelho dando o mesmo som dos nickeis na mão, é mais forte e evita, tanto aos conductores como aos passageiros, a pêrda de algumamoeda que na occasião do chamado possa cahir.<sup>323</sup>

<sup>321</sup> SANTOS, A. et al. **História do Brasil**: de “Terra Ignota” ao Brasil atual. Rio de Janeiro: Logon,2002. p. 292.

<sup>322</sup> FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973,

<sup>323</sup> **O Ceará**. Queixas do Povo. Fortaleza, 17 set. 1926. p.07

Essa reportagem noticiada no ano de 1926 apresenta uma reclamação devido à maneira imprópria pela qual os passageiros eram submetidos no ato de pagar. A atitude dos condutores ia contra um padrão de civilidade no qual os passageiros sentiam-se humilhados pela maneira com que eram chamados a atenção. Nos bondes, havia determinações que primavam pela atitude de educação dos passageiros como a proibição de fumar nos três primeiros bancos dos carros e de cuspir dentro do *tramway*<sup>324</sup>, então se os passageiros eram obrigados a se submeter a padrões de conduta, os trabalhadores da empresa *Light* tinham também que prestar sinais de respeito e tratamento.

No entanto, o que parecia era que somente os passageiros tinham suas obrigações: atender aos princípios de civilidade e pagar. Não era somente condução que os passageiros exigiam, mas sim, uma condução respeitosa, fronteira no qual os empregados da empresa ainda pareciam não ter atravessado.

<<Sr. Redactor.

V. S. talvez não encontre, em nenhuma parte do Brasil, conductores tão <<ranzinhas>> e mal educados como alguns destes que servem a já celebre Companhia “Light” do Ceará.

E’ irritante e incoherente o modo de que estes senhores fazem a cobrança das passagens nos indecentes vehiculos da <<Light>>.

Estes senhores chamam a attenção dos passageiros ao recebimento do coutos, de maneira burlesca, ás vezes agggressiva, por meio de <<ganzá>> feito das mãos cheias de <<nickeis>>, ou como quem chama porco ou galinha, assobiando, chianco, estridulando num diapazão que irrita os nervos do mais fleugmatico passageiro.

Por isso e por mais outras miserias que, diariamente, assistimos nos bondes da <<Light>>, é que estamos autorizados a pensar que não ha outra companhia no Brasil que se compare á <<Light>> do Ceará.<sup>325</sup>

Interessante perceber em algumas queixas quais são os motivos apresentados, especialmente quando relacionados à questão do silêncio, ou melhor da falta deste, encarnado em assobios e barulhos que irritavam os passageiros. Essa característica podemos colocar como sendo ligada a uma certa elite que se irritava com barulho e incômodo. Muito provável que os reclames sobre este tipo de comportamento venha de pessoas de primeira classe, haja vista que nos bondes de segunda classe, os problemas eram muito maiores, como por exemplo, a lotação constante.

<sup>324</sup> **Folha do Povo**, Fortaleza. 23 nov. 1913

<sup>325</sup> **O Ceará**. Queixas do Povo. Fortaleza, 09 mar. 1927. p.13.

Apresentamos aqui exemplos de reclamações para com o serviço prestado pelos condutores da empresa inglesa, ambas veículas no jornal O Ceará em que seus escritos praticamente abordavam o mesmo assunto. Essas duas últimas reportagens (17/09/1926 e 09/03/1927) apesar de terem a mesma característica, tem momentos históricos diferentes. Até o ano de 1926, a empresa de bondes exercia em Fortaleza seu serviço de transporte público coletivo, praticamente, de uma maneira uníssona. Quer dizer, até então, a empresa não enfrentava nenhum tipo de concorrência efetiva que lhe pudesse causar prejuízos ou problemas. O reflexo disso foi que essa empresa, bem como seus funcionários, trabalhou de uma maneira muito livre, sem dar a devida importância para a opinião e reclamações de passageiros. Pois, segundo a lógica do transporte monopolizado, não havia a necessidade de tentar agradar os passageiros, uma vez que eles estavam compulsoriamente “obrigados” a usar o serviço da empresa de bondes.

Em 1927, surgem algumas empresas de ônibus que viriam a fazer concorrência nas principais linhas urbanas centrais de Fortaleza, em especial o surgimento da empresa Ribeiro & Pedreira. Segundo a lógica, se o serviço dotado pelo monopólio não exigia uma atenção específica da empresa em relação ao atendimento, no momento em que chegassem concorrentes, a tendência seria que a *Light* passasse a desenvolver um serviço melhor para manter a fidelidade das pessoas, que agora tinham outros meios de se locomover. Será que foi isso que aconteceu? De fato, não houve uma postura de mudança da companhia e dos seus trabalhadores. Essa lógica, da qual falamos, não fez parte do plano de atuação da *Light*. Quem vai nos dar essa afirmação serão os próprios usuários, que no decorrer dos meses, continuaram protestando contra o tipo de serviço pelo qual estes clientes passaram, como nos relata mais um passageiro, agora no ano de 1928:

<<Sr. redactor.

Venho servir-me de suas apreciadas columnas para clamar por um facto que depõe contra os costumes já adeantados de nossa Fortaleza.

O desplante é este:

Toma-se um bonde lê-se na travessia um <<O Ceará>>; de repente ouve-se um psiu prolongado e repetido, secundado ao mesmo tempo dum bater de nickeis; ás vezes um assobio irritante entremeiado do tilintar e psius.

E' mais ou menos isto: chiii tlin siuss tliiin siuss tliiin....

Todo este dispauterio significa apenas que é chegado o representante de sua magestade a <<Light>>, o conductor. Padre Chico em dia de processão chegava com menos zuada.

Emquanto que em outros centros adeantados ouve-se um <<faz favor>> ou <<tenha bondade>> etc. indicando ao passageiro distraido que chegou a hora da cobrança, nesta bella terra de Iracema, hoje tambem do Joge e Vepepe, presenciem-se aquellas scenas.

Muito teria a lucrar o o povo cearense bem como os seus foros de civilizado perante ás outras cidades, se esta queixa ou mais alguns bem dosados sueltos conseguisse do Mr. Scott fazer seus conductores cobrarem mais delicadamente suas passagens. Em tempo. Esta justissima queixa estende-se os aos democraticos bonds de segunda.<sup>326</sup>

A conclusão que podemos tirar é que a companhia britânica, ao longo de sua história, teve muitos problemas e criou problemas. O entrave entre monopólio e concorrência não foi um fator preponderante para a empresa mudar a atitude dos condutores para com os passageiros, pois, como estudamos, sempre foi tendência da empresa, atuar de uma maneira em que somente esta pudesse fazer o serviço.

Em várias reportagens pesquisadas encontramos alguns motivos para demissão dos funcionários da empresa como participação em greves, descumprimento de ordens para bater em ônibus, não obediência ao fiscal e faltas. Mas não encontramos em nenhuma reportagem um caso de demissão em relação ao desrespeito de motorista ou trocador para com os passageiros. Ou seja, a *Light* preocupou-se mais em aniquilar qualquer tipo de concorrência efetiva em vez de tentar angariar clientes através de uma disputa. Como pensou que por muito tempo teria privilégios emanados no monopólio, pouca foi o interesse dessa empresa em tentar melhorar o comportamento de seus empregados, e o resultado disso foram as reclamações constantes contra atos de grosseria e desrespeito presenciados pelos passageiros.

### 3.4.2. As descrenças dos passageiros de bondes.

Segundo Souza:

O transporte coletivo urbano, as vias e os equipamentos viários têm por objetivo proporcionar o deslocamento de pessoas, para que as mesmas possam se reproduzir socialmente. O sistema de circulação urbano tem nos serviços de transportes uma das essências para o desenvolvimento econômico e social, embora a implantação de uma estrutura adequada de transportes não seja, evidentemente, uma condição suficiente para alcançarem-se estágios superiores de desenvolvimento.<sup>327</sup>

Para a população era inadmissível admitir que a única empresa responsável pelo transporte coletivo de bondes elétricos apresentasse problemas que afetasse o dia a dia dos

<sup>326</sup> **O Ceará.** Queixas do Povo. 22 jan. 1928. p.13

<sup>327</sup> SOUZA, Geraldo Alves de. **Estudo da acessibilidade do transporte coletivo de Manaus utilizando um sistema de informação geográfica.** In: IX Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2005, Manaus. IX SIMPURB. Anais... Manaus: Departamento de Geografia –UFAM, 2005.p.01

passageiros. Problemas humanos no que diz respeito aos condutores mal educados e problemas funcionais como o estado de conservação dos carros foram temas recorrentes de queixas noticiadas nos jornais.

As reclamações apresentam diversos pontos, além dos já citados, especialmente quando se referiam ao material fixo e rodante da *Light*. A empresa inglesa, como sendo a portadora dos trilhos (e esse foi sempre o seu argumento principal para defender seus interesses) tinha a obrigação de mantê-los. A companhia tinha a obrigação de conservar seus trilhos, bem como os pontos adjacentes da rua, uma vez que esta como tinha os benefícios da propriedade do trilho, também tinha que manter a conservação destes e do calçamento da rua, todavia, mesmo sabendo da importância e da necessidade de manutenção dos trilhos e calçamento, em muitas áreas a *Light* atrasava esse serviço, acarretando prejuízos para populares de um determinado bairro, em que eram prejudicados tanto pessoas que utilizavam esse serviço como os que não utilizavam:

<<Sr. redactor.

