

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

**FORTALEZA DE ÔNIBUS:
Quebra-quebra, *lock out* e liberação na construção
do serviço de transporte coletivo de passageiros
entre 1945 e 1960**

PATRÍCIA MENEZES

Fortaleza
2009

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em História Social da
Universidade Federal do Ceará como requisito necessário para a obtenção de
título de Mestre em História Social

APROVADA EM

_____ de _____ de 2009

Patrícia Menezes

Prof. Dr. Francisco Gilmar Cavalcante de Carvalho (orientador)

Prof. Dr. Antônio Gilberto Ramos Nogueira

Prof. Dr. Gisafran Nazareno Mota Jucá

RESUMO

Este trabalho pretende reconstruir o processo de formação do sistema de transporte coletivo de passageiros realizado por ônibus em Fortaleza entre 1945 a 1960. O estudo compreende os anos posteriores à retirada de circulação dos bondes elétricos da *Ceará Light*, no final do ano de 1947, assinalando as transformações da cidade e as condições da mobilidade pública no decorrer dos anos de 1950. Num universo de ampliação de territórios e de diversificação das experiências urbanas, a narrativa percorre a constituição recíproca dos grupos sociais ligados ao transporte, percorrendo seus discursos e suas práticas políticas nos conflitos que envolveram as tentativas de normalização do serviço.

Palavras-chave: Transporte público; cidade; administração municipal; ônibus.

ABSTRACT

This paper aims to rebuild the process of consolidation of public transportation system with buses in Fortaleza, from 1945 to 1960. It focus on the years after trolley cars stopped to circulate in Fortaleza, in the late days of 1947, highlighting the transformations in the city and the conditions of public mobility in the 1950's. On a time of city growth and diversification of urban experiences, it shows the first days of social groups related to public transportation, with their methods in the struggle that happened with the attempts to normalize the service offered to the population of the city.

Keywords: Public transport; city; municipal administration; buses.

SUMÁRIO

Introdução.....	08
1. OCASO DA <i>LIGHT</i>	22
1.1: O episódio da intervenção.....	22
1.2: Desafios da concorrência.....	31
1.3: A retirada dos bondes.....	34
1.4: Provisório e permanente.....	38
1.5: Questão de força e luz.....	41
1.6: O novo prefeito e a encampação.....	45
2. CIDADE SEM BONDES.....	53
2.1: Singularidade de Fortaleza.....	56
2.2: Modernidade e subúrbio.....	60
2.3: Ruas e motores.....	65
2.4: Vida de passageiro.....	81
2.5: Operação calhambeque.....	84
2.6: Motoristas, cobradores e passageiros.....	95
2.7: Falta de ônibus.....	109
2.8: Atraso e lotação.....	117
3. O CALOR DA DISCUSSÃO.....	126
3.1: Os donos de ônibus.....	126
3.1.1. <i>Light versus Ônibus</i>	129
3.1.2. <i>A multiplicação das companhias</i>	134
3.2: A greve e o sindicato dos patrões.....	148
3.3: A meia dos estudantes.....	158
3.4: O papel da Prefeitura.....	173
3.5: A Secretaria e a intervenção.....	198
3.6: Ônibus <i>gostosões</i>	215
Considerações finais.....	227
Fontes.....	236
Referências bibliográficas.....	240

Para
Waldir e Zaira

AGRADECIMENTOS

A Gilmar, por sua confiança e imensa generosidade.

A Gisafran, por despertar perguntas.

A Almir, Ana Amélia, Franck, Fred, Gilberto, Ivone, Marilda, Meize e Régis, por partilharem conhecimentos.

A Clícia, Elisgardênia, Ghil, Henri, Mario, Raul e Renato, por sua companhia.

A Aida, Jô, Manoel e Gustavo, por sua força.

A Lucíola, por sua paciência e agilidade.

A *seu* Lima, por sua versatilidade.

A Bira e Ana, por existirem.

Este trabalho foi realizado com recursos do programa de bolsas acadêmicas de mestrado e doutorado da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP).

INTRODUÇÃO

Viajar em ônibus nesse nosso Ceará bravo e leal ou, mais particularmente, nesta nossa heróica e amada cidade da Senhora de Assunção, é assim como assistir a um espetáculo de prestidigitação, porque aí tudo pode acontecer a qualquer hora. [...] Livrai-vos, pois, do perigo das pedradas. Das mordidas de cobra preveni-vos com soro antiofídico. Carregai trocado vosso dinheiro, para evitar aborrecimentos. Se virdes iniciada uma discussão, [...] arrolhai vossos ouvidos, se acaso não fordes amante de nomes feios. Mas entrai, entrai num ônibus. Enfrentai o coletivo, amigo, se quereis sentir, conhecer de perto a alma do povo, suas reivindicações, suas histórias, seus casos, seu sofrimento, seu calvário, suas poucas glórias. Enfrentai a fila, mergulhai no bojo do ônibus se na verdade desejais conhecer nossa cidade, nossa gente.

(DIAS, Milton. Conversas de ônibus. *O Povo*, Fortaleza, 22 mar. 1958)

Em 1958, os ônibus de Fortaleza eram palcos de todo o inesperado que pode se criar quando muita gente diferente se junta num mesmo espaço a caminho de destinos mais ou menos próximos. Podiam até mesmo ser reflexos diminuídos da grande cidade que se formava, tamanhas suas contradições. Vistas das janelas dos ônibus, de alguma forma, as ruas deixavam de ser caminhos ordenados pelos construtores da cidade para se tornarem veredas imprevisíveis, incertas até mesmo da chegada. Nos ônibus, o acolhimento da racionalidade urbana cedia assento para a aventura das relações humanas em movimento. Para enfrentar os ônibus, o conselheiro Milton Dias sugeria certo alheamento do real, como uma cautela frente à impossibilidade de compreensão do cotidiano vivido. Então eram eles, os ônibus, por suas incongruências, os lugares possíveis de se conhecer a gente da cidade.

Este estudo é uma tentativa de compreender o processo de formação do sistema de transporte coletivo de passageiros realizado por ônibus em Fortaleza entre 1945 e 1960. As evidências sobre as transformações na vida dos fortalezenses ao longo daqueles 15 anos parecem indicar um tempo privilegiado para se refletir sobre uma transição: antes, havia o modelo de exploração do transporte baseado no monopólio da *The Ceará Tramway Light and Power*, a concessionária inglesa dos bondes elétricos. Em oposição, surgiu a moderna forma da prestação desse serviço, quando um grande número de empresas

particulares de ônibus repartiu as rotas urbanas, cada uma com suas singularidades, mas todas envolvidas pelos imperativos da lógica de modernização da cidade que se mudava em mercadoria aceleradamente.

Entre 1945 e 1960, Fortaleza assistiu a uma sequência de acontecimentos que transformaram as feições do trânsito e da circulação coletiva de pessoas. Do ponto de vista deste trabalho, essas evidências podem ser encadeadas numa possibilidade de investigação que aponte as experiências dos sujeitos históricos na construção do novo sistema de transporte público de veículos automotores. Vários estudos indicam que as relações urbanas posteriores à Segunda Guerra Mundial fizeram de Fortaleza uma cidade grande. A população cresceu, alimentada por gigantescas ondas de migrantes do interior do Ceará. Os espaços habitados se ampliaram e se segregaram, fomentando as disputas populares por serviços públicos¹ e redesenhando a exploração do solo urbano a partir do funcionamento do mercado. E, junto a esses movimentos, surgiram novos ritmos e demandas para os deslocamentos humanos, fazendo dos ônibus ingredientes importantes no desejado projeto de modernização urbana controlada.

A Fortaleza daquele tempo compõe um fértil “campo de problemas para a reflexão historiográfica”². Os imperativos da conformação urbana ao desenvolvimento das relações capitalistas de produção e consumo traziam as questões de transporte para a pauta do dia³ e exigiam a intervenção pronta das autoridades públicas no sentido de manter o fluxo ininterrupto de coletivos. Os ares da economia trouxeram possibilidades de investimentos e o número de empresas de ônibus regulares se ampliou.

O aumento do custo de vida maltratava os moradores⁴. Parcelas cada vez maiores da população ficavam excluídas do acesso ao transporte, legando à cidade um quadro paradoxal no qual o aumento da frota urbana não conseguia

¹ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. **Fortaleza: a gestão da cidade: uma história político-administrativa**. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

² SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. A história e o horizonte do pensar: entrevista com Denize Bernuzzi de Sant’Anna. In: **Trajetos**. Revista do Programa de Pós-Graduação. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

³ SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

⁴ FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

atender às necessidades de deslocamento, ao mesmo tempo em que as pessoas deixavam de andar de ônibus por conta das tarifas altas. Coroando a situação, as operadoras do transporte alegavam falta de retorno financeiro da atividade e deixavam de investir em veículos e serviços de qualidade.

Nesse cipoal de relações dissonantes, a ampliação das possibilidades de expressão e de participação democrática contribuiu para que os temas de ônibus virassem moedas de grande valor eleitoral⁵. Vigiados pela imprensa e acuados pelos resultados das urnas, os homens públicos se equilibravam entre os interesses dos empresários e os apelos dos eleitores. A cidade moderna se mostrava na dimensão das lutas sociais, em que os personagens do transporte buscavam suas identidades e lugares, formando-se reciprocamente nas relações com seus antagonistas.

O Estado emergiu como mediador das tensões dos empresários de transporte coletivo com a população e firmava-se como agente regulador do serviço, numa experiência pautada de reveses e incertezas. Era preciso criar normas para conduzir gente, fiscalizar condições de segurança, adaptar itinerários de ônibus, garantir fluxo ininterrupto de coletivos e, principalmente, harmonizar as necessidades do bem-estar público com os imperativos do lucro que moviam as companhias de ônibus. O regime de tarifas mobilizava prefeitos, vereadores e empresários e desdobrava-se em calorosas discussões na Câmara de Vereadores, especialmente pela escalada da carestia nos anos de 1950. Nesses embates, pouco a pouco, as feições das categorias em disputa e as formas de luta iam se delineando mutuamente.

Se a ressaca do intervalo posterior à última viagem dos bondes da *Light* em 1947 impulsionou a criação de fórmulas e sugestões para equacionar as questões da mobilidade urbana, é necessário identificar as características e mapear as deficiências do serviço de transporte sobre os quais passageiros, autoridades e empresários de ônibus se debruçaram na formulação de suas propostas. Quem eram os novos empresários de ônibus? Como articularam suas demandas e

⁵ RIBEIRO, Francisco Moreira. **A redemocratização no Ceará de 1945 a 47**. Fortaleza: Secult, 1981.

construíram suas pautas? Quais os desafios dos passageiros e suas alternativas de participação na montagem do sistema de ônibus? Em que condições as autoridades escreveram suas possibilidades de controle dos ônibus? Sem dúvida, os diferentes entendimentos sobre a situação do transporte informavam diversos discursos e práticas de luta política, num ambiente estável em que a velocidade das transformações urbanas prejudicavam as ações de planejamento.

Esse é o desafio desta pesquisa. Ela tem três partes articuladas: cada uma traduz tão-somente um esforço de organização dos resultados da investigação das fontes. Cada parte é como um fio deslocado de uma teia de circunstâncias que se entrecruzam nas experiências humanas da Fortaleza do meio do século XX. Seus desenlaces responderam a uma alternativa *puramente metodológica* de apresentação do texto e, cada parte deve, portanto, ser compreendida à luz das demais.