Residente que sou no bairro do Alagadiço, tenho motivos de sobra para queixarme dessa felizarda companhia da <<Light>> - verdadeiro pesadelo da população cearense.

Presentemente, não venho falar de seus <<calhambuques>> nem tão pouco de seus conductores mal humorados.

Desejo levar ao conhecimento das autoridades do Estado o mau estado de conservação da linha do Alagadiço, onde, a cada instante, se observam enormes buraqueiras, impedindo muita vez o transitio publico que aquella zona.

Tal encargo de tapar buracos pertence á <<Light>>, pelo menos dentro da area trafegada pelos seus vehiculos appellidados de 1ª e de 2ª classes.

O empedramento de referida linha está reclamando urgentes reparos.

A serie de buracos começa da rua Santa Izabel em diante, até o termino da linha.

Por <<noites de escuro>> trafegar-se por ali, <<é buraco>>.<sup>328</sup>

Como foi apresentado nessa última reportagem, um grande problema decorrido pela *Light* era a falta de manutenção de seus trilhos. Esta quando não se dispunha a conservar o seu material, acabava prejudicando toda a coletividade, uma vez que a falta de manutenção e conservação de parte da rua acarretava o impedimento da circulação de todos os veículos em determinado bairro. No caso da reportagem, o habitante que faz a reclamação reside no bairro Alagadiço.

<sup>328</sup> **O Ceará.** Queixas do Povo, Fortaleza, 12 mar. 1927. p.07.

Quem morava no centro da cidade, local principal de circulação dos bondes, era constantemente perturbado pelo trabalho da *Light*. Diferente de outros bairros citados, que reclamavam pela necessidade de manutenção dos trilhos e dos calçamentos, nas áreas pertencentes ao centro da cidade, o fator que causava desconforto era justamente o barulhento serviço de manutenção dos trilhos que despertava todo o quarteirão. Como o período da noite era o tempo de menor circulação dos bondes e de passageiros, a companhia deixava para esses horários, o período de fazer manutenção de seus trilhos, do seu material fixo. Um morador que pertencia ao centro da cidade, tendo sua casa compreendida entre Praça do Carmo e a rua Antonio Pompeu, reclamava da atuação da companhia que fazia sua manutenção na rua Major Facundo, tirando a possibilidade de uma noite sossegada e com o desfrute de um bom descanso:

Sr. Redator:

Leitor assíduo que sou de seu popular matutino valho-me d'elle para fazer a reclamação abaixo, que vae á guiza de queixa.

Tem a “Light”, a poderosa e desleixada companhia ingleza que tão mal nos serve, uma machina de remontar trilhos, composição complicada e barulhenta e que, por infelicidade dos numerosos habitantes de Fortaleza, só funciona á noite, roubando assim o somno daquelles que descançam dos arduos labores diarios.

Ora, sr. redactor, ninguem tem o direito de perturbar impunemente a tranquillidade alheia, maximé á noite, que é em toda parte do mundo reservada para o descanso.

Que a “ Light” concerte os seus trilhos vá, é uma prova de zelo pelo que lhe pertence, mas, faça-o de maneira que nos deixe socegados, a nós que nada temos com o peixe.<sup>329</sup>

Mas por que motivo reclamava um passageiro da manutenção do bonde, se a grande maioria dos outros moradores de bairros como Benfica e Alagadiço reclamavam justamente do contrário: a falta de manutenção dos trilhos nos seus devidos bairros? Há de se considerar que quem escreve essa última reportagem clamando por sossego no período da noite no centro da cidade, provavelmente pertencia ao grupo de uma classe média alta que tinha como preocupação questões como essa: o silêncio. Enquanto em bairros mais afastados as pessoas clamavam pela conservação dos trilhos, já na área central, que abrangia parte da elite, exigia-se certamente trilhos conservados, mas com o predicativo de não incomodar a harmonia e o sono da elite fortalezense.

Não era somente o local onde o bonde circulava que era o problema de passageiros, mas sim o próprio bonde. A estrutura física dos bondes não era reformada e os usuários tinham que ser submetidos a problemas que tinham como tendência aumentar. O serviço da *Light* era considerado caro: \$100 e \$200 réis para carros de primeira e segunda classe. Se o

<sup>329</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 fev. 1929. p.03.

cliente estava pagando, o retorno esperado era ter um serviço, no mínimo, em condições salubres. Como afirmava um usuário, era preferível que um indivíduo que mora nas proximidades do Benfica e Alagadiço fizesse seu projeto a pé do que nos desconfortáveis carros da considerada pior empresa do Norte do Brasil.<sup>330</sup>

O passageiro da companhia britânica tinha que torcer bastante para que não chovesse, pois os dias de chuva eram péssimos dias já que os bancos ficavam completamente alagados. Como nos coloca o jornal *O Ceará*, de 17/03/1928, andar transitando pelos bondes da *Light*, especialmente em dias que chovia, devia ter como ação de cada passageiro levar a sua toalha para não chegar molhado ao trabalho ou ao colégio.

<<Sr. redactor.

A companhia ou empresa de bondes que possui Fortaleza é uma das mais vergonhosas existentes no Brasil.

Ninguém acreditará, fóra do Ceará, que a população de uma cidade civilizada, como esta, viva escravizada aos caprichos de uma companhia de transportes urbanos.

Além da má educação do pessoal que a serve, além da irregularidade dos horários, além dos abalroamentos e atropellamentos diários, os passageiros dos taes bondes do sr. Scott viajam, presentemente, de pé, dentro dos arrebetados vehiculos que vazam agua por todos os lados.

Os bancos dos alludidos bondes permanecem alagados, sem que os passageiros possam sentar-se.

O soalho transforma-se em um lamaçal tremendo que tudo molha, tudo mancha, tudo conspurca.

Repetidas reclamações são endereçadas os conductores que respondem de máo modo, explicando que a Companhia é miseravel, não dá toalhas para enxugar os bancos. Outros pedem aos passageiros para que tragam toalhas de suas residencias. Outros, ainda, dizem que o povo do Ceará merece é isto mesmo.

De facto, sr. redactor, em outra qualquer cidade, esses bondes ou seriam concertados ou o povo indignado já havia feito desaparecer-os do trafego.

Esta é que é a verdade.>><sup>331</sup>

Quando a chuva caía, desencadeava-se o número de reclamações. Não pelo fato de haver chuva, que é um fenômeno natural, mas pelo fato dos chamados “calhambeques” ou “geringonças” da *Light* não terem um teto que evitasse aos passageiros serem molhados. As únicas iniciativas para esse caso eram dos próprios passageiros que utilizavam guarda-chuvas dentro dos bondes para não se molharem<sup>332</sup>. Situação como essa era revoltante, principalmente para as classes mais abastadas que pagavam a quantia de \$200 réis para serem submetidas a esse tipo de situação.

<sup>330</sup> **O Ceará**. Queixas do Povo. Fortaleza, 10 mar. 1928. p. 07

<sup>331</sup> **O Ceará**, Queixas do Povo. Fortaleza 17 mar. 1928. p.07,

<sup>332</sup> **O Ceará**. Queixa do Povo. Fortaleza, 13 maio 1928. p.12

Serviços elementares que ocorriam no transporte dos passageiros sempre eram motivos de discordâncias. Como a *Light* era uma empresa privada que cobrava pelo seu serviço, devia ser normal que mantivesse moedas de pequeno valor em seus bondes para que os passageiros ao pagarem em uma quantia maior, tivessem troco. Entretanto, numerosas foram as queixas em relação à falta de troco. Isso foi apresentado por um passageiro que pegava o bonde da linha do bairro da Prainha. Segundo sua reclamação, criou-se um costume de os passageiros pagarem o valor integral da passagem, sendo recusado o ato de passar o troco. O funcionário da empresa de bondes ressaltava que todos os passageiros deveriam trazer o dinheiro da passagem trocado.<sup>333</sup> Provavelmente era uma tentativa da empresa para não passar troco e ficar com o dinheiro, ou mesmo dos trabalhadores que recebiam um salário considerado baixo por eles. Caso o passageiro não gostasse do que estava acontecendo, ele deveria procurar outro meio de locomoção. Mas qual? Já que a partir de 1928, os ônibus da Ribeiro & Pedreira ficaram praticamente impossibilitados de circular regularmente?

Mediante um turbilhão de reclamações que apareciam diariamente nos jornais, a *Light* buscou apresentar algumas medidas paliativas. Como o jornal passou a ser um grande transmissor das reclamações e queixas da população sobre as mazelas urbanas, especialmente a questão do transporte coletivo, a empresa inglesa tentou utilizar esse mesmo veículo para divulgar uma boa imagem. Através dos jornais, cartas e informes foram sendo divulgados como forma de mostrar mudanças na estrutura da empresa. Jornais, como exemplo *O Ceará*, que tinha uma grande afinidade para apresentar as reclamações da população, abriu possibilidade de em suas páginas serem tipografadas iniciativas da *Light* para melhorar o serviço. Isso demonstra que esse jornal não se limitou a apresentar somente um discurso. Uma vez que colocava em suas páginas as críticas, também abriu possibilidade de defesa por parte da empresa inglesa, como foi divulgado no ano de 1928:

Recebemos a seguinte carta:

“Amigo e senhor.

Tenho o prazer de levar ao conhecimento de v. s., a quem peço a gentileza de tornar publico, que a directoria da Ceará Tramway Light & Power Company Ltd., em Londres, resolveu, conforme despacho telegraphico recebido nesta data, tomar as providencias que estão sendo reclamadas pela necessidade do melhoramento do serviço de transportes urbanos desta capital.

Effectivamente, attendendo a sugestões a ella apresentadas pelo gerente desta companhia, a referida directoria acaba de communicar-nos achar-se devidamente aparelhada, para pôr em execução quanto posisvel breve, todas as medidas esseicaes a prover áquella necessidade.

<sup>333</sup> *O Ceará*, Queixas do Povo. Fortaleza, 25 jan. 1929. p.07

Essas medidas referem-se não só ao tráfego de bondes, assim como ao serviço de omnibus, que é seu propósito estabelecer, dentro em pouco, já havendo deliberado adquirir os autos necessário a um tráfego regular na linha de Fortaleza a Porangaba e em varias outras desta capital.  
Russell, gerente interino.<sup>334</sup>

Muitas possíveis melhorias foram apresentadas no Jornal O Ceará, paradoxalmente o jornal que mais criticava as ações da companhia britânica e que deixava páginas para a população reclamar. Qual o interesse do jornal? Não sabemos se houve compra de espaço para a *Light* se retratar, mas o fato da empresa se manifestar demonstra que as reclamações apresentadas pelos usuários estavam sendo ouvidas, ou seja, o que estava sendo impresso pelo jornal estava chamando a atenção dos responsáveis pela empresa inglesa. Em outras palavras, as reportagens de “Queixas do Povo” estavam tendo repercussão, e logicamente publicizavam o jornal.

Além disso, se as promessas da *Light* não fossem cumpridas, o jornal tinha mais argumentos para criticar a empresa. E qual o interesse da companhia em ser divulgada em um possível jornal crítico? Ora, mas se todos reclamavam no O Ceará, seria interessante divulgar melhorias no veículo em que se está sendo atacado. Nessa medida, em vez de aparecer uma matéria com críticas, aparecia uma matéria com melhorias.

Mas como acreditar em promessas cuja realidade da situação era construída de uma maneira totalmente diferente das propostas apresentadas? A *Light* podia divulgar perspectivas de melhoras, mas os fatos presenciados pela população eram contraditórios ao contexto apresentado pela empresa inglesa. Ou seja, mesmo promessas sendo veiculadas nos jornais da época, os próprios periódicos foram testemunhas das descrenças dos passageiros, que não conseguiam acreditar ou até mesmo presenciar as melhorias que a *Light* se comprometia a atender:

Sr. redactor.  
Alguns jornaes desta capital, inclusive O CEARÁ, veem publicando uma noticia alviçareira para o povo desta terra.  
E’ a noticia a proposito dos melhoramentos que serão introduzidos pela Light em seu intoleravel serviço de transporte.  
Apezar da promessa publicada pelo seu gerente interino, não damos muito credito á noticia, pelo facto de não ser esta a primeira vez que a “Light” promete, mas, não cumpre.  
Não é de muitos tempos que a introducção de “auto-omnibus”, veio a publico, substituindo os seus “calhambeques” insupportaveis.  
Agora outra promessa, e assim vamos esperando todo dia por taes melhoramentos que não chegam.<sup>335</sup>

---

<sup>334</sup> O Ceará. Fortaleza,

### 3.5. O povo vai às ruas.

No decorrer da década de 1920, os habitantes da cidade não se submeteram pacificamente às imposições de determinados grupos que estavam prejudicando algum setor de suas vidas, como foi colocado em forma de poesia o problema dos trilhos da *Light* e a proibição dos ônibus circularem:

#### A LIGHT E A QUESTÃO DOS TRILHOS

Sr. redactor.

Este negocio da Light  
A respeito de seus trilhos  
Faz a gente dizer: “Sae-te !  
Deixa-te de mais empecilhos

Teus bondes desconchavados.  
Teu serviço deficiente.  
Merecem ser expurgados.  
Para o bem de nossa gente.

Em outra terra terias  
Teu fim no fogo da praça  
Padre-nossos, Ave-marias...  
E outras rezas de graça...

Si não fosse o Moreirinha  
Com o seu notavel desleixo.  
Já tu estavas na linha.  
Correndo dentro do eixo.

Nosso povo te renega !  
Nossa gente te quer mal !  
E’s má, és coxa e és cega  
Estás podre... exiges sal !

Agora queres cobrar  
Imposto por sobre os trilhos !  
Vergonha que faz corar  
Nossos paes e nossos filhos...

Oh! Light “deixa-te está”  
Como estavas ... trafegando  
Não brinques com o Ceará  
Como tu vinhas brincando...

Já esfolaste nosso mundo  
Já sangraste nosso povo !  
Agora... Um golpe profundo !

Queres mais sangue de novo !

Não rias de nossos paes  
 Nem brigues com nossos filhos.  
 Queres roubar inda mais ? !  
 Lançar imposto de trilhos ? !

Cuidado e muito cuidado  
 Com a mansidão desta gente !  
 Que esse touro aperreado  
 Perde a calma, de repente !”

Mané Chique-Chique<sup>336</sup>

Os capitalistas do ramo do transporte foram um grande alvo de reclamações que cotidianamente eram apresentados nos jornais. Assim, houve momentos em que as reclamações textuais nos jornais não foram suficientes e os protestos acabaram ganhando as ruas, com queixas, vaías, reuniões para que as reivindicações ganhassem maior expressão.

No ano de 1925, como apresentamos, alguns populares foram às ruas boicotar o serviço da companhia, até o momento única servidora desse serviço. Do ano de 1926 a 1929 foram diversas as reclamações contra a empresa inglesa, e seu estopim foi ascendido com a imposição da companhia de bondes de interromper o fluxo de ônibus por cima de seus trilhos. Mais uma vez, a população foi às ruas. Agora em um contexto diferente. Se no primeiro momento a manifestação foi a favor que a *Light* melhorasse o seu serviço, no ano de 1928 as manifestações não foram solicitando melhorias, mas sim o direito das pessoas utilizarem outras modalidades de transporte coletivo que essa companhia estava interrompendo. Sennett destaca que uma das características do ser humano moderno é este homem ser dotado de mobilidade.<sup>337</sup> Mas ao contrário do pensamento de Sennett, que se preocupava com a conformação e passividade dos homens urbanos modernos que se reduziam a simples figura de telespectadores, o fenômeno que ocorreu em Fortaleza foi inverso, ou seja, a população foi protagonista atuante das situações que orbitavam ao redor dela.

De fato, com a aplicação do Interdito Proibitório, a *Light* não proibia a circulação das pessoas desde que estas se locomovessem utilizando os veículos pertencentes aos ingleses. Por isso o direito de se movimentar e o direito de escolha por quem devesse fazer essa locomoção foram os pontos de discórdia e reivindicados pelos usuários do transporte coletivo. A empresa delimitava os espaços coletivos que poderiam se utilizados, ou seja, os espaços dos seus

<sup>336</sup> **O Ceará**. Fortaleza, 29. ago. 1928. p.03.

<sup>337</sup> SENNETT, Richard. **Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental**. RJ: Record, 1997.

bondes, já que dificultava o acesso aos ônibus. Inibia a população de fazer suas próprias escolhas, o que foi alvo de repúdio por parte dessa população, uma vez que

A delimitação de espaços coletivos... pode ser vista como uma restrição e uma exclusão, como o fim do direito costumeiro. Como os camponeses pobres do século XVIII, os operários das cidades reivindicam “livre percurso”, “pasto solto” e manutenção dos direitos comunais.<sup>338</sup>

As manifestações que ecoaram no final da década de 1920, ressoam no momento em que a disputa entre empresários capitalistas de bonde e ônibus se mesclaram com as discórdias entre concorrência livre versus monopólio, no qual a população foi diretamente atingida. Perder o direito de circular em outros veículos era como perder o próprio direito à cidade, já que um pressuposto fundamental da relação homem/cidade é a locomoção desta pelas vias do terreno. Para Lefebvre o direito à cidade se manifesta

como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade.<sup>339</sup>

Além dos jornais, foi nas ruas que o povo expressou sua indignação, sua revolta. A rua é o local de movimento, mobilidade, encontros e desencontros. A relação da população com sua cidade é evidenciada com o movimento das pessoas em torno das ruas. Esses locais são palcos da construção humana, onde semelhanças, impasses e contradições estão sendo presenciados. Para Lefebvre, a rua é local de construção da vida:

A rua é desordem? Certamente não. Todos os elementos da vida urbana, noutra parte congelados numa ordem imóvel e redundante, liberam-se e afluem às ruas e por elas em direção aos centros; aí se encontram, arrancados de seus lugares fixos. Essa desordem vive. Informa. Surpreende. (...) Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado.<sup>340</sup>

A ida da população às ruas se deu pelo seguinte fato: O interdito requerido pela companhia *Light* contra as empresas de ônibus, impedindo a circulação sobre seus trilhos.

<sup>338</sup> PERROT, M. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. p. 123.