Ocaso da Light é uma tentativa de reconstruir as circunstâncias históricas que engendraram a retirada da empresa inglesa de bondes elétricos da cena de Fortaleza e que acabaram por fornecer indícios para a interpretação do modelo do transporte público baseado em carros automotores. Assim, essa parte é um ensaio sobre os descompassos entre o funcionamento da companhia – que pouco mudara desde suas primeiras experiências na cidade, em 1913 – e as exigências da nova metrópole dos anos 1950.

A segunda parte do estudo, *Cidade sem bondes*, pretende acompanhar o processo de urbanização de Fortaleza, esquadrinhando as condições de tráfego e de transporte coletivo que redesenharam o legado da mobilidade pública deixado pelos bondes elétricos. Com isso, a narrativa busca esclarecer as representações do cenário cotidiano dos ônibus de Fortaleza, sobre as quais se constituíram as falas e as práticas de autoridades públicas e empresas de transporte público nos anos 1950.

Naquele tempo, os jornais e as falas de vereadores reproduziram reclamações e apelos da população que colocavam a *crise dos transportes* na pauta do dia, exigindo alternativas que tornassem mais fácil e barata a circulação coletiva na cidade. Então, as personagens de ônibus parecem ter se enredado

sobre uma cidade cada vez maior e mais plural, onde mais e mais passageiros queixavam-se da qualidade e da quantidade de coletivos. E, como a solução para a crise do transporte era uma exigência imediata, autoridades e empresários trataram de organizar seus entendimentos e lançar mão de táticas não-autorizadas para minimizar os problemas do cotidiano.

Daí surge a terceira parte da investigação, *O calor da discussão*, que traça as características dos dois lados do embate sobre os ônibus – os empresários de ônibus e da máquina pública do transporte – apontando as direções e os limites de sua ação. O texto enfatiza sobretudo as múltiplas feições destas personagens e seus ensaios de organização, evidenciando as matizes que certamente, se tornavam obstáculos para a formulação de ações consensuais e que dissipavam as possibilidades de uma luta política homogênea. Daquele modo, somente o estatuto do monopólio de exploração das linhas e os aumentos de tarifa pareciam alinhavar tão diferentes expectativas de empresários de ônibus.

Foi a partir do enfrentamento entre os poderes públicos e as empresas de ônibus que a Fortaleza da década de 1950 assistiu a uma imensidão de iniciativas, tanto de reorganização geral do sistema de ônibus quanto de soluções imediatas para os problemas do dia-a-dia do trânsito. Nessa parte do estudo, o vai-e-vem das medidas públicas surge como o sintoma evidente do descompasso entre a abstração das normas dos gabinetes das repartições e a concretude das experiências dos ônibus nas ruas.

Dessa forma, *No calor da discussão* percorre a seara do enfrentamento político dos grupos do transporte, refletindo como eles se constituíam a cada lance do embate com o opositor. As questões de remuneração do serviço de transporte os fios dos personagens de ônibus sempre se embaralhavam, partissem elas das autoridades, inclusive na representação popular na Câmara de Vereadores que produziam leis de abatimentos de tarifas, ou dos empresários, que pleiteavam reajustes. A instalação de inúmeros passes livres e a meia passagem dos estudantes em 1950 deu munição a uma série de desentendimentos e de ações práticas que azedaram as relações com a Prefeitura por toda a década de 1950.

Em algumas ocasiões, as possibilidades de diálogo se esgotavam e o conflito atingia o cotidiano urbano. Então, as contradições viravam blitzes, greves, manifestos e até a intervenção da Prefeitura na administração das empresas, em 1955. Em contrapartida, quando as negociações eram possíveis, algumas acomodações eram timidamente sedimentadas. Foi assim que, no final dos anos de 1950, o formato das comissões de fixação de tarifas e o regime de concessões foi se estabelecendo precariamente e impondo regras para o funcionamento do serviço de transporte público.

Considerações sobre a historiografia

Em seu artigo *História e historiografia das cidades: um percurso*, Maria Stella Brescianni comenta o incremento da produção de estudos sobre as cidades brasileiras a partir da década de 1980, com a implantação de linhas pesquisa dedicadas exclusivamente ao tema nas universidades.

É importante notar que somente na década de 1980 uma área temática específica sobre cidades ganha definição precisa como linha de pesquisa em programas de pós-graduação na universidade brasileira, dando lugar a grupos de pesquisadores e estimulando os estudos nos domínios da historiografia⁶.

Trata a autora de uma nova perspectiva na abordagem da cidade. Afinal, como ela mesma ressalta, os estudos sobre a cidade são desenvolvidos há muito tempo. Já percorreram um longo caminho que se iniciou nas representações baseadas nas experiências estéticas e que se multifacetou em análises complexas das relações de poder, da apropriação dos espaços, e outras construídas por intelectuais de diversas áreas do conhecimento. Para se entender a cidade, juntaram-se conhecimentos de diversas disciplinas – ultimamente a História – e um *patchwork* conceitual está sendo costurado nos grupos de estudo e nas produções acadêmicas. Vários desses trabalhos “foram e continuam solidárias às

⁶ BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades: um percurso. In: FREITAS, Marcos César (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 2005.

políticas urbanas e às práticas de intervenção”⁷, ressaltando, dessa forma, a tendência dos estudiosos da cidade a atribuírem um caráter francamente *político* ao fenômeno urbano, ressaltando o papel fundamental das lutas sociais nos rumos da criação da cidade.

Talvez sobre Fortaleza as representações tenham percorrido percurso semelhante. Os temas urbanos foram abordados em variadas produções historiográficas desde o início do século XX, com destaques para as apropriações de espaços geográficos e as implicações da arquitetura e do desenho urbano. Entretanto, especialmente na primeira metade do século – e ainda persistentes em algumas publicações –, as relações sociais são reconstruídas a partir de reminiscências ou narrativas que se distinguem como apropriações individuais e afetivas da Capital.

Com o significativo título *O bonde e outras recordações*, a sequência de crônicas de Zenilo Almada é um exemplo. A obra traça desenhos de uma Fortaleza melancólica, perdida no tempo e observada a partir dos trilhos de bondes. No prefácio, Eduardo Campos convida o leitor ao conforto de uma visita nostálgica de um tempo passado, enlevado de sentimentos com a cidade: “Se o leitor é daqueles que andava de bonde [...] vai sentir-se benemérito”⁸.

Nas últimas décadas, a apropriação estética, sensível e sentimental da cidade foi dando lugar às fórmulas menos emotivas na construção do conhecimento. Sob esse impulso, outras obras dedicaram-se ao estudo retrospectivo de Fortaleza, lançando mão de diversas metodologias. Estudos baseados na história oral trouxeram à tona a memória “como dimensão social que representa uma realidade onde se mesclam o individual e o coletivo”⁹, permitindo uma construção intelectual diferente daquela dos memorialistas. Assim surgiu a coletânea de depoimentos de intelectuais de Fortaleza, organizada por Simone de

⁷ Idem.

⁸ ALMADA, Zenilo. **O bonde e outras recordações**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.

⁹ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Fortaleza na visão dos idosos: onde o público e o privado se entrecruzam. **O Público e o Privado**, n. 1, jul./dez. 2001.

Souza e Sebastião Ponte, chamada *Roteiro sentimental de Fortaleza*¹⁰ e mais tarde, *Memória do comércio cearense*, de Cláudia Leitão¹¹.

Com cuidados teóricos de abordagem – e preciosas palavras de abertura de Sebe Bom Meihy, no caso do *Roteiro sentimental* – essas peças pouco contribuem para a problematização do transporte urbano, uma vez que seu interesse é antes acompanhar o processo de construção de uma versão das vivências pretéritas – para não dizer das memórias – do que indagar sobre os impactos de condições urbanas específicas sobre a coletividade. Talvez por isso o personagem de transporte mais recorrente nos depoimentos de antigos moradores é o bonde, com sua irresistível lentidão, que parece ser assimilada à uma vida urbana menos veloz e mais contemplativa¹².

Na mesma época, campos ainda não explorados da história da cidade emergiram em importantes obras, como nos textos imprescindíveis da cidade na coletânea *Uma nova história do Ceará*, organizada por Simone de Sousa e com a apresentação de Zilda Yokoi ressaltando “a necessidade das histórias dos lugares”¹³. Junto deles, *Ceará de corpo e alma* que, embora tenha sido concebido “para gostar mais do Ceará” e reúna textos sobre diferentes assuntos, integra artigos desse grupo de novas abordagens sobre a história de Fortaleza¹⁴.

Em 2006, a publicação do *Dossiê: cultura e cidade* na revista de História da UFC¹⁵ foi um momento significativo do despertar dos estudos acadêmicos no Ceará sobre o tema urbano. Como o nome aponta, o volume reúne sete artigos que procuram compreender o modo de vida peculiar dos centros urbanos, esquadrinhando, principalmente, as relações sociais e as condições de comportamentos em diferentes experiências no Brasil desde o período colonial.

¹⁰ SOUZA, Simone; PONTE, Sebastião (Coord.). **Roteiro sentimental de Fortaleza**: depoimentos de história oral. Fortaleza: UFC, 1996.

¹¹ LEITÃO, Cláudia. **Memória do comércio cearense**. Rio de Janeiro: SENAC, 2001.

¹² Moreira Campos, por exemplo, refere-se às cadeiras na calçada, aos lampiões de gás nas esquinas e aos bondes: “depois, outra coisa que me impressionou terrivelmente foi o bonde. Eu achava o bonde uma delícia! Um encanto...”. In: Idem.

¹³ SOUSA, Simone de. **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

¹⁴ CHAVES, Gilmar. **Ceará de corpo e alma**: um olhar contemporâneo de 53 autores sobre a terra da luz. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

¹⁵ **Trajeto**s. Revista do Programa de Pós Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, v. 4, n. 7, UFC, 2006.

Apesar das diferenças de tempos, espaços e temáticas, nos artigos é possível seguir o percurso do entendimento da cultura como o complexo universo de fazer, pensar e se expressar condicionado às circunstâncias históricas típicas dos aglomerados urbanos.

As características culturais nos estatutos das cidades, entretanto, já haviam inspirado o valioso estudo de Raquel Rolnik¹⁶ sobre a criação da ordenação legal de São Paulo no período imperial e na República Velha.

A lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes ao modo de vida e à micropolítica familiar dos grupos que estiveram mais envolvidos em sua formulação. Funciona, portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final.¹⁷

Além de trazer considerações a respeito do papel da lei como “marco delimitador das fronteiras de poder” – referencial teórico importantíssimo na pesquisa sobre a montagem do sistema de transporte por ônibus em Fortaleza –, Raquel Rolnik desvela os limites da cidade ideal projetada nos papéis da ordenação urbana e a fatalidade da criação de duas realidades diferentes a partir do texto legal. Ou seja, indica as situações de plena cidadania, onde a determinação legal é cumprida, e seu inverso, no limite da não-presença do estatuto da lei.

Sob o ponto de vista dos estudos culturais – ou da história social – em Fortaleza, destacam-se ainda os *A cidade dos clubes: modernidade e glamour na Fortaleza de 1950 a 1970*¹⁸ e *Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra*¹⁹ que, embora considerem o modo de vida em Fortaleza no período do segundo pós-guerra, não trazem a temática do transporte como foco de interesse. Há também o estudo de Eduardo Oliveira Parente, *Tramway:*

¹⁶ ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei:** legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.

¹⁷ Idem.

¹⁸ FREITAS, Mirtes. **A cidade dos clubes:** modernidade e glamour na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão gráfica, 2005.

¹⁹ SILVA Filho, Antônio Luis Macedo: **Paisagens do consumo:** Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

*nos trilhos da cidade*²⁰, mostrando o movimento dos bondes como matriz de novas relações entre os habitantes e o espaço urbano ao tempo de constituírem-se, eles mesmos, espaços de sociabilidade urbana.

Aliás, na imensa maioria de estudos sobre a cidade nesta nova historiografia, ônibus e bondes são subsidiários de outros temas. Se, por um lado, eles deixaram de temperar as memórias saudosas da cidade vagarosa, por outro passaram a ser notados como instrumentos do desenvolvimento das relações capitalistas nas metrópoles. Paul Singer, no seu *Economia política da urbanização*, de 1973, indicou as relações entre o serviço de transporte público e a aproximação das atividades da cidade industrial e especializada²¹. Noutra dimensão, os itinerários dos coletivos surgem como catalisadores da apropriação imobiliária e das relações desiguais na utilização do solo urbano, como diz Roberto Lobato Corrêa, em *O espaço urbano*²². Ralquel Rolnik também seguiu esse caminho em sua análise, ao considerar as relações entre a Companhia *Light* de bondes urbanos e a *City Improvments* em São Paulo.

Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza, de Gisafran Jucá²³, é o exemplo da abordagem ampla que considera a questão do transporte como parte da apropriação desigual da cidade. O texto é, sem dúvida, um dos mais significativos para a compreensão do desenvolvimento de Fortaleza, no período que antecede a instalação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), entre 1945 e 1960. Realizado como estudo comparativo das situações das cidades de Fortaleza e Recife, em sua versão publicada, o trabalho concentrou-se em Fortaleza. *Verso e reverso* traz uma análise rigorosa de diferentes aspectos do desenvolvimento urbano fortalezense à luz, principalmente, da crise econômica do algodão e do crescimento das migrações em direção à Capital no pós-guerra.

²⁰ PARENTE, Eduardo Oliveira. Tramway: nos trilhos da cidade. In: SECRETO, Verônica; TOLEDO, Edilene; RIBARD, Franck. **A história em processo: ações criminais em Fortaleza 1910-1950**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

²¹ SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

²² CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

²³ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria da Cultura e do Desporto do Estado do Ceará, 2000.

O transporte é um dos serviços públicos destacados por Gisafran Jucá para tecer um panorama de “modernidade” precária e desigual em Fortaleza. No capítulo *A expansão citadina e os obstáculos ao bem-estar social*, o serviço de ônibus é analisado junto com a iluminação pública, o saneamento e os serviços portuários. O estudo revela as deficiências do serviço de transporte, enumerando queixas de usuários retiradas de jornais desde a extinção das linhas de bondes elétricos, em 1947, até fins da década de 1950. É, portanto, em um ambiente de insuficiência frente às demandas de todas as parcelas da população que o texto desvela relações entre usuários, proprietários e trabalhadores de empresas de ônibus, políticos e agentes do poder público.

Verso e reverso pode ser o principal trabalho retrospectivo sobre o transporte público de Fortaleza na década de 1950, mesmo se considerando o olhar muitíssimo mais amplo do autor sobre a cidade. As reportagens de jornais e as atas da Câmara Municipal de Fortaleza foram identificadas à exaustão. Entretanto, a investigação sobre o serviço de ônibus surge como um dos testemunhos do crescimento pouco planejado a que a cidade assistiu naquele período. O transporte aparece como mais um dos elementos capazes de demonstrar as tentativas de promover melhorias na estrutura urbana, em um contexto de escassez de recursos, de segmentação social dos espaços, de crescimento populacional e de contradições entre as empresas privadas e as expectativas do poder público.

Em *Da cidade à metrópole (1945-1964)*, Francisco Moreira Ribeiro²⁴ dedica-se às relações entre a redemocratização do período que sucedeu o Estado Novo e as políticas públicas para o desenvolvimento urbano de Fortaleza. O autor destaca a descontinuidade administrativa entre os anos de 1945 e 1948, quando a Fortaleza assistiu à nomeação de seis prefeitos pelo interventor federal no Estado e às transformações nas responsabilidades do Poder Municipal depois das eleições diretas para prefeito, em 1947. Nesse tempo de transição e acomodação das forças políticas, “a administração municipal, como mero apêndice da administração estadual, ficava, portanto, ao sabor das mudanças ocorridas nessa

²⁴ RIBEIRO, Francisco Moreira. *Da cidade à metrópole*. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

esfera”, Francisco Ribeiro desenha a então insuficiência dos serviços públicos em Fortaleza. A cidade era o centro político, administrativo e econômico do Estado. Ela concentrava os principais negócios comerciais e o maior número de empregos, enquanto se ensaiavam os primeiros passos da industrialização.

Como se vê, pouco se escreveu sobre a história do transporte urbano, na perspectiva de compreender as ações e os interesses dos sujeitos históricos envolvidos na montagem política e funcionamento do serviço. Eventualmente, há estudos sobre a vida de trabalhadores em companhias de bondes e ônibus, que pretendem traçar os atributos do conflito de classes na realidade urbana. São peças que buscam esquadrihar relações de dominação e resistência de uma maneira geral, como *Trabalho urbano e conflito social*²⁵, de Boris Fausto, e o texto de Heloísa de Faria Cruz sobre os trabalhadores em serviços em São Paulo das décadas de 1910 e 1920²⁶. Quase nada se debruça sobre as expressões peculiares de cada categoria na construção do debate político do transporte, tampouco de outros serviços da cidade.

Portanto, é possível afirmar que a maior parte dos estudos pretéritos de ônibus se realizaram longe dos departamentos de História das universidades e muitas vezes contaram com a participação de empresas e entidades ligadas aos transportes na sua publicação. Ricos em imagens, *Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*²⁷ e *Conduzindo o progresso: a história do transporte e os 20 anos da NTU*²⁸ são estudos cuidadosos, válidos para o entendimento do desenvolvimento tecnológico dos veículos automotores e como fontes de informação para a problematização historiográfica. Entretanto, com certo viés apologético, trabalhos como aqueles dispensam a metodologia e os compromissos característicos dos historiadores. Assemelham-se – guardadas as especificidades e os interesses de cada um – aos exercícios dos memorialistas. São obras que servem para evidenciar o silêncio da

²⁵ FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social**. São Paulo: Difel, 1976.

²⁶ CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em serviços: dominação e resistência**. São Paulo: Marco Zero, 1991.

²⁷ STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Comdesenho, 2001.

²⁸ GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo; NEVES, Isabela. **Conduzindo o progresso: a história do transporte e os 20 anos da NTU**. Brasília: Escritório de Histórias, 2007.

academia e para fermentar as reflexões sobre a – única – consagração da história dos transportadores. Nesse conjunto está também o livro de Méri Frotscher e Lea Maria Vedana, *Viagens pela cidade*²⁹, uma bem intencionada tentativa de percorrer as relações dos sujeitos sociais do transporte encenadas em Blumenau do século XX.

Comentário sobre as fontes

Nos documentos originários das atividades da Inspetoria Estadual de Trânsito, da Secretaria Municipal de Transporte e do Departamento de Transporte Coletivo da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, não constam os guias de fundos dos arquivos públicos do Estado e do município de Fortaleza. Isso dificulta a reconstrução do funcionamento do transporte no período anterior à instalação definitiva da ETTUSA (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A), hoje ETUFOR, autarquia pública de controle dos ônibus de Fortaleza.

Por isso, a recomposição da mobilidade urbana de Fortaleza se faz particularmente a partir do diálogo dos registros indiretos e de documentos provenientes da Câmara de Vereadores e Legislação.

Anuários e almanaques do Ceará: Com periodicidade anual, essas publicações fornecem importantes dados estatísticos para a constituição do perfil das empresas de ônibus de Fortaleza, os principais itinerários, preços e propagandas.

Atas de reunião da Câmara de Vereadores de Fortaleza: O conjunto percorre os anos de 1948 a 1960, com lacuna em 1950. Com o resumo das reuniões ordinárias e extraordinárias dos parlamentares do município, a coleção de atas permite perceber a miríade de alternativas propostas para a solução do problema do transporte urbano. As propostas variam desde a construção dos discursos

²⁹ FROTSCHER, Méri; VEDANA, Lea Maria. **Viagens pela cidade:** o transporte coletivo de Blumenau. Florianópolis: Insular, 1999.

sobre as deficiências dos ônibus até as complexas prerrogativas de fixação de tarifas e ordenações para concessões de exploração.

Contratos sociais e aditivos da Junta Comercial do Ceará: Permitem reconstruir aspectos formais da instalação das empresas de ônibus de Fortaleza, como capitais sociais, composição acionária, frota, aporte de recursos.

Leis e decretos do município de Fortaleza: Podem ser considerados os coroamentos das discussões parlamentares. Traduzem a versão vencedora do processo de formulação do transporte e fornecem o fundamento para novos debates entre autoridades e empresários de ônibus. O conjunto é composto por 14 peças, que tratam de tarifas e gratuidades, regimes de concessão e matérias polêmicas, como a transmissão do controle do transporte ao município ou a intervenção nas empresas, em 1955.

Portarias do Departamento de Transporte Coletivo: Geralmente tratam de concessões, transferências ou suspensão de linhas. Publicadas nos jornais da cidade, são particularmente importantes para a análise de pequenas operadoras e caminhonetes, sendo, às vezes, o único testemunho de sua presença na cidade.

Reportagens de jornais: Compõe o conjunto mais volumoso da pesquisa, reunido artigos e reportagens dos principais jornais de circulação diária em Fortaleza: *O Povo*, *Correio do Ceará*, *Gazeta de Notícias*, *Democrata* e *Diário do Ceará*. O conjunto abriga reportagens veiculadas nos maiores rivais da imprensa fortalezense dos anos 1950, permitindo perceber as nuances de abordagens sobre o tema nos tempos de participação democrática. A análise dos jornais permite reconstruir as queixas da população em relação ao transporte. Nas colunas dedicadas aos temas da cidade ou na seção de cartas, há centenas de reclamações sobre lotação, má conservação, atrasos de ônibus que serviam os diversos bairros da cidade. É possível também reconhecer os impactos dos aumentos de tarifas e as projeções do serviço de mobilidade ideal.

1. OCASO DA *LIGHT*

Fortaleza se constrói e se transforma a partir do enfrentamento das necessidades e dos interesses de seus moradores³⁰. Nesse movimento contraditório – criadoramente destrutivo³¹ –, a cidade cresce, perseguindo sua vocação inexorável de abrigar cada vez mais gente em seus limites. Ao mesmo tempo em que ela afasta as pessoas, levando-as para núcleos cada vez mais distantes, reflete uma multiplicidade de experiências.

Considerando que andar de ônibus é talvez a aventura capaz de traduzir com mais precisão a realidade da cidade em disputa, pouco se sabe das discussões que envolveram a formação do moderno sistema de transporte de passageiros de Fortaleza. Nos primeiros momentos, esse enfrentamento se deu entre os bondes elétricos da *The Ceará Tramway Light and Power* e as pequenas empresas de ônibus que se multiplicaram na cidade depois de 1926.