<sup>339</sup> LEFEBVRI, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p.31

<sup>340</sup> LEFEBVRI, Henri. **A revolução urbana**. Trad. Sérgio Martins. 2ª impressão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004. p.30

Essa decisão, ocorrida em agosto de 1928, causou surpresa e uma grande exaltação popular. Para os moradores da cidade, até o poder judiciário estava contra o povo. Então se a população se via sem o apoio do poder judiciário, e refém dos interesses da *Light*, como poderia ter algum poder de barganha? A solução encontrada foi protestar, mostrar sua indignação com aglomerações no centro da cidade, demonstrando sua insatisfação com a situação:

Cerca de 8 horas da noite, realizou-se no Palacio Publico um grande comicio popular de protesto contra a attitude da companhia ingleza.

Falou por essa occasião o illustre sr. dr. Eduardo Motta, que proferiu um empolgante discurso em que fez resaltar os direitos do povo, que não deve consentir em ser explorado pela companhia de bondes que, em vez de aperfeiçoar os seus serviços, tenta impedir que a população de Fortaleza seja melhor servida por outros vehiculos. O discurso do sr. dr. Eduardo Motta foi muito applaudido pela multidão, calculada em cerca de 1.000 pessoas.<sup>341</sup>

O povo foi convocando, e um grande “meeting” de protesto contra a empresa inglesa foi realizado. A Praça do Ferreira e o Passeio Público foram palcos de protestos, de discursos e de encontros de centenas de pessoas que reclamavam contra a companhia. Os manifestantes aglomeravam-se em torno dos ônibus da empresa Ribeiro & Pedreira, pois os ônibus transformaram-se em ícones desse protesto, uma vez que a figura desse transporte era o elemento para se libertar da necessidade de usar bondes, e esse mesmo ícone conseguiu ser suplantado pelas iniciativas judiciais da Light.

Na voz do tribuno Eduardo Mota, o povo era clamado a protestar e era convocado para ficar do lado da empresa de ônibus, que além de ser mais uma opção no deslocamento da população, era digna de fidelidade pelo fato de esta ser puramente nacional, ao contrário da empresa inglesa que não tinha interesses em melhorar a vida dos brasileiros e pelo fato da empresa Ribeiro & Pedreira estar servindo melhor e com mais comodidade<sup>342</sup>. A exaltação desse discurso foi tão radiante, que foi necessário a atuação da polícia para conter os ânimos dos populares que ecoavam os gritos, a cada instante, de morte à empresa *Light*. Além dos protestos, os manifestantes se expressaram com gestos, arrancando e rasgando as sanefas dos *tramways* que estavam estacionados na Praça do Ferreira.<sup>343</sup>

---

<sup>341</sup> **O Ceará**, Fortaleza, 31 ago. 1928. p.01

<sup>342</sup> **Correio do Ceará**. Fortaleza, 31 ago. 1928. p.01

<sup>343</sup> **Gazeta de Noticias**, Fortaleza, 31 ago. 1928. p.01

No correr dos dias as manifestações continuaram. Os jornais foram mais uma porta para expor as reclamações, não somente publicando cartas de protestos, mas como também canal para articular as pessoas, convidando-as a comparecer nos locais de protestos, como foi divulgado no jornal O Ceará: “Realizar-se-á hoje, na Praça do Ferreira, ás 5 horas da tarde, um grande “meeting” de protesto contra as descabidas pretensões da Light. Convida-se ao povo em geral para cerrar fileiras contra os seus exploradores”<sup>344</sup>

População convocada, população presente. Esta foi a tônica das manifestações. Perante um fortíssimo esquema de proteção policial, organizado pelo Secretário de Segurança Pública, dr. Mozart Catunda, para que não houvesse depredação dos bondes da *Light*, os manifestantes se reuniram para mais uma vez apresentarem sua indignação e clamarem a favor da empresa de ônibus.

No decorrer do dia 01 de setembro de 1928, vários incidentes ocorrem com os bondes, e às 17.00 horas, grande manifestação ocorreu contra a atitude da *Light* e do poder judiciário. Vários oradores se manifestaram, cada um apresentando motivos para que a população não concordasse com o que estava acontecendo em Fortaleza. Alguns nomes como Djacir Meneses, Eduardo Mota, o operário Francisco de Sousa Lima, citaram a atitude indecorosa da companhia, que prejudicava os fortalezenses. Neste momento reuniam-se pessoas de todas as classes. Como medida, a população deveria fazer greve evitando utilizar os bondes da *Light*, e demonstrando a necessidade e a importância do serviço de auto-lotação para a cidade.<sup>345</sup>

Na Praça do Ferreira formaram-se diversos grupos, que fizeram questão de demonstrar a repúdia aos interesses da empresa britânica. E geralmente quando a população se reunia, mesmo sob a tutela de vigília policial, os bondes acabavam sofrendo algum tipo de perda, seja pela destruição de sua estrutura ou de outros atos que impossibilitavam o trabalho dos guiadores de bondes. Em 01/09/1928, no término dos discursos “foram derramados em diversos bondes grandes quantidades de iodofórmio, o que tornou impossível viajar nos mesmos.”<sup>346</sup> Essa tática da população era consubstanciada no pensamento: já como não pudemos andar de ônibus, não se deve andar de bondes também.

---

<sup>344</sup> O Ceará, Fortaleza, 31 ago. 1928. p.01

<sup>345</sup> O Ceará, Fortaleza, 01 set. 1928. p.03.

<sup>346</sup> idem.

As críticas em torno da proibição foram expressas em vários jornais. Para a população de Fortaleza, os ônibus não poderem circular pelos trilhos da *Light*, era uma afronta aos usuários de transporte coletivo, uma vez que, quando o serviço começava a melhorar, por conta do fluxo dos ônibus, esse direito era tirado da população, sem a menor consulta aos maiores interessados: os passageiros. Nesse sentido, críticas foram colocadas na conta da companhia, dos poderes públicos, das autoridades judiciais e da polícia, que defendiam os interesses do grupo inglês, como nos foi apresentado nesta explicada reclamação:

Agora, surge outra questão promovida pela companhia inglesa contra a Empresa de Auto-Omnibus que tão, patrioticamente, vem servindo á população desta capital. O povo levantou-se ainda uma vez contra o descabido egoismo da “Light” que timbra em mal servir o publico, arremessando-lhe ainda por cima um punhado de ironias, de remoques estupidos como este do interdicto dos seus trilhos, cousa hilariante em um paiz que não fosse, actualmente o nosso. Em nenhuma capital de Estados do Brasil a população é tão mal servida no serviço de transportes urbanos como em Fortaleza. Mas, o povo, quando cansado de soffrer, procura um derivativo encontra, logo, um obstaculo contra a força do seu direito que é o inconsciente direito da força. Infelizmente, o cearense não pode agir livremente, como ha pouco, no Estado do Rio, agiu o povo fluminense contra a vil exploração da poderosa companhia “Cantareira”. O cearense só tem uma obrigação. Esta a é de trabalhar, passar fome e pagar impostos para felicitar a vida de uma centena de comedores”.<sup>347</sup>

O discurso adotado pelos protestantes foi em defesa dos ônibus. Mas por que defender os ônibus era tão importante? Será que o uso do ônibus era tão vital para a cidade? E o ônibus poderia ser a causa da solução de problemas, já que esses veículos foram colocados como “inimigos” da *Light*?

A figura do ônibus foi muito utilizada para fazer frente ao trabalho da companhia inglesa. Esses veículos tinham seus proprietários cidadãos da cidade e foram veiculados ao sentimento nacional, conforme foi colocado em diversos jornais, como os ônibus sinônimos da causa nacional e do patriotismo. O ônibus de proprietários brasileiros foi colocado em questão justamente no período da história brasileira em que vozes começaram a levantar-se contra o predomínio de empresas estrangeiras dominando serviços importantes da mobilidade urbana. Como a *Light* era inglesa, colocar a dualidade nacional versus estrangeiro era fortalecer as críticas contra essa empresa. No Brasil, articular empresas estrangeiras com as

<sup>347</sup> O Ceará. Queixas do Povo, 02 set. 1928. p.09.

causas dos problemas nacionais e do desenvolvimento foi artifício bastante usado, como foi expresso pelo Jornalista Alberto Torres no Rio de Janeiro:

Para manter a independência da nação, é imprescindível preservar os órgãos vitais da nacionalidade: suas fontes principais de riqueza, suas indústrias de primeira necessidade e de utilidade imediata, seus instrumentos e agentes de vitalidade e de circulação econômica, a viação e o comércio interno (...).<sup>348</sup>

A questão do nacionalismo foi um ponto importante a ser explorado para chamar atenção dos investidores ingleses de que o serviço não estava eficiente, e que uma empresa nacional poderia atender melhor as demandas estabelecidas. No conflito entre *Light* e Ribeiro & Pedreira, os maiores atingidos foram os fortalezenses, que percebiam que os interesses em pauta, colocados pela *Light*, não tinham a menor intenção de privilegiar os moradores. Alguns anos de trabalho efetuados por uma empresa estrangeira não pareciam ser satisfatórios para a população de fortaleza:

Em nosso país, do Amazonas ao Rio Grande do Sul, o elemento estrangeiro predomina de tal forma que nós somos verdadeiros escravos dentro da própria casa. Chegamos a essa triste situação de não podermos dispôr do que é nosso porque tudo está entre as mãos do estrangeiro dominador.  
A vontade do americano, do inglês, do italiano, do alemão, do português, impera neste país, infelicitado pelo impatriotismo de todos os governos.  
Em quasi todos os estados as grandes empresas estão nas mãos dos estrangeiros: bondes, luz, telephones etc.  
Damos assim ao mundo um attestado, ou de nossa incompetencia technica ou de nossa incapacidade financeira.  
Os governos assignam contractos com as companhias de origem extranha, sacrificando as empresas nacionais que se candidatam em concorrência publica.  
E uma vergonha isso. E doloroso. E deprimente.  
O Ceará não poderia escapar a regra geral. Havia de ser assim.<sup>349</sup>

Então podemos dizer que a motivação para os protestos dos moradores foi a questão do nacionalismo? E como as empresas de ônibus eram de propriedade de empresários brasileiros então esse era o motivo de elas serem defendidas? Não propriamente. Na verdade, o nacionalismo foi mais um argumento para criticar a empresa que fazia o serviço de transporte coletivo. Mesmo diante de várias manifestações em jornais e nas ruas, com gritos de morte a empresa estrangeira, “o polvo inglês”, os manifestantes que se proclamaram tinham um interesse objetivo, específico: uma melhoria do transporte público coletivo.