1.1. O Episódio da Intervenção

Para o *seu* João Batista de Paula, o “Batista da *Light*”, os maiores problemas que surgiram foram a Guerra e os ônibus. Se, para os ônibus, o racionamento de gasolina durante a Segunda Guerra Mundial trouxera inevitáveis transtornos com o gasogênio – improviso mecânico que permitia o tráfego de automóveis através da combustão de carvão –, para a *Light*, responsável pela eletricidade e pelos bondes da cidade, as dificuldades se multiplicaram na razão

³⁰ Sobre a sobreposição de relações constituintes da realidade urbana no espaço, ver: ARANTES, Antônio A. A guerra dos lugares. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 23, 1994. Essa edição da revista é dedicada às representações sobre a cidade e suas possibilidades de estudo. A tônica é a multiplicidade de experiências urbana e suas abordagens. Vale destacar também a introdução à revista de HOLLANDA, Heloísa Buarque de. **Cidade ou cidades?** Uma pergunta à guisa de introdução, p. 15, salientando a opção pelo título da revista *Cidades*, capaz de sugerir a “pluralidade de projetos, designs e culturas urbanas”.

³¹ BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. In: Op. cit. p. 255.

do tamanho da companhia e do seu papel determinante do desenvolvimento urbano de Fortaleza no final dos anos 1940.

Funcionário de carreira, *seu* Batista foi o único nome cearense que esteve à frente da *The Ceará Tramway Light and Power Limited* em Fortaleza, – afora o interventor nomeado pelo Governo Federal do Presidente Dutra, já nos últimos meses de funcionamento da empresa. Batista começou a trabalhar em 1914³² como contínuo e foi galgando postos até chegar à gerência – o posto máximo da empresa no Brasil – em 1934, em substituição a Mr. Hull, que fora afastado quando a legislação brasileira impediu que estrangeiros exercessem funções de comando no País³³. Com 40 anos de trabalho na companhia, *seu* Batista conhecia a *Light* como ninguém. Lidava com intimidade com os problemas da vida dos trabalhadores e resolvia com desenvoltura as complicadas relações com os acionistas na Europa³⁴.

Em 1945, *seu* Batista pedira à sede da companhia em Londres que enviasse um lote de peças para que ele recolocasse em funcionamento grande parte da frota de bondes elétricos que estava encostada na garagem da *Light*, no bairro Joaquim Távora, em Fortaleza. Eram, ao todo, 53 *tramways*. Ele bem sabia que eram pouquíssimos para atender os 195 mil habitantes da cidade, espalhados ao longo dos caminhos das nove linhas de carris e em arrabaldes bem mais distantes do Centro. Mas comprar novos bondes e ampliar a instalação de trilhos e cabos elétricos impunha importantes negociações com os capitalistas ingleses.

³² **O Povo**, Fortaleza, 17 fev. 1966.

³³ **O Povo**, Fortaleza, 22 jan. 1955. Depois de seu afastamento, Mr. Hull tornou-se cônsul britânico em Fortaleza. Sua influência sobre os destinos da *Light*, entretanto, persistiu durante toda a gerência de Batista e até mesmo do interventor federal na empresa. A sede do consulado inglês funcionava nas dependências da Companhia, no Passeio Público, até a encampação pela Prefeitura, em 1948, o que pôde indicar a estreita ligação dos acionistas estrangeiros com as tomadas de decisão para o funcionamento e para a distribuição dos lucros da empresa. **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1976.

³⁴ As relações do *seu* Batista com os trabalhadores da *Light* foram descritas por Jáder de Carvalho. Dizia João Gaspar, motorneiro da empresa, a Chicó, depois da greve:

“- Agora estamos como queremos: no desvio.

- E o senhor perdeu o emprego?

- Perdi sim. E você também não foi dispensado?

- Tinha sido. Mas o capataz mandou que eu contasse tudo ao *seu* Batista. Conteí. Ele viu que eu não nem carne nem peixe e mandou que eu fosse trabalhar de novo.

- Pois você ainda é um homem feliz – disse João Gaspar –, a mim não quiseram ouvir. Levei até atestado médico. Mas de nada serviu. Aliás, *seu* Batista nunca foi com a minha cara”.

CARVALHO, Jáder de. **Aldeota**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2003.

Portanto, resolver o problema de conservação da frota existente, sem dúvida, já seria um grande benefício para Fortaleza³⁵.

A preocupação de *seu* Batista em aumentar o número de bondes urbanos era coisa que os jornais já estavam cansados de reclamar³⁶. A cidade estava se transformando numa metrópole, fazendo da desorganização da circulação e da deficiência do transporte coletivo problemas urgentes³⁷. Essas questões haviam inspirado o Secretário de Segurança Pública do Estado, Raimundo Gomes de Matos, ainda em 1945, a contratar o senhor Rui Toledo para planejar melhorias nos deslocamentos da Capital³⁸. Era sabido que o descontrole do crescimento de Fortaleza transbordara as expectativas dos planos urbanísticos anteriores e exigia que o saber técnico tentasse esquadriñar novamente o movimento da cidade³⁹.

Chegando de São Paulo pouco depois da substituição do titular da Secretaria por Romeu Martins, o senhor Rui de Toledo considerou o trânsito de Fortaleza um caos e, no tempo curto de seu contrato, limitou-se a sugerir medidas que visavam “melhorar a educação” das pessoas nas ruas. Recomendou, inclusive, a adoção de traves laterais nos bondes, de forma a impedir que os passageiros subissem por qualquer lado do carro e viajassem dependurados nos estribos, como *bochecheiros*. Tais traves, finalmente, poderiam evitar as constantes paradas dos bondes para embarques fora dos pontos, que eram grandes obstáculos ao fluxo de automóveis⁴⁰.

As medidas eram tímidas. Mesmo com a confusão do tráfego e a notória escassez de veículos de transporte coletivo, havia dias que somente 8 dos 53 bondes elétricos entravam em circulação, tão deteriorada estava a frota da *Light*⁴¹. *Seu* Batista alegava que a companhia não dispunha de peças sobressalentes para

³⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 3 jan. 1946.

³⁶ *Idem*.

³⁷ SILVA FILHO, Antônio Luiz. **Paisagens do consumo**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

³⁸ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 23 fev. 1946.

³⁹ Sobre o descompasso entre as proposituras do saber técnico de construção da cidade e a concretude das relações ambíguas do espaço urbano, pode-se considerar CERTEAU, Michel de: *Andando na cidade*. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 23, IPHAN, 1994 e SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Fortaleza**: imagens da cidade. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.

⁴⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 23 fev. 1946.

⁴¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 1º jan. 1946.

reposição, pois a tecnologia dos *tramways* era inglesa e a crise do comércio marítimo durante a Guerra impedia que os navios chegassem à Fortaleza.

Não há nervos que resistam à passagem na via pública dos calhambeques da companhia inglesa. São *tramways* desgastados pelo uso e máquinas corroídas pelo tempo. Controles que descontrolam os motorneiros e desconsertam os tristes passageiros⁴².

Então, restava improvisar. Em janeiro de 1946, um grupo de trabalhadores da *Light* revelou ao repórter do *Correio do Ceará* que algumas peças quebradas eram substituídas por engenhos feitos de cimento e cal pelos mecânicos da empresa, garantindo um número mínimo de bondes circulando, mesmo em condições duvidosas. Os resultados de tal *tática*⁴³ eram os frequentes acidentes e incêndios espontâneos que revelavam aos assustados passageiros as deficiências da oficina da companhia⁴⁴. Uma semana depois da revelação, o *Unitário* publicou o acidente com o bonde da linha José Bonifácio:

O bonde incendiou sua caixa de máquinas provocando, além dos ferimentos em seu guizador, susto nos passageiros que ali viajavam⁴⁵.

Mas, com o final da Segunda Guerra, a retomada do movimento internacional nos portos brasileiros⁴⁶ e o começo da recuperação da Europa, as esperanças do *seu* Batista de receber a encomenda de peças da Grã Bretanha aumentaram. Ele planejava recolocar nas ruas os bondes elétricos que estavam parados ainda no ano de 1946⁴⁷.

Tomadas as providências para receber o carregamento, *seu* Batista viajou ao Rio de Janeiro para discutir com as autoridades do governo soluções para a

⁴² **O Povo**, Fortaleza, 3 abr. 1946.

⁴³ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

⁴⁴ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 3 jan. 1946.

⁴⁵ **Unitário**, Fortaleza, 21 jan. 1946. Em março de 1946, a falha nos freios de um bonde causou uma colisão que levou um garoto à morte. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 mar. 1946;

⁴⁶ A guinada na política de comércio exterior em relação ao Estado que se iniciou nos dois primeiros anos do Governo Dutra foi descrita em inúmeras interpretações da história do Brasil. Vale destacar SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo (1930 a 1964)**. Rio de Janeiro: Saga, 1969.

⁴⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 3 jan. 1946.

crise financeira da *Light*⁴⁸. Deixou a gerência e a negociação sobre o dissídio dos trabalhadores da empresa sob os cuidados de seu imediato, o engenheiro chefe, Mr. Brown⁴⁹.

Naquele tempo, a *Light* mobilizava grande número de trabalhadores da cidade. Basta lembrar que logo no começo de suas atividades, em 1913, tratou de empregar, só na operação dos carris urbanos, 64 motorneiros – que guiavam os bondes – 64 condutores – que cobravam as passagens – e 25 fiscais⁵⁰, ou seja, 153 trabalhadores. Com o passar do tempo, o contingente de empregados só fez crescer, principalmente depois que a empresa substituiu a *Ceará Gás Company* na distribuição de eletricidade para iluminação das ruas, em 1934⁵¹.

Eram muitos funcionários, se comparados às pequenas empresas de transporte por ônibus que existiam nos anos 1940. Trabalhavam em condições precárias⁵² mas, irmanados no embate com os patrões ingleses, formavam um grupo mais ou menos homogêneo⁵³. No começo dos anos 1920, criaram a *Associação União e Progresso dos Trabalhadores da Light* que se transformou, em 1931, no *Sindicato de Operários da Light*⁵⁴. E no passo da sua organização, já haviam deflagrado grandes greves que chegaram a paralisar a cidade em 1917, 1919 e 1926. Em 1926, o movimento paredista obrigara o Presidente do Estado, José Moreira da Rocha, a mobilizar forças para impor medidas de “caráter conciliador e, por último, de pronta reação, [somente quando então] os ânimos se

Durante a década de 1930, os jornais referiam-se às dificuldades financeiras da *Light* ligadas à flutuação cambial da libra esterlina, que vitimava os investimentos, drenando recursos cada vez maiores aos acionistas de Londres. A situação pareceu melhorar no exercício de 1933-1934, quando a *Light* aferiu um lucro líquido total de 1.011:396\$974 contra 895:232\$000 no exercício de 1932 a 1933. Na ocasião, a melhoria cambial permitiria a retomada do pagamento dos juros das aplicações na empresa. Sobre essas informações ver: BENEDITO, Francisco. **Caminhando por Fortaleza**. Fortaleza: Destak, 1999; **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 31 ago. 1928; **O Povo**, Fortaleza, 7 dez. 1934.

⁴⁹ **Almanaque do Ceará**, 1946. Propriedade e Direção de Raimundo Girão e A. Martins Filho.

⁵⁰ **O Povo**, Fortaleza, 11 set. 1999.

⁵¹ AZEVEDO, Miguel Ângelo (NIREZ). **Cronologia ilustrada de Fortaleza**: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.

⁵² AZEVEDO, Otacílio. **Fortaleza descalça**. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar, 1992.

⁵³ Sobre a organização de trabalhadores em serviços urbanos, ver: CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em serviços**: dominação e resistência. São Paulo: Marco Zero, 1991.

⁵⁴ **O Povo**, Fortaleza, 14 out. 1941.

acalmaram voltando os grevistas ao labor honesto e profícuo de sua profissão⁵⁵. Os operários de bondes, força e luz eram, portanto, protagonistas de uma longa história de reivindicações de trabalho.

Enquanto *seu* Batista estava às voltas com a crise da *Light*, em 1946, o governo federal regulou o direito de greve⁵⁶. Então, o *Sindicato dos Operários em Empresas de Carris Urbanos de Fortaleza* encaminhou à Delegacia Regional do Trabalho um memorial descrevendo as muitas responsabilidades dos trabalhadores da *Light*. No documento, o sindicato enumerava os desafios do aumento do custo de vida, das baixas remunerações e propunha, enfim, um aumento que variava entre 50% e 80% sobre os salários. Naquele tempo de escalada da carestia, os trabalhadores da *Light* ganhavam entre Cr\$ 145,00 e Cr\$ 1.000,00. A fórmula de reajuste escalonado dos ordenados era uma alternativa à conhecida inclinação da companhia em não diminuir sua margem de lucros. A Delegacia do Trabalho despachou o pedido à gerencia da *Light* determinando um prazo de 48 horas para que patrões e empregados entrassem em acordo⁵⁷.

No dia 30 de março o prazo se esgotou, mas a *Light* não atendeu à reivindicação. Argumentava que não tinha dinheiro para arcar com o aumento. Mr. Brown, “em todo o caso – frisou – na resposta a ser enviada ao sindicato, ‘- Sugeriremos que seja utilizado, para cobrir esse aumento, o saldo resultante do aumento das tarifas de força e luz e cuja aplicação é da alçada do Governo’⁵⁸.

Ou seja, naquele contrato em que as obrigações da companhia e do Governo não estavam muito claras, tanto os resultados dos aumentos de tarifa de bondes, luz e força quanto as responsabilidades de oferecer o serviço de qualidade à população se confundiam. Aliás, nos anos 1940, a constante das relações entre o Governo e *Light* era um jogo de compensações no qual os pedidos da empresa para autorização de aumentos no preço dos bondes correspondiam a compromissos de investimentos em novas linhas, cuidados com os *tramways* ou com a folha de pagamento do pessoal do tráfego. Mas, na maioria

⁵⁵ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa pelo Desembargador José Moreira da Rocha, presidente do Estado. Fortaleza: Typographia Gadelha, 1926.

⁵⁶ Decreto Lei Federal n. 9.070, de 15 mar. 1946.

⁵⁷ **Unitário**, Fortaleza, 20 mar. 1946.

⁵⁸ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 30 mar. 1946.

das vezes, os aumentos de tarifas não bastavam para cobrir os gastos da empresa. Então, os investimentos no serviço de transporte da cidade ficavam para depois⁵⁹.

Daí decorria o costumeiro desrespeito aos acordos firmados com as autoridades. Pouca gente acreditava nas promessas para minimizar o “castigo dos passageiros de bondes”. O sonho do *seu* Batista de aumentar a frota tornou-se bravata de 1º de abril em 1946, junto com as ironias urbanas sobre o funcionamento da iluminação e dos telefones, do tabelamento do preço do peixe, da chegada de navios.

Mentiras do Dia:

A Light adquiriu quarenta bondes novos, com assento de veludo e vai manter corrente contínua⁶⁰.

A sensação de que pouco se poderia esperar tornou-se mais concreta quando o vapor *Benedict* chegou a Fortaleza, em 3 de maio de 1946, com peças capazes de restaurar somente 10 dos bondes elétricos⁶¹, que, segundo Mr. Brown, depois dos reparos, poderiam ser reintegrados às linhas da cidade em 10 semanas⁶². A frustração daqueles que esperavam que os 53 bondes operassem só foi minorada pelas manchetes de jornais que sugeriam benfazejas expectativas do modelo alternativo de transporte coletivo na cidade:

ONIBUS ENCOMENDADOS

Segundo o nosso informante que é pessoa merecedora de fé, a “Empresa Pedreira”, que explora as linhas de Jacarecanga e Brasil Oiticica, dentro de três meses, estará com mais 3 ônibus em circulação.

O sr. Jose Setúbal Pessoa, que mantém serviço de ônibus nas linhas de Praia de Iracema, Mucuripe e Seminário, inaugurou um novo veículo e tem encomenda de mais três.

A “Empresa Salvador”, cujos carros trafegam para Monte Castelo, antigo açude de João Lopes, lançou em circulação um carro novo e tem encomendado mais dois.

⁵⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 jul. 1946.

⁶⁰ **O Povo**, Fortaleza, 1º abr. 1946.

⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 3 maio 1946.

⁶² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 maio 1946.

A “Empresa S. Gerardo” e “Severino” que exploram as linhas de Alagadiço, Benfica e Joaquim Távora , estão também com diversos veículos em construção.

Como observam os nossos leitores, nos três próximos meses, o nosso sistema de transportes inter-urbanos terá melhorado consideravelmente, marchando para uma solução definitiva e satisfatória a crise que ora nos aflige⁶³.

A comparação da ineficiência da gigante inglesa com as pequenas empresas de ônibus era inevitável. Como explicar que, cobrando passagens ao mesmo preço, os ônibus fossem tão mais confortáveis, seguros e rápidos? Numa leve alfinetada na omissão dos homens públicos, os passageiros acreditavam que “o cúmulo da boa vontade seria a gerência da Light fazer alguns consertos nos calhambeques com que serve à população”⁶⁴.

No dia 14 de maio de 1946, *seu* Batista voltou do Rio de Janeiro munido da panacéia que tiraria a *Light* do vermelho. Urgia mudar a matriz de energia elétrica da cidade, substituindo a queima de carvão e lenha por caldeiras capazes de processar óleo diesel na usina do Passeio Público. Era uma alternativa eficiente que deixaria Fortaleza livre dos lapsos de fornecimento e, de uma vez por todas, do fantasma da falta energia elétrica. Ao mesmo tempo, o diesel colocaria a *Light* novamente em condições financeiras de operar.

Mas tal mudança, como de costume, exigiria o esforço coletivo, traduzido na elevação das tarifas de força e luz. Afinal, não se podiam esperar novos investimentos da Inglaterra, abalada como estava com os sacrifícios da Segunda Guerra, assim como todos os países do Velho Continente... O dinheiro teria de sair do Brasil. De acordo com o *seu* Batista, esses mesmos motivos tinham impedido as chegada das prometidas peças para os bondes estragados no vapor *Benedict*⁶⁵.

Não é verdade que seja velho todo o material recém chegado da Inglaterra. Recebemos Cr\$ 600 mil cruzeiros de equipamentos, rodas, engrenagem, etc. Apenas os motores e controles indispensáveis não puderam vir saídos de fábrica. É que não houve meios de trazer os

⁶³ **O Povo**, Fortaleza, 30 abr. 1946.

⁶⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 mar. 1946.

⁶⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 maio 1946.

novos. E a não vir nada, preferimos trazer uns usados, em boas condições ainda. Que se compreenda: todas essas dificuldades de transporte em Fortaleza, de vinda de material novo, tudo isso é doença geral, doença do após-guerra. Que é que podemos fazer além do que fazemos? Onde é que buscaremos bondes novos?⁶⁶

Enquanto isso, motorneiros e condutores esperavam o fim do impasse dos salários. E, em poucos dias, as alegações de que a *Light* estava sem dinheiro caíram por água abaixo. A Justiça do Trabalho determinou o pagamento do aumento salarial, descartando a desculpa de que a empresa só dava prejuízos. Os juízes consideraram que há tempos a companhia não cumpria seus acordos com o poder público. Na última negociação, por exemplo, comprometera-se, em troca do aumento nas passagens, a retirada dos “bondes da Praça do Ferreira, fazendo-se, em substituição, instalação de trilhos nas ruas Barão do Rio Branco e Liberato Barroso. Além disso havia a junção das linhas Via Férrea com Soares Moreno, o prolongamento da linha José Bonifácio e outros serviços [...] A elevação das tarifas e das passagens de bondes entrou imediatamente em vigor, mas os melhoramentos e ampliações que a *Light* se obrigara ainda [continuavam] a ser esperados pela população de Fortaleza”⁶⁷.

Uma devassa nas contas da *Light* revelou que “a soma dos saldos verificados entre as despesas e a receita da mesma [companhia] depois de 1932, [ascendia] à elevada quantia de CR\$ 26.008.820,35. Ainda mesmo deduzido o valor dos descontos de previsão reservados anualmente pela empresa, apurou-se um lucro líquido de mais de dez milhões de cruzeiros”. É certo que tal conta, encomendada pela Justiça do Trabalho, divergia completamente das planilhas preparadas pelos guarda-livros da *Light*, que apontavam um déficit muito maior⁶⁸. De qualquer forma, com os novos cálculos em mãos, os trabalhadores pediram a prisão preventiva do gerente da *Light*, caso não cedesse os novos salários⁶⁹.

Seu Batista estava certo de que a *Light* não estava em condições de pagar novos salários. Argumentou que só a majoração nos preços de luz e transporte

⁶⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 maio 1946.

⁶⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 22 maio 1946.

⁶⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 26 abr. 1946.

⁶⁹ **Unitário**, Fortaleza, 1º jun. 1946.

traria recursos para honrar o aumento, mas sabia que tal solução demandava muitos estudos do Governo do Ceará. Então, desistiu. Pediu ao interventor federal no Ceará, Ministro Pedro Firmeza, que providenciasse a intervenção federal na companhia⁷⁰.

Em 1º de junho de 1946, sob a orientação do Ministro do Trabalho, o Presidente Dutra decretou a intervenção, nomeando o Capitão Josias Ferreira Gomes novo administrador da Ceará *Light*⁷¹.

1.2. Desafios da concorrência

Sobralense, o capitão Josias chegou à *Light* disposto a sanear as contas. Sua primeira medida foi tomar conhecimento exato da situação financeira, analisando o parecer dos doutores Pedro Avelar e Renato Freire, do Conselho Regional do Trabalho. Sua primeira impressão foi de que, “se a escrita da *Light* [estivesse] certa, o aumento [das tarifas seria] uma bomba atômica”. Como sempre, seria necessário majorar as tarifas ou conseguir empréstimo para pagar os trabalhadores e a adaptação das caldeiras da Usina de Força e Luz para a queima de óleo. Em todo o caso, o capitão Josias conseguiu recorrer da decisão da Justiça do Trabalho, retomando a sugestão que Mr. Brown elaborara no calor da crise. Para isso, usou o estratagema usual da companhia: não era contra o aumento de salários. Apenas solicitara ao Governo que lhe desse condições de cedê-lo...⁷²

O aumento das tarifas veio em 5 de julho, autorizado pelo Governo Federal⁷³ e somente deu para solver a folha de pagamento. Mas, de certa forma, ele trazia um recurso que permitiria a sobrevivência da *Light* até a substituição das

⁷⁰ **Unitário**, Fortaleza, 2 jun. 1946.

⁷¹ Decreto de Lei Federal n. 9.315, de 1º de junho de 1946.