<sup>348</sup> Alberto Torres. **O problema nacional brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914, p.95-6.

<sup>349</sup> **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 05 jun. 1929. p.03

A empresa de ônibus Ribeiro & Pedreira era vista com uma possível solução para atenuar os problemas do transporte coletivo, ou seja, poderia ser a resposta para as demandas dos usuários:

Não ha duvida: os auto-omnibus da Empresa Ribeiro & Pedreira vão servindo muito a gosto a nossa população. Não se pode negar que o serviço é bem feito, fazendo séria concorrência á companhia de bondes.

A perícia dos seus “chauffeurs” e a disciplina dos seus conductores satisfazem ao publico mais exigente.

Tudo isto, alem do beneficio que por si mesmo nos dá, acarreta outro melhoramento: o estímulo e o bom exemplo dados á sociedade inglesa. Tanto assim é que – conforme ouvimos – dentro em breve o serviço de bondes passará por notaveis reformas, proveito que deveremos, indirectamente, á empresa patricia (*sic*).

Todavia, quando essa mesma empresa passava a criar problemas para a população ou repetia os mesmos erros da empresa estrangeira, o discurso de defesa era abandonado para críticas severas, uma vez que o serviço do transporte público, que deveria ser bem feito pela empresa de ônibus, também acarretava desconfortos para a população, principalmente quando a empresa cometida as mesmas falhas que a *Light*, como por exemplo os acidentes, ao ponto de algumas críticas apontarem a empresa Ribeiro & Pedreira como uma protetora da empresa funerária:

Sr. Redactor.

O Ceará é a terra, por excellencia dos gananciosos.

Qualquer empresa que surge em nosso meio, em vez de procurar beneficiar a população, auferindo lucros relativos, torna-se um verdadeiro polvo, tal a ganância de seus exploradores. E, em Fortaleza, ha ganancia de todas as qualidades!

O individuo só escapa à exploração depois de morto, graças à empresa funerária que o enterra por um preço baratíssimo.

Hontem, comecei a pensar,e, como pensamento puxa pensamento, acabei reflexionando sobre os auto-omnibus estão agora, com os olhos voltados para á empresa funerária procurando, por todos os meios, agradar o Terto.

Os chauffeurs da empresa têm ordens severas para desenvolver a máxima velocidade, fazendo o percurso de ida e volta, em qualquer linha, dentro de dez minutos, até mesmo com excesso de lotação.

Si Deus não fosse misericordioso, sr. redactor, muita gente já estaria no cemitério.

350

A prova de que o objetivo dos moradores era pautada primordialmente por uma melhoria do transporte público, foi quando a *Light*, que foi tanto combatida, melhorava seus serviços, os próprios críticos faziam elogios às iniciativas da empresa. Ser uma empresa brasileira ou estrangeira, não era importante. Cabia que as responsáveis pelo serviço prestassem um trabalho eficiente. Mesmo no período efervescente, no qual a companhia sofria muitas críticas, vaís e protestos, no momento em que a empresa agia de uma maneira que seus esforços melhorassem a vida dos fortalezenses, as críticas eram colocadas de lado.

<sup>350</sup> **O Povo.** Terra de Ninguém, 20 jan.1928. p.09

Vários discursos foram apresentados a favor dos ônibus pelo fato de estarem ligados aos interesses nacionais. Na verdade, os ônibus eram bem vistos por serem uma alternativa de transporte, além de terem uma boa estrutura física, por serem novos. E quanto ao ônibus da *Light*? Neste caso temos um dilema, de um lado a figura do ônibus tão exaltado na mídia e de outro lado a imagem negativa da empresa inglesa. Como se portou a população diante de um ônibus estrangeiro? O comportamento da população foi de acordo com os seus interesses: se o veículo fosse bom e melhorasse a qualidade do serviço ele ia ser apoiado, sendo secundária a questão do nacional ou do estrangeiro. A *Light* inaugurou ônibus novos, confortáveis, com cadeiras cômodas, além de apresentar esses veículos como seguros ao tráfego urbano. Qual foi a reação das pessoas? Não usaram esse veículo porque ele era estrangeiro? Na verdade a população usou, e os jornais parabenizaram a população pelo fato de estar podendo usar os ônibus da companhia britânica “O povo está de parabéns pela iniciativa da empresa do sr. . M. O. Scott, a quem felicitamos.”<sup>351</sup>

Quando a *Light* efetuava melhorias, classes diversas a apoiavam, como, por exemplo, os estudantes do Liceu. Esse grupo, desde a implantação dessa empresa sempre participou de movimentos criticando a atuação da companhia. Mas os mesmos estudantes, que estiveram presentes em diversas manifestações, quando sentiam um melhor serviço, agradeciam aos investimentos dos empresários, provando que o que importava para a população era a qualidade do serviço, sendo produzido ou pela *Light* ou pela empresa de ônibus:

Os estudantes agradecem.

A *Light* poz a disposição dos alumnos do Lyceu do Ceará um bonde para passearem durante o dia de ante-hontem, o primeiro do carnaval.

Os rapazes divertiram-se à vontade, percorrendo diferentes linhas.

Hontem esteve connosco uma comissão de lyceistas, compostas dos srs. Eduardo Gondim Monteiro, Augusto de Castro e Themistoles de Carvalho, que nos pediram tornassemos publico o seu agradecimento à *Light* pela gentileza que lhes dispensara.<sup>352</sup>

Podemos concluir que a população de Fortaleza enfrentou diversas dificuldades no que diz respeito ao um serviço essencial de mobilidade urbana, o transporte coletivo. Suas dificuldades refletem uma organização na qual esse transporte foi montado pelas autoridades públicas, que não tinham um controle total desse transporte, perdendo ainda mais esse poder,

<sup>351</sup> **O Nordeste**, Fortaleza, 19 mar. 1929. p.03

<sup>352</sup> **Gazeta de Noticias**, Fortaleza, 12 fev. 1929. p.04

ao passar esse serviço para a tutela dos empresários capitalistas. No entanto, os habitantes da cidade não foram passivos, e muitas vezes pacíficos, em relação às mazelas que enfrentavam. Protestaram, apresentaram suas queixas tanto nos jornais, quanto nas ruas, em manifestações.

Nessa disputa efetuada entre a empresa de bonde e empresários de ônibus, a população participou, apresentando os problemas que cada bairro, cada pessoa enfrentava ao utilizar o serviço de transporte. Essas reclamações soavam no sentido de que houvesse mudanças qualitativas na prestação desse serviço, tanto sendo prestado por ônibus, quanto por bondes. Os relatos, bem como as manifestações das pessoas foram eventos de muita importância para diagnosticarmos a participação dos habitantes nesse processo de evolução urbana, na lógica do trabalho do transporte coletivo, e para entendermos disputas, as mudanças e os retrocessos que aconteciam no cenário urbano de Fortaleza.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O bonde não podia perder seu trilho. O ônibus também não. O duelo pelo uso dos trilhos construídos pela *Light* nas principais ruas de Fortaleza teve momentos extremos, aguçados especialmente com decisões judiciais que favoreceram em primeira instância à empresa Inglesa.

Os trilhos de carris no final da década de 1920 já faziam parte do cenário urbano de Fortaleza. Era necessário haver trilhos para que os veículos de transporte coletivos pudessem circular. Todavia para a empresa inglesa esse serviço era algo no qual esta estava destinada, e cuja concorrência, em pouco tempo provou o contrário, que o serviço realizado pela *Light* não estava mais tendo capacidade de efetuar um transporte completo para as pessoas, daí a necessidade de outros veículos realizando essa condução.

A empresa inglesa de carris urbanos nasceu forte, comprando outras empresas e aos poucos foi estruturando uma espécie de monopólio, na medida em que coube somente à essa empresa realizar o serviço de transporte coletivo através do bonde. Ampliando seus trilhos a empresa foi conseguindo solidificar seu serviço na área central de Fortaleza, local onde a maioria da população transitava. Todavia mesmo com esse monopólio, a companhia teve dificuldades de realizar seu serviço, apresentando em pouco tempo problemas estruturais, com seus trabalhadores e principalmente com a população de Fortaleza. O reflexo desses problemas foi o advento dos ônibus em Fortaleza, ou seja, a *Light* estaria enfrentando algo que ela, em sua história, ainda não tinha enfrentando: uma concorrência.