⁷² **Correio do Ceará**, 6 jun. 1946.

⁷³ Portaria n. 582 do Ministério da Agricultura em 25 de julho de 1946. Tratava-se de um aumento que fora pleiteado pela companhia em 1944 e negado em processo tramitando no Governo Federal.

caldeiras, uma vez que vinculava o preço da energia elétrica à variação dos preços da lenha⁷⁴.

Foi uma importante conquista do capitão Josias, pois, desde a instalação da Usina do Passeio Público, a geração de luz consumia mais e mais as florestas próximas da Capital. Em 1946, o preço da lenha estava muito alto e drenava recursos da companhia, deixando-a “acossada por dificuldades de toda a espécie: falta de transporte, escassez de água do Pajeú, umidecimento das achas de madeiras nos invernos (sic) rigorosos”⁷⁵.

Assim, a solução do avanço tecnológico do óleo diesel se mostrava cada vez mais consensual para os fortalezenses⁷⁶. Ao comentar o fracasso financeiro da *Light*, o presidente da Fênix Caixeiral lamentou, tempos depois:

Tivessem sido instaladas as caldeiras de queimar óleo ao invés de lenha, bem assim tomadas outras providências [de ordem técnica] além de não ter sido destruída nossa floresta e provocado, conseqüentemente o aumento no preço da lenha...⁷⁷

Ou seja, a conta da *Light* parecia recair sobre os ombros da população, tanto do ponto de vista do aumento de preços – protegido pelo monopólio – como da injeção e deslocamento de recursos públicos para a companhia⁷⁸. Mas a elevação de tarifas era providência incômoda ao governo, pois redundava em grandes manifestações de descontentamento popular. À sociedade prenhe da retomada das eleições, valia oferecer alguma compensação.

E, mais uma vez, choviam promessas de melhorias no transporte público. Segundo o capitão Josias, em julho de 1946 a *Light* tinha 52 bondes, dos quais apenas 14 estavam em funcionamento. Com o dinheiro auferido na nova tarifa, a

⁷⁴ **Correio do Ceará**, 5 jul. 1946.

⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 4 jun. 1946.

⁷⁶ As contradições da eletricidade em Fortaleza, que no passo do progresso ampliava as necessidades de consumo e as deficiências de distribuição estão em SILVA FILHO, Antônio Luiz. **Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

⁷⁷ **Unitário**, Fortaleza, 16 ago. 1946.

⁷⁸ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. São Paulo: Annablume, 2000.

companhia poderia recuperar 13 deles até o fim do mês e consertar toda a frota até o fim do ano⁷⁹.

No começo de agosto já havia 25 bondes circulando⁸⁰ e um certo *boato* de que viriam novos aumentos, elevando o preço do bonde em Cr\$ 0,10. A história mereceu comentários do *seu* Batista, que continuava no primeiro escalão da companhia:

E digo mais: a cobrança de passagens a Cr\$ 0,40 não será suficiente mesmo para fazer face às despesas trazidas pela manutenção do serviço de bondes, que ocupa um verdadeiro exército de homens e desde há anos deixa largos prejuízos. Parece incrível? Se pudéssemos, por exemplo, manter as atividades livres dos ônibus, poderia ser que fizéssemos desaparecer o prejuízo. Mas não se verifica: enquanto o ônibus ou a caminhonete viaja apenas quando lotado, sem obedecer a horários, [com] o círculo de 6 às 20 horas, ou seja, nos momentos de grande movimento, os bondes são obrigados a entrar funcionamento pela madrugada e circular até meia noite, viajando, em largas horas, com 3 ou 4 passageiros. Não há compensação do serviço⁸¹.

Além das dificuldades do pós-guerra, surgiam agora os ônibus como obstáculos para a *Light*. Para *seu* Batista, era necessário proteger a companhia inglesa da concorrência dos automotores. Era preciso, ao menos, “regularizar” os ônibus e obrigá-los a operar em condições de igualdade com os bondes. Esquecia-se o ex-gerente de que 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*. Era, assim, o reflexo do entendimento onde os ônibus eram alternativas suplementares da insuficiência do serviço de *tramways*.

Em 1946, *seu* Batista esquecia-se também da grande e cara estrutura que a *Light* dispunha frente às domésticas empresas de ônibus que atuavam na cidade⁸². E esquecia-se, finalmente, do compromisso em enviar, a cada ano, um grande valor de dividendos aos acionistas ingleses. Tanto que, quando o capitão Josias desmentiu o *boato* do novo aumento da tarifa, tratou de esclarecer que a

⁷⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 jul. 1946.

⁸⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 6 ago. 1946.

⁸¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 ago. 1946.

⁸² BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. **Ônibus urbano: Regulamentação e mercados**. Brasília: FGE, 1996.

ideia fora sugerida numa conversa informal com o interventor do Estado. Se a elevação acontecesse, seria para “ocorrer aos pagamentos dos dividendos das ações da empresa em Londres, o que [poderia ser] feito oportunamente, aos poucos, logo que a Light [entrasse] em melhor situação econômica”⁸³.

Mesmo sem o aumento, as declarações repercutiram muito mal. Choveram reclamações das classes produtivas sobre o pouco caso da companhia inglesa com os sofridos passageiros de bondes. Mais ainda porque, no final de setembro de 1946, o capitão Josias articulava transmitir 51% das ações da *Light* ao governo brasileiro⁸⁴, mesmo depois de retumbantes indícios sobre a iminente falência da empresa.

A Fênix Caixeiral e a Federação das Associações de Comércio e Indústrias do Ceará manifestaram-se contra a gestão do capitão Josias, publicando o mesmo rosário de críticas: não era admissível penalizar a população do Ceará para salvar uma empresa estrangeira que só fez distribuir seus lucros – fartos até a gestão de Mr. Scott – aos acionistas. A culpa da situação era a má gestão, que privilegiava a remessa de dinheiro ao exterior ao invés de colocar dinheiro na rede de carris e força. A *Light* não cumpria os acordos com o Governo, o que contribuía ainda mais com a obsolescência do maquinário:

Suas linhas jamais foram ampliadas; seus bondes jamais foram melhorados nem aumentados em número de acordo com o crescimento da população da cidade e seus trilhos, seus maniquinismos, as instalações de sua usina, todo o seu antiquado material, enfim, nunca deixou de ser isso o que acaba de ser dito, de público, pelo interventor. Deficiente e imprestável⁸⁵.

1.3. A retirada dos bondes

Em 19 de setembro de 1946 o capitão Josias, *seu* Batista e o advogado da *Ligth* apresentaram pela primeira vez ao governo no Palácio da Luz um plano para

⁸³ **Unitário**, Fortaleza, 15 ago. 1946.

⁸⁴ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 28 set. 1946.

⁸⁵ *Idem*.

suspender o tráfego de bondes em Fortaleza e salvar as finanças da companhia⁸⁶. Os bondes já não serviam para a cidade e modelo de exploração estava esgotado. Restava garantir a continuidade do serviço de luz e cuidar para que os fortalezenses não pagassem a conta.

Por outro lado, os apelos para a manutenção dos bondes sensibilizaram o novo interventor federal no Ceará, coronel José Machado Lopes, que, em resposta ao Memorial da *Federação das Associações de Comércio e Indústrias do Ceará*, considerou que somente autorizaria a retirada dos bondes se a *Light* garantisse o transporte da população lançando mão de outra estratégia. Afinal, até então, “economia, eficiência e comodidade [eram] artigos que a *Light* reserva[va] exclusivamente para uso próprio”⁸⁷.

Se a suspensão dos bondes elétricos dividia opiniões, a ineficiência da *Light* em acompanhar o crescimento de Fortaleza era consensual. A cidade estava no caminho progresso. Em breve atingiria a população de 200.000 habitantes e necessitava de mais bondes, mais linhas e da duplicação das que já existiam⁸⁸. Os caminhos do Centro à Vila de Messejana e da Praia de Iracema ao promissor lugar do Mucuripe, onde estava sendo construído um porto, mereciam cuidados urgentes⁸⁹. Isso demandava recursos da concessionária – talvez por isso a sugestão do interventor José Machado Lopes em manter o novo transporte ainda sob a batuta inglesa não tinha agradado a opinião pública.

Mas, infelizmente, a Ceará *Light* pouco ou nada liga ao progresso da nossa *urbs*. [...] parece primar em tratar-nos como se fôssemos povos coloniais, de civilização rudimentar e aspirações limitadas. [...] É o caso de perguntar-nos: quando nos veremos livres dessa malfadada companhia estrangeira que tão acintosamente abusa de nossa paciência?⁹⁰

⁸⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 set. 1946.

⁸⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 19 nov. 1946.

⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 2 fev. 1947.

⁸⁹ “Em 24 de janeiro de 1948, a Empresa Iracema inaugura a linha Centro, da Praça Waldemar Falcão ao cais do porto, no Mucuripe, utilizando quatro ônibus mistos, para o transporte de cargas e passageiros”. O Porto do Mucuripe tinha um ramal ferroviário que o ligava à Parangaba desde 1941. ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravalelas, jangadas e navios: uma história portuária**. Fortaleza: Omni, 2007.

⁹⁰ **O Povo**, Fortaleza, 2 fev. 1947.

Em março de 1947, o governo brasileiro firmou contrato com a Inglaterra, criando uma comissão mista com representantes dos dois países para avaliar as condições financeiras e as necessidades da empresa “*Great Western da Leopoldina Railway* e dos serviços de força, luz e bonde de Manaus, Belém e Fortaleza”, com interesse de nacionalizá-los⁹¹.

Como de praxe, no dia 17 de março, o capitão Josias prestou contas ao Governador Faustino de Albuquerque⁹² sobre “a calamitosa situação em que encontra a Light”. Revelou que o governo inglês repudiara a proposta brasileira de ceder os capitais congelados em Londres para os reparos nas instalações em Fortaleza, o que dificultava ainda mais a gestão da empresa. Sem manutenção na usina, a cidade corria sério risco de ficar às escuras. Entretanto, o interventor acreditava que, em cerca de um ano, a *Light* estaria saneada, com a usina operando com óleo diesel⁹³ e livre do oneroso serviço de transporte público.

Serão muito provavelmente retirados de circulação os bondes da *Light*, com o que os fortalezenses ficarão privados do seu principal meio de locomoção, pois não se pode negar que assim é, malgrado a quase imprestabilidade dos antiquados *tramways*.⁹⁴

O transporte, mais que nunca, virara um tema indigesto. Tanto a disposição pública em nacionalizar os prejuízos da empresa quanto a retirada dos bondes inspirou a indignação popular. Os deputados estaduais enviaram um ofício para o governador pedindo informações sobre o futuro dos serviços de força, luz e transporte da Capital e sobre o destino da *Light*, recebendo como retorno respostas lacônicas⁹⁵.

E, com a inglesa com os dias contados, os bastidores das suas relações com o governo passaram a ocupar os políticos da ocasião. Udenistas e pessedistas protestavam na tribuna da Assembleia Legislativa contra o descaso da companhia com a população. Bradavam opiniões contra a proteção especial

⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 15 mar. 1947.

⁹² **Correio do Ceará**, 19 mar. 1947.

⁹³ **O Povo**, Fortaleza, 20 mar. 1947.

⁹⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 21 mar. 1947.

⁹⁵ **Unitário**, Fortaleza, 22 mar. 1947.

que os governos reservavam à empresa, fazendo vista grossa aos compromissos contratuais, elevando tarifas e deslocando recursos públicos diretamente para a empresa.

Confrontando dados estatísticos de 1920 e 1940, o deputado Valdery Uchoa fez ver que aquela empresa estrangeira continuava, numa data e noutra, com o mesmo capital empregado na sua usina e no seu serviço de transporte. Ao referir-se à encampação da *Light*, foi aparteado pelo deputado Barros dos Santos, que perguntou:

- V. Excia. sabe quanto a *Light* tem do governo? Estou informado de que o coronel Machado Lopes entregou 2.000 contos do povo àquela companhia!

Ouviram-se palmas⁹⁶

É provável que os motivos de tantas reclamações de políticos se fundamentassem no impacto que o tema causava nos humores do eleitorado. A aceleração da urbanização das maiores cidades brasileiras no período pós-guerra fez com que os problemas de transporte público se destacassem nas preocupações da ainda tímida mas relevante classe média urbana, usuária de ônibus e bondes. Isso chamava a atenção dos candidatos⁹⁷.

A presença da falida companhia estrangeira em cada uma das principais artérias da Capital exaltava os ânimos dos defensores do nacionalismo econômico. Os privilégios que outrora a *Light* tivera podiam ser identificados com a proteção inconsequente do período autoritário. Em 24 de maio de 1947, a *Gazeta de Notícias* publicou uma reportagem com a manchete *Nos tempos da ditadura: Quando reclamar contra a cobiça da Ceará Light era considerado crime contra a segurança do regime*⁹⁸, em que era denunciada a perseguição a um ex-deputado opositor da empresa.

No meio do debate, em maio de 1947, a *Light* resolveu paralisar duas caldeiras da Usina de Força e Luz que estavam danificadas e em risco de

⁹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 21 mar. 1947.

⁹⁷ A constituição de 1946 excluiu o direito de voto aos analfabetos, legando à classe média, embora numericamente incipiente, um papel determinante nas escolhas políticas. Suas inclinações nacionalistas ligadas ao desenvolvimento e o processo de urbanização no segundo pós-guerra podem ser acompanhadas em SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo (1930 a 1964)**. Rio de Janeiro: Saga, 1969 e SAES, Décio. **Classe média e sistema político no Brasil**. São Paulo: TA Queiroz, 1985.

⁹⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 maio 1947.

explosão⁹⁹. A medida, aprovada pelo governador para evitar o colapso total dos serviços¹⁰⁰, acarretaria uma considerável diminuição da geração de energia e gerava um impasse contratual:

Impõe-se uma medida urgente para o racionamento de energia [...] A *Light* não pode tirar os bondes de circulação por não ter com que pagar as indenizações garantidas aos operários pelas leis trabalhistas. O Estado, igualmente, não pode autorizar tal retirada porque conseqüentemente se responsabilizaria pela indenização decorrente da dispensa dos operários. Outrossim, a suspensão de energia para deixar os bondes em circulação traria uma crise muito maior pois a conseqüente paralisação da indústria traria desemprego [...] ao passo que uma crise transportes seria de mais fácil solução¹⁰¹.

Outrora símbolos do progresso da Capital, os bondes eram, passados 35 anos de funcionamento, obstáculos ao desenvolvimento. Entre paralisar a indústria e enfrentar uma crise de circulação, anunciavam-se os problemas de transporte de Fortaleza que chegavam. A solução, como de costume, foi conciliatória e improvisada. No dia 17, o prefeito da Capital, Jorge Moreira da Rocha, o capitão Josias e a comissão de técnicos federais acordaram com o Governo do Estado um plano emergencial para garantir o fornecimento mínimo de eletricidade, estabelecendo reduções do uso nas indústrias, nas ruas e retirando os bondes de circulação provisoriamente por cinco dias¹⁰².

1.4. Provisório e permanente

Os *tramways* de Fortaleza foram paralisados na segunda-feira, 18 de maio de 1947, enquanto o capitão Josias procurava solução para a crise da companhia inglesa junto com as autoridades no Rio de Janeiro. Findo o prazo de cinco dias, a empresa anunciou o prolongamento da suspensão dos bondes por mais alguns

⁹⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 17 maio 1947.

¹⁰⁰ **Unitário**, Fortaleza, 15 maio 1947.

¹⁰¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 17 maio 1947.

¹⁰² **Unitário**, Fortaleza, 17 maio 1947.

dias. Depois, publicou que precisaria de três meses para concluir os reparos na usina¹⁰³.

No final do mês de maio, as esperanças de que os bondes elétricos voltassem ao tráfego pareciam sepultadas, uma vez que o Ministro da Agricultura recomendara como prioridade manter-se o serviço de luz e força para a indústria de Fortaleza. Segundo o capitão Josias, isso só seria viável se a *Light* se dedicasse exclusivamente a ele¹⁰⁴.

Além disso, havia a forte possibilidade de ser suspensa a intervenção federal, legando a companhia à própria sorte. Por isso, o capitão Josias começou a montar uma engenharia de recuperação mínima. Visitou a embaixada inglesa, acertando a importação de um novo motor para substituir as caldeiras de força danificadas. Marcou audiência com o Presidente Dutra para pedir-lhe uma subvenção e transformar a *Light* numa empresa de economia mista, com a participação de brasileiros e britânicos. Finalmente, calculou faturar mais de 800 mil cruzeiros com a venda dos trilhos aos ferro-velhos de Fortaleza, criando receitas para quitar as obrigações com os trabalhadores do tráfego¹⁰⁵.

Sem que as autoridades ensaiassem qualquer desfecho, durante junho e julho de 1947, os trabalhos para a recuperação do material da usina prosseguiram em Fortaleza¹⁰⁶.

Nesse tempo, quem mais sofreu com a situação foram motorneiros e condutores. Há mais de um mês sem trabalhar, prejudicados pela postura titubeante do Governo e da direção da empresa, eles recebiam metade dos salários, sem perspectivas de retorno aos volantes ou de afastamento da *Light* para se engajarem em outra ocupação. Logo eles se reuniram no sindicato, lançando manifestos e apelando para a solidariedade das “demais classes cearenses no movimento que empreendem para serem tratados de maneira mais condigna”¹⁰⁷. A publicação das queixas nos jornais gerou réplicas da gerência da

¹⁰³ **O Povo**, Fortaleza, 6 jun. 1947.

¹⁰⁴ **Unitário**, Fortaleza, 29 maio 1947.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ **Unitário**, Fortaleza, 19 jul. 1947.

¹⁰⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 jun. 1947.

empresa, que argumentava que os salários de no mínimo Cr\$ 12,20 eram mais elevados que o mínimo industrial da cidade¹⁰⁸.

Em 30 de julho, tanto patrões quanto trabalhadores já não acreditavam na retomada dos bondes elétricos, mas parecia certo que a *Light* arcaria com os custos das demissões ou ofereceria qualquer tipo de indenização aos empregados. Em entrevista à *Gazeta de Notícias*, o presidente do sindicato, seu Otávio Sebastião da Silva, desmentiu uma afirmação do capitão Josias de que fizera um acordo no qual os trabalhadores aceitariam receber somente 70% ou 75% das suas rescisões de contrato. Segundo ele, os operários “não desejavam indenização e sim trabalho, o que [significava] dizer que [poderiam] ser admitidos pela Companhia em qualquer serviço”¹⁰⁹.

De fato, os bondes não voltaram às ruas e o provisório se tornou definitivo. E não houve recolocação de pessoal no quadro da empresa. Ao voltar do Rio de Janeiro, o capitão Josias anunciou a demissão dos 311 operários do tráfego¹¹⁰. Sem emprego e com o dinheiro da indenização – que chegaria a cerca de Cr\$ 3 milhões –, eles pretenderam montar uma empresa de ônibus, como que antecipando o legado do transporte da *Light* à cidade. Seria a primeira empresa desse tipo montada exclusivamente por trabalhadores no Brasil¹¹¹.

Se houve quem sentisse a falta dos bondes, foram poucos os argumentos defendendo sua superioridade em relação aos ônibus. Os defensores dos *tramways* não negavam o “estado lastimável em que se encontram os veículos da Ceará Light, que, em sua grande maioria, rodam ininterruptamente desde 1913, encontrando-se assim num estado de extremo desgaste”¹¹². Construía um discurso benevolente, porque, na ameaça de vê-los fora de circulação, era possível declinar de algumas exigências.

Espera-se na linha o veículo [bonde elétrico]. A demora não é deste mundo, porém, logo que o mesmo se aproxima, todos ficam satisfeitos

¹⁰⁸ **O Povo**, Fortaleza, 16 jun. 1947.

¹⁰⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 30 jul. 1947.

¹¹⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 ago. 1947.

¹¹¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 11 ago. 1947.

¹¹² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 21 mar. 1947.

na certeza que o pobre animal, embora cansado, conduzirá os passageiros aos pontos destinados¹¹³.

Os bondes estavam no afeto popular como símbolos da cidade antiga, que ainda ensaiava seus passos na modernidade. Representavam quase uma resistência silenciosa às tecnologias do segundo pós-guerra:

Estou decepcionado, Vicente Roque, com o fato de vê-lo colocado na fila dos que não querem mais bondes na nossa velha cidade. Admira-se que você, um cronista popular, nascido no século XIX e amante das coisas velhas, das modinhas ao violão e das serenatas, das coisas, enfim, que o nosso tempo levou, não queira mais bondes, porque estes são velhos e desengonçados¹¹⁴.

E se a suspensão do tráfego de bondes e a encampação da *Light* pela Prefeitura não foram alternativas às demandas das ruas, certamente responderam aos problemas internos da própria companhia, cuidadosamente esquadrihados pelo capitão Josias Ferreira Gomes¹¹⁵. Nesse sentido, foram evidências da superação do antigo modelo de exploração do transporte, tanto do ponto de vista da reordenação econômica dos serviços públicos quanto das novas relações entre os poderes públicos e sociedade depois do Estado Novo e das construções culturais de progresso.

1.5. Questão de luz e força

Uma vez extinto o serviço de bondes elétricos de Fortaleza, cabia adaptar o contrato de concessão e organizar a papelada da *Light*. Era necessário encontrar uma fórmula que isentasse a companhia e o Estado do Ceará da responsabilidade pela ruptura do acordo do transporte. Talvez por isso a *Light* tenha encaminhado, em agosto, um memorial à Prefeitura de Fortaleza, solicitando a assinatura de um

¹¹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 mar. 1947.

¹¹⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º mar. 1947.

¹¹⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 set. 1946.

decreto que regulasse a extinção do serviço de bondes na Capital¹¹⁶. E assim, a edilidade tomou seu papel de protagonista na agonia da empresa.

A proposta da acomodação jurídica do contrato causou menos confusão do que o destino do material rodante, drama que deu munição para mais um mês de protestos da população. Isso porque, junto com o decreto de encerramento do contrato de transporte urbano, a *Light* pedia autorização para retirar e vender os trilhos, cabos aéreos e todo o acervo dos bondes elétricos¹¹⁷. Provavelmente a medida fazia parte da estratégia traçada pelo capitão Josias meses antes, na qual vinculava a receita da venda ao pagamento dos encargos trabalhistas.

Habituada a obter tudo que deseja, desde o início do seu escandaloso contrato que lhe assegurou privilégios e direitos sem os correspondentes deveres, a companhia inglesa, esquecendo o seu compromisso da volta dos bondes, teve foi o sem cerimônia de querer retirar os trilhos das ruas e vendê-los¹¹⁸.