Concorrência essa que não soube enfrentar, tendo como prova o número drástico de passageiros que se reduziram paulatinamente entre os anos de 1927 a 1929. Não conseguindo enfrentar os donos de ônibus pela via da concorrência, a empresa inglesa tentou erradicar seu concorrente mais próximo pela via judicial, recorrendo a um Interdito Proibitório, com a alegação de ser proprietária dos trilhos, os quais os ônibus de outras empresas estavam a destruir um patrimônio privado.

A *Light* construiu uma boa argumentação para evitar que os ônibus transitassem por cima de seus trilhos, tentando mostrar o quanto estava sendo prejudicial a suas finanças ter seu

patrimônio destruído, mas esse argumento teria pouco alcance se não fosse o ciclo de amizades e interesses com pessoas de alto escalão no governo, que deram todas as garantias e entrevistaram sobre a questão dos trilhos da empresa inglesa. Haja vista que todos os veículos transitavam por cima dos trilhos da companhia, carros, caminhões e ônibus, mas o Interdito Proibitório tinha como alvo somente a empresa que estava tirando a clientela da *Light*, por isso houve a necessidade, por parte da companhia britânica, de recorrer ao auxílio da justiça e das suas influências para prevalecer seus interesses, mesmo diante de uma imprensa atuante e de uma população em certos momentos furiosa, pois esta era a grande prejudicada.

Tudo isso acontecia devido à malha viária de Fortaleza ser, na década de 1920, muito precária e pela falta de calçamento. Nessa década ainda se adotava a solução encontrada em 1880, que fora a instalação de trilhos em ruas sem calçamento apropriado para a circulação de um veículo de transporte coletivo. Esse era o grande motivo pelo qual os ônibus tiveram a necessidade de usar os trilhos de bonde, ou seja, precisavam se locomover, mas o local por onde podiam circular era de propriedade da empresa inglesa, implantados em uma via pública.

O bonde era limitado a andar sempre por cima de seus trilhos por questões técnicas, haja vista que em todo lugar por onde circula um bonde é necessário andar por cima de trilhos. O ônibus em Fortaleza também foi limitado a andar por cima dos trilhos, mas por motivos diferentes, estando relacionado com a falta de estrutura que a cidade de Fortaleza tinha. Paradoxalmente, esse grande problema foi de muita valia para os empresários de ônibus. Andar por cima dos trilhos era vantajoso, não só pela questão de não acabar com a estrutura física do ônibus, mas porque andando por cima dos trilhos os ônibus levavam vantagem em cima dos bondes. Os ônibus eram mais rápidos, novos, e ainda tinham a mobilidade de sair do trilho para pegar mais perto o passageiro. Além do mais que transitando por cima dos trilhos, o ônibus ganhava uma clientela já formada, por isso os caminhos escolhidos por esse transporte foram algumas linhas completas dos bondes.

Mediante esse impasse, tivemos uma briga violenta de empresários que utilizavam de toda maneira suas armas, seja suas influências perante pessoas ligadas ao governo, juízes, contratos realizados outrora ou seja reclamando no jornal, continuando a fazer o serviço clandestinamente ou angariar o apoio da população.

É importante sempre frisarmos que a população de Fortaleza não ficou imune aos acontecimentos, principalmente porque ela sabia que quanto mais problemas o transporte

coletivo tivesse, mais dificuldades os usuários teriam na sua rotina. A população de Fortaleza, em especial os usuários, tinha um objetivo: conseguir que o transporte coletivo fosse eficiente. Criticou constantemente a *Light*, usou até de expressões de xenofobia aos ingleses, protestou, quebrou bondes, mas o seu ódio não era necessariamente à *Light*, mas sim ao serviço prestado por ela.

Quando a população levantou a bandeira da importância de apoiar os ônibus, seu pensamento era que a solução para as mazelas encontradas dentro desse monopólio da *Light* fosse erradicada mediante um serviço mais eficiente que os ônibus poderiam oferecer. Nesse sentido, levantaram-se inúmeras vozes que construíram diversos discursos em apoio aos empresários de ônibus, ao ônibus de produção nacional.

A população expressou suas queixas e reivindicações tanto nos jornais quanto nas ruas. Mas podemos perceber que para esta não se tratava de gostar de bonde ou de ônibus, mas sim aquele que conseguisse preencher aos anseios do público. Isso podemos ver nas reportagens de apoio à companhia, quando esta realizava melhoras e a críticas surgidas ao serviço efetuado pelos ônibus.

Nesse sentido, ao analisarmos Fortaleza no final da década de 1920, vemos uma cidade em projeto de crescimento, mas com um serviço de transporte coletivo que já estava em ponto de ebulição em um pêndulo onde dois pontos, concorrência e monopólio, davam a tônica deste ensaio. Esse foi o período inicial da construção de um transporte coletivo em Fortaleza, que não se limitou somente a um grupo. Por isso mesmo, houve tantos conflitos. Esse conflito teve tamanha proporção que envolveu diversos setores e teve como mecanismo catalisador a participação popular, que em cartas e protestos apresentou como estava, muitas vezes em descompasso, o sistema de transporte coletivo em Fortaleza, e por esse motivo a população foi às ruas protestar, reclamar e exigir os seus direitos.

## **FONTES**

As fontes utilizadas nesta pesquisa podem ser localizadas na Biblioteca Pública Menezes Pimentel (Setor de Periódicos, Setor de Obras Raras, Setor Ceará) e no Centro de Documentação e Pesquisa do Transporte do Ceará da Federação dos Transportes (Cepimar);

### **Documentos do município de Fortaleza**

Relatório de 1925 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

Relatório de 1926 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

Relatório de 1927 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

Relatório de 1928 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typographia Gadelha. Fortaleza.

### **Periódicos**

Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1899.

Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1918.

Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1919.

Coleção Correio do Ceará, Fortaleza 1926 – 1929.

Coleção Diário do Ceará, 1916, 1923 a 1929

Coleção Folha do Povo, Fortaleza, 1913, 1917

Coleção Gazeta de Notícias, 1926 – 1929

Coleção Jornal do Comércio, 1924 - 1929

Coleção O Ceará, Fortaleza, 1926 – 1929

Coleção O Nordeste, Fortaleza, 1923 – 1929

Coleção O POVO, Fortaleza, 1928 – 1929

Coleção Unitário, Fortaleza, 1913, 1916, 1917, 1938

### **Documentos do Estado do Ceará**

Annaes da Assembleia Legislativa do Ceará. 75<sup>a</sup> Sessão em 01 de outubro de 1926.

Lei Provincial nº1631 de 05 de setembro de 1874.

Lei Provincial nº1852 de 02 de outubro de 1879.

Lei Provincial nº1967 de 17 junho de 1882

Lei Provincial nº 17 de 12 de agosto de 1880

Decreto nº151 de 30 de janeiro de 1891.

Lei Estadual nº 116 de 23 de setembro de 1893.

Lei Estadual nº 43, de 28 de agosto de 1911.

Lei Estadual nº 663, de 26 de agosto de 1901.

Lei Estadual nº 916, de 24 de agosto de 1907.

Lei Estadual nº 1008, de 19 de agosto de 1910

Lei Estadual nº 1350, de 28 de agosto de 1916.

Lei Estadual nº2.565, de 05 de novembro de 1927.

Decreto Estadual nº65 de 30 de dezembro de 1930

### **Documentos do Brasil**

Decreto Imperial nº 6620 de 04 de julho de 1877.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Zonas de encrenca: algumas reflexões sobre poder e espaços. In: **I Colóquio História e Espaços**. Universidade Federal do Rio Grande do Norte: Natal, 2005. p.07. Disponível em: <<http://www.cchla.ufrn.br/ppgh/docentes/durval/academico/artigos.htm>>.
- AZEVEDO, Otacílio de. **Fortaleza Descalça**: reminiscências. Fortaleza: UFC/ Casa de José de Alencar, 1992, p.91.
- BALCÃO, Lier Ferreira. **A cidade das reclamações**. In: PESQUISA EM HISTÓRIA: Cidades. São Paulo: PUC/SP e Olho d'Água, novembro/1999.
- BENJAMIN, Walter – **Obras Escolhidas I. Magia e técnica. Arte e política**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido se desmancha no ar**: A aventura na modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BETHELL, Leslie. “A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930”. BETHELL, Leslie (org.) **História da América Latina**: de 1870-1930. Volume IV. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2001.
- BEZERRA DE MENEZES, Antonio. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: UFC/Casa de Jose de Alencar, 1992.
- CARDOSO, Fernando Henrique & FALETTO, Enzo. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1970.
- Carlos, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**. 7ed. São Paulo: Contexto, 1997. p.17.
- CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- CASTRO. José Liberal de. **Arquitetura eclética no Ceará**. In: Annateresa Fabris (org.) **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1988.
- \_\_\_\_\_. **Contribuição de Adolfo Herbster a forma urbana da cidade de Fortaleza** 1994.
- \_\_\_\_\_. **Fatores de Localização e de Expansão da Cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária da Universidade de Fortaleza, 1977.

- CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Artes de Fazer. 10ª ed. Petrópolis: Vozes, 2004.
- CERVO, Amado Luiz. **História da Política Exterior do Brasil**. 3ª Ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.
- DARNTON, Robert. **O grande massacre de gatos e outros episódios da história cultural francesa**. Rio de Janeiro: Graal, 1986.
- DOBB, Maurice. **A Evolução do Capitalismo**. 6 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. **De Ônibus: cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará**. Fortaleza: Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. 2008.
- FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- FERREIRA, Eric Amaral. **Características competitivas no mercado de transporte público urbano no Rio de Janeiro: o posicionamento dos novos entrantes**. Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. 2006.
- FORTALEZA**, Prefeitura Municipal de; CASTRO, Jose Liberal de. **Fortaleza: a administração Lúcio Alcântara (março 1979/maio 1982)**. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1982.
- FRANCO, Maria Silvia de Carvalho. **As idéias estão no lugar**”. Cadernos de Debates. São Paulo, nº 1, 1976.
- \_\_\_\_\_. **Homens livres na ordem escravocrata**. 3ª. ed., São Paulo, Kairós. 1983.
- FREYRE, Gilberto. **Inglês no Brasil – Aspectos da Influência Britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro/Brasília: José Olímpio/MEC, 1948.
- FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.
- FURTADO, Celso. **Análise do modelo brasileiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.
- GIRÃO, Raimundo. **Geografia Estética de Fortaleza**. Fortaleza: Casa José de Alencar/Programa Editorial, 1997.
- GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o Início da Modernização do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- HADLER, Maria Silva Duarte. **Trilhos da Modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos**. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação. 2007.

- HOBBSAWM, Eric J. **A Era das revoluções**, 1789-1948. São Paulo: Paz e Terra, 2010.
- \_\_\_\_\_. **A Era dos Impérios**. 7ª ed.. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza** (1945 – 1960). São Paulo: Annablume, 2000.
- KOSTER, Henry; CASCUDO, Luis da Câmara. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/ Massangana, 2002.
- LEAL, Vinicius Barros. “**Dr. Matos Peixoto, um mestre do saber clássico**”. Revista do Instituto do Ceará, ano CXIX, 2000.
- LEFEBVRI, Henri. **A revolução urbana**. Trad. Sérgio Martins. 2ª impressão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.
- \_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFÉVRE, José Eduardo de Assis. **O transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo**. 1985. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996,
- LEITE, Ary Bezerra. História da Energia no Ceará. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996.
- MENEZES, Patrícia. **Fortaleza de ônibus: quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2009
- NOBRE, Geraldo. **Ceará: energia e progresso**. Secretaria de Cultura e Desporto. Imprensa Oficial do Ceará. Fortaleza, 1981.
- NOGUEIRA, Carlos Eduardo Vasconcelos. **Tempo, progresso, memória : um olhar para o passado na Fortaleza dos anos trinta**. Dissertação (mestrado) em História Social. Universidade Federal do Ceará, 2006.
- NOVAIS, Fernando Antônio. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777- 1808)**. 3ª edição. São Paulo, 1985: Hucitec, 1985.
- OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. **Processo de Industrialização. Do capitalismo originário ao atrasado**. São Paulo/Campinas: Editora Unesp/Unicamp, 2003.
- ORTIZ, Renato. **Cultura Brasileira e Identidade Nacional**. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

- \_\_\_\_\_. **O cotidiano da república: elite e povo na virada do século.** Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1998.
- PERROT, M. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- PINSKY, Jaime; PINSKY, Carla Bassanezi (orgs.) **História da cidadania.** 2 ed. São Paulo: Contexto, 2003.
- POLANYI, Karl. **A grande transformação. As origens de nossa época.** Rio de Janeiro. Ed. Campus, 2000.
- PONTE, Sebastião Rogério. **A Belle Époque em Fortaleza: remodelação e controle.** In: SOUZA, Simone de. (Org.) **Uma nova história do Ceará** Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.
- PONTE, Sebastião Rogério. **A Cidade Remodelada.** In: SOUZA, Simone de. et.all. **Fortaleza a gestão da Cidade: uma história política e administrativa.** Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.
- PRADO Jr., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo.** São Paulo: Brasiliense, 1979.
- SANTOS, A. et al. **História do Brasil: de “Terra Ignota” ao Brasil atual.** Rio de Janeiro: Logon, 2002.
- ROCHA, Herbert. **O lado esquerdo do rio.** São Paulo: Hucitec, 2003.
- ROUANET, P.S. “Por que o moderno envelhece tão rápido?” In: **Revista USP**, n.15, set/out/nov 1992.
- SAES, Alexandre Macchione. **Conflitos do Capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927).** Tese(doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 2008.
- SARAIVA. José Flávio Sombra (org). **História das relações internacionais contemporâneas: da sociedade internacional do Século XIX à era da Globalização.** São Paulo: Saraiva, 2008. SCHWARCZ, Roberto. “**As idéias fora do lugar**”. Ao vencedor as batatas. São Paulo, Duas Cidades, 1977.
- SENNETT, Richard. **Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental.** RJ: Record, 1997.
- SEVCENKO, Nicolau. **A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do rio.** In: SEVCENKO, Nicolau (org). **História da Vida Privada no Brasil. Vol.3 - República: da Belle Époque à Era do Rádio,** São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

- \_\_\_\_\_. **O Prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso.** In: SEVCENKO, Nicolau (org). História da Vida Privada no Brasil, vol. 3 - República: da Belle Époque à Era do Rádio, São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SILVA, Eduardo. **As queixas do Povo.** Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1998.
- SILVA FILHO. Antônio Luiz Macêdo. **Paisagens do consumo:** Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.
- SILVA, Maria Lais Pereira da. **O Estado e o capital privado na disputa pelo controle e administração dos transportes coletivos. A resposta dos usuários e a face da cidade.** Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio, 1992.
- SIMMEL, Georg. Metrópole e Vida Mental. IN: VELHO, O.G.(org.) **O Fenômeno Urbano.** RJ: Zahar Editores, 1976.
- SOUZA, Geraldo Alves de. **Estudo da acessibilidade do transporte coletivo de Manaus utilizando um sistema de informação geográfica.** In: IX Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2005, Manaus. IX SIMPURB. Anais... Manaus: Departamento de Geografia – UFAM, 2005.
- SOUZA, Simone de. **Da “Revolução de 30” ao Estado Novo** In: SOUZA, Simone de. (Org.), op. cit.,
- STIEL, Waldemar. **História do Transporte Urbano no Brasil:** bondes e trólebus. SP: Pini; Brasília; EBTU, 1984, XVI.
- SZMRECSÁNYI, Tamás. **“A era dos trustes e cartéis”.** ELETROPAULO. História e Energia. A chegada da Light. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, 1986,
- WEBER, Max. **História Geral da Economia.** São Paulo: Mestre Jou, 1968

## **ANEXOS**

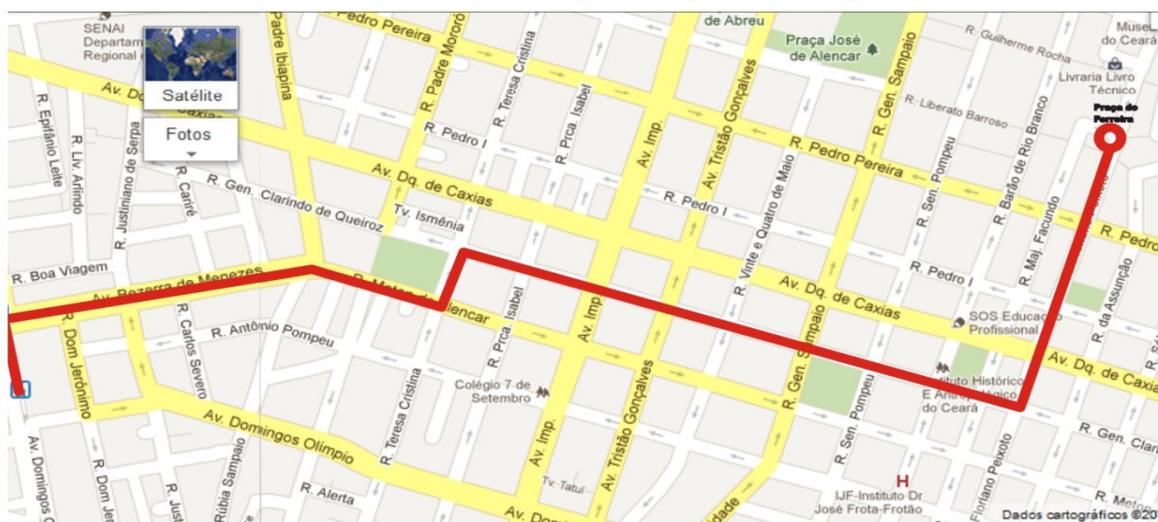
Mapas elaborados pelo autor sobre o percurso do bonde da *Light* em Fortaleza<sup>353</sup>

## ANEXO A – Linha do Alagadiço

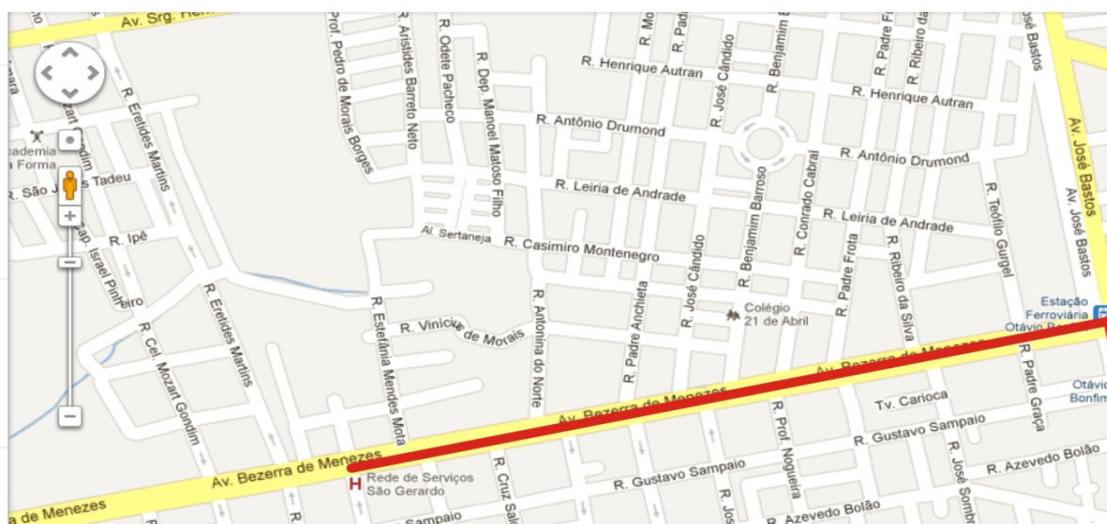
### Linha do Alagadiço



### Linha do Alagadiço Secção 1



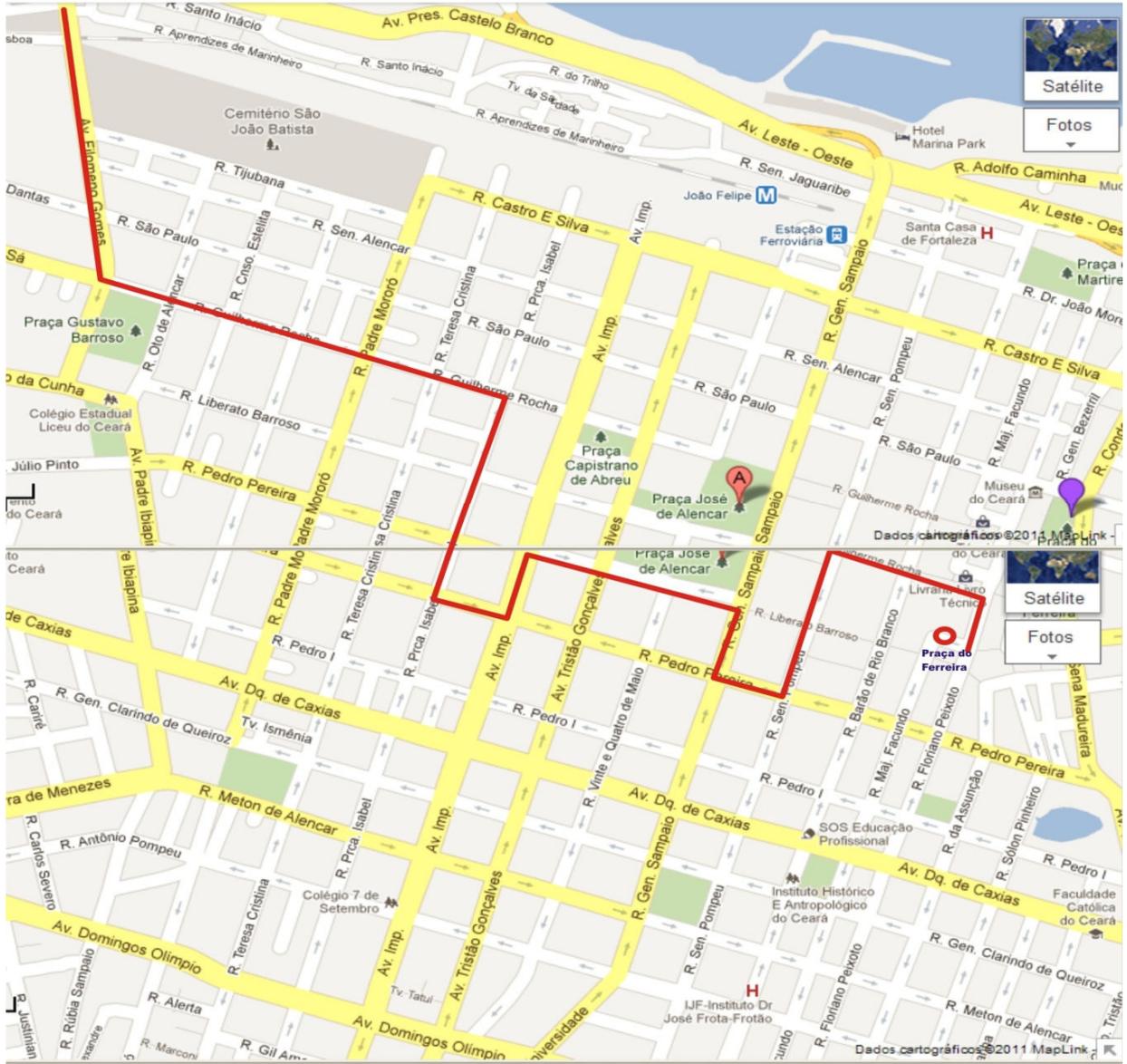
### Linha do Alagadiço Secção 2



<sup>353</sup> Destacamos utilizamos o mapa atual da cidade para fins de melhor entender o percurso, mas mantivemos a mesma trajetória da década de 1920.

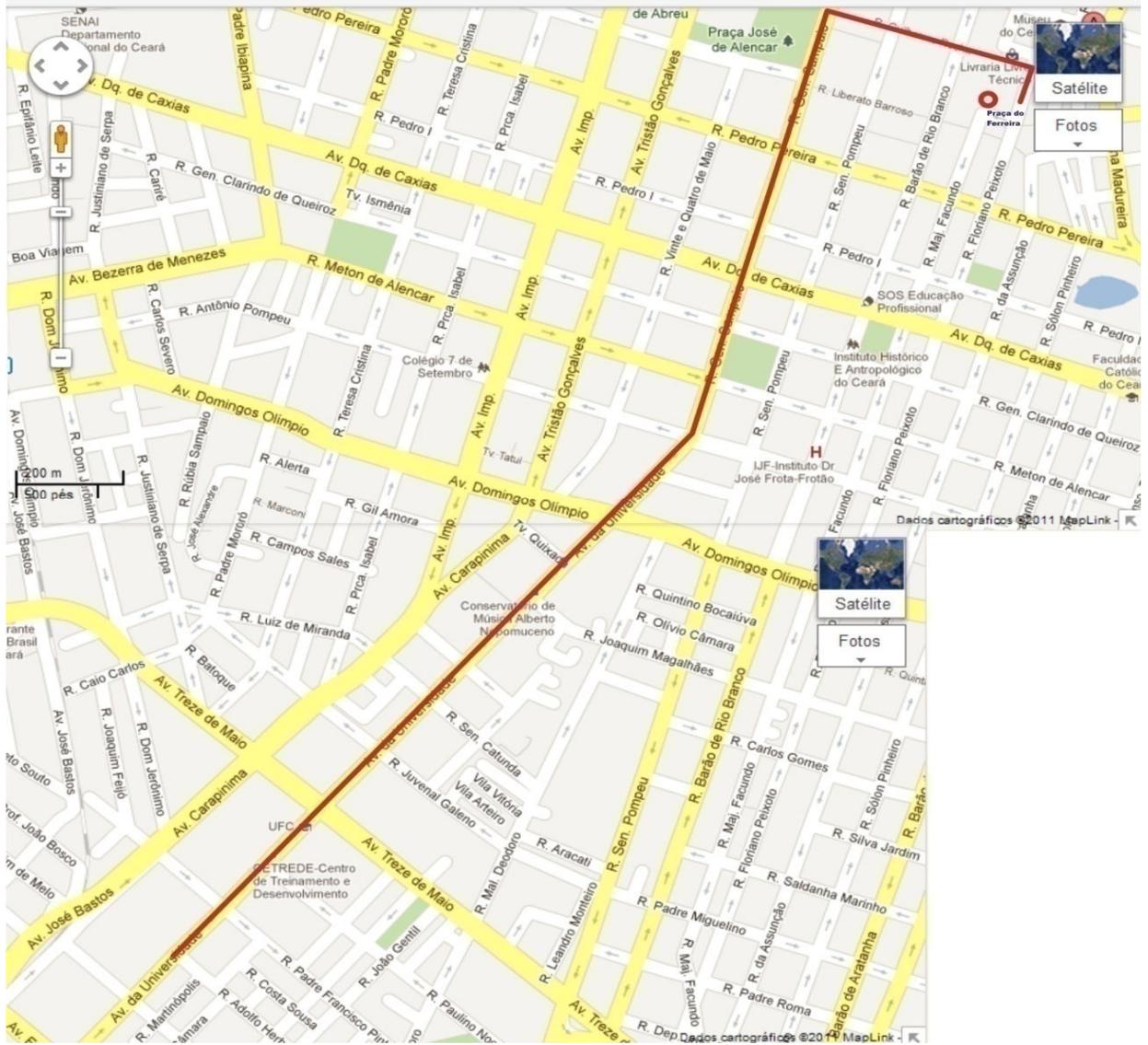
ANEXO B – Linha Aprendizes Marinheiros

# Linha Aprendizes Marinheiros



ANEXO C – Linha Benfica

# Linha Benfica









ANEXO G – Linha Prainha

# Linha Prainha



# ANEXO H – Linha Prado

## Linha Prado