O prefeito Leite Maranhão encaminhou o memorial para a apreciação do Procurador dos Feitos Municipais da Fazenda de Fortaleza e do Procurador Geral do Estado. Um mês depois, o parecer municipal foi contrário às pretensões da *Light*:

As razões do Dr. Jorge Moreira da Rocha [Procurador dos Feitos Municipais] giram em torno do seguinte item do contrato: uma vez terminado, todo o material da Ceará *Light* será incorporado ao patrimônio Municipal¹¹⁹.

O despacho do prefeito foi enfático: a pretensão da *Light* não tinha “nem fundamento legal nem substrato moral”. Depois de tantos anos explorando o serviço de transporte urbano, com sucessivos aumentos de tarifas e com flagrante desrespeito aos compromissos contratuais, já não bastava alegar a necessidade

¹¹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 4 set. 1947.

¹¹⁷ **O Povo**, Fortaleza, 4 set. 1947.

¹¹⁸ **Gazeta de Notícias**, 12 out. 1947.

¹¹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 6 out. 1947.

de recursos para pagamento de funcionários. Aliás, como o contrato tinha ainda 30 anos para se esgotar, o prefeito municipal¹²⁰

Exigi[a] a restauração do serviço de bondes dentro de noventa dias ou a declaração expressa da referida companhia de que está em falência, para a renúncia do privilégio contratual em vigor que abrange luz, força e tração¹²¹.

Com tal resolução, o prefeito Leite Maranhão caiu no gosto dos fortalezenses. Para aqueles que viviam a concretude das questões urbanas em cada desafio para chegar ao trabalho diariamente¹²², antes mesmo da solução burocrática do contrato de concessão a *Light* já estava excluída do cotidiano urbano.

Ora, este contrato, com um milhão de infrações está virtualmente findo. Resta é que a Prefeitura incorpore o material. E, ao invés de fazer isto, teria ela de consentir que a *Light* se locupletasse com o produto da venda? Não sei se virá depois algum prefeito ou vereadores que esquecendo a lição de honestidade e amor ao público dada pelo atual gestor do município, capitule diante do desarrazoado da exigência¹²³.

Assim, é possível que, desde aquele momento, ninguém mais acreditasse na viabilidade de bondes elétricos. O drama da *Light*, então, girava em torno do serviço de luz e força. Se os *tramways*, por suas próprias características onerosas, eram a pedra no sapato da contabilidade da *Light*, o monopólio do fornecimento de energia elétrica era bastante interessante para os acionistas ingleses. Daí sua resistência em declarar a falência e deixar o lucrativo e disputado negócio.

Por isso, o capitão Josias apelou à Assembleia Legislativa Estadual interpondo um recurso à decisão do prefeito¹²⁴.

¹²⁰ **O Povo**, Fortaleza, 10 out. 1947.

¹²¹ *Idem*.

¹²² CERTEAU, Michel de. Andando na cidade. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 23, IPHAN, 1994.

¹²³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 out. 1947.

¹²⁴ **O Povo**, Fortaleza, 27 out. 1947.

Em todo o caso, como o intuito da prefeitura era cassar o privilégio da companhia inglesa e ficar controlando o serviço de força e luz, interpus recurso à Assembléia Legislativa, terminou [o Capitão Josias]¹²⁵.

Mas o antiquado material da usina impedia o fornecimento regular de energia e, partir de 1946, os blecautes e falhas na transmissão viraram rotina na vida fortalezense.

Em 1º de fevereiro de 1948, a *Light* publicou um aviso ao público, desculpando-se pelo atraso na substituição das caldeiras. Argumentava que o futuro uso do óleo diesel, além de proporcionar um barateamento na conta de luz, preservaria as matas ao redor da cidade e ainda por cima dispensaria o uso de 22 carros da rede ferroviária usados para o transporte da lenha, trazendo melhorias no serviço da Rede de Viação Cearense. Para realizar tamanhas benfeitorias, a *Light* comentava que os novos mecanismos já haviam sido encomendados na Inglaterra e nos Estados Unidos com o intermédio da inglesa *Babcock & Wilcox S.A.* Tentava ainda acalmar os ânimos esclarecendo que o atraso na entrega não representava motivo de preocupação, uma vez que seria necessário que a *Shell-Mex* – fornecedora do óleo – terminasse suas obras no Porto do Mucuripe para o pleno funcionamento do projeto. E finalizava avisando ao público que toda a transação ainda dependia, também, do empréstimo de Cr\$ 8 milhões que a companhia pleiteara ao Ministério da Viação e Obras Públicas¹²⁶.

As peças do tabuleiro da recuperação da *Light* eram um reflexo da política de desenvolvimento preparada no Governo Dutra, continuada no Governo Getúlio Vargas e levada ao ápice nos anos JK. O planejamento econômico, forjado nas salas de comissões especiais – muitas delas sob inspiração de economistas do exterior –, mesclava os investimentos públicos nos setores de estrangulamento, como transporte e energia, aos capitais estrangeiros¹²⁷. No Ceará, sob a tutela dos técnicos do Governo Federal, a *Light* tecera uma teia envolvendo multinacionais e grandes somas do poder público traduzidas em construção de infraestrutura. Temperando o arranjo, as acomodações políticas dos contratos e

¹²⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 10 jan. 1948.

¹²⁶ **Unitário**, Fortaleza, 1º fev. 1948.

¹²⁷ SKIDMORE, Thomas. **Brasil**: de Getúlio a Castelo (1930 a 1964). Rio de Janeiro: Saga, 1969.

os empréstimos aos cofres públicos. Dessa forma, a continuidade da *Light* na iluminação de Fortaleza envolvia poderosos interesses econômicos.

1.6. O novo prefeito e a encampação

Em 1948, tomara posse o novo prefeito de Fortaleza, Acrísio Moreira da Rocha, o primeiro eleito diretamente depois do Estado Novo. Vencedor do pleito com mais de 50% dos votos e com o apoio dos comunistas, Acrísio Moreira da Rocha concorrera com os poderosos candidatos do PSD e da UND – que polarizavam o embate nacional – pelo pequeno PR, o Partido Republicano, legenda que abrigara parte dos comunistas depois de decretada novamente a ilegalidade do partido.

Sua vitória inesperada foi tributada ao grande carisma e intimidade popular que dispunha. A campanha se pautara num discurso populista, que apelara aos problemas do cotidiano da população e incluía “desde o corpo-a-corpo nos cafés da Praça do Ferreira até passeatas de carroças à luz de candeeiros, percorrendo as principais ruas da cidade”¹²⁸, numa referência mordaz à ineficiência da distribuidora de eletricidade.

Logo nos seus primeiros pronunciamentos, o prefeito Acrísio Moreira da Rocha se comprometera a dedicar atenção especial ao “rumoroso caso da Light” e a garantir a defesa dos interesses dos fortalezenses¹²⁹. Isso porque, no dia 10 de janeiro, o prazo de 90 dias determinado pela administração anterior para que os bondes voltassem às ruas se esgotara. E parecia que, depois sete meses de paralisação, a companhia inglesa tinha mesmo desistido de investir na recuperação da rede viária:

A reportagem do Correio foi hoje à estação de bondes do bairro Joaquim Távora e pôde entrar em contato com o triste ambiente de abandono em que jaz a frota dos *tramways* do Ceará. 53 bondes estão enfileirados, alguns ao sol e à chuva num autêntico reinado da ferrugem e do desprezo. [...] O sr. José Leite, chefe da oficina, prestou estas

¹²⁸ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

¹²⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 9 jan. 1948.

declarações: “Ora, a base do tráfego são os trilhos e os trilhos atuais não dão de jeito algum para o restabelecimento dos serviços. Aí pela cidade há metros e metros de linhas arrancadas e a chuva e o sol tem prejudicado sensivelmente a preservação¹³⁰”

E como não faltassem os interesses políticos velados no caso dos bondes, o chefe da oficina dos *tramways* revelou a inclinação dos correligionários do novo prefeito:

Eu sei, entretanto, o que mais concorreu para esta triste situação: foi a sabotagem dos comunistas. Desde o tempo da Guerra que eu vinha acompanhando o trabalho miserável de certos operários que rezavam pela cartilha vermelha. Quebravam máquinas, faziam serviço mal-feito, estragavam, enfim, o que podiam estragar¹³¹.

Na manhã de 11 de janeiro, sem causar surpresa a ninguém, os *tramways* continuaram nas garagens. Esperava-se que a Prefeitura tomasse o material rodante, pois a companhia, mais uma vez, descumprira as ordens da municipalidade. Entretanto, como salientara o vereador Mário Mamede na sessão de 12 de fevereiro¹³², ainda em janeiro de 1948, a Assembleia Legislativa ainda não emitira parecer sobre o recurso da empresa, criando mais uma situação de impasse no ocaso da *Light*.

Por esses tempos, a comissão nomeada pelo Governo Federal para posicionar-se a respeito da encampação da *Light* estava concluindo os trabalhos que havia iniciado em março de 1947. Como acontecera com a companhia de luz e força de Belém, no Pará, a comissão concluíra a inviabilidade da *Light* em manter os tramways e a usina geradora.

Em 13 de fevereiro, através do decreto federal nº 24.519¹³³, foi declarada a caducidade do contrato da *Light* com a municipalidade de Fortaleza, devendo o governo municipal indenizá-la no valor estimado de Cr\$ 23 milhões¹³⁴.

¹³⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 10 jan. 1948.

¹³¹ *Idem*.

¹³² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 fev. 1948.

¹³³ Decreto Federal n. 24.519, de 13 fev. 1948.

¹³⁴ **Unitário**, Fortaleza, 15 fev. 1948.

A novidade, recebida com surpresa pelas autoridades municipais, fez ficarem suspensas as negociações para o empréstimo do Ministério da Viação e Obras Públicas e o pagamento das rescisões aos trabalhadores da companhia¹³⁵.

Desnecessário salientar a onda de reclamações que se levantou contra a indenização. Como escreveu o vereador Edmilson Pinheiro, o “cumprimento do referido parágrafo [do decreto] por parte do Executivo municipal cavaria, sem dúvida, a sepultura da presente administração, criando-lhe um pesadíssimo encargo e tolhendo por completo a realização doutras obras inadiáveis da Prefeitura. [...] O apressado decreto federal teve a maior repulsa no seio da ordeira população de Fortaleza. A grita tem sido geral”¹³⁶.

Fosse por representar uma ameaça à sua administração, por impedir as obras do progresso urbano que Fortaleza almejava, ou por ter sido ferido na sua compreensão sobre a justiça do caso, imediatamente o prefeito Acrísio Moreira da Rocha convocou uma força-tarefa de advogados¹³⁷ para interpretar o decreto e criar os argumentos jurídicos para a resposta do município ao Presidente¹³⁸.

Na Câmara Municipal, os vereadores tiveram sessão agitada, mesmo em tempo de Carnaval. Discutiam a formação de uma comissão permanente de vereadores para atuar no caso junto ao prefeito¹³⁹. Clamavam que o material da *Light* deveria ser incorporado *incontinenti* ao patrimônio da cidade e exigiam que a Assembleia Estadual desse um desfecho definitivo ao contrato e ao recurso.

O sr. João Alves de Albuquerque atacou rudemente os advogados da companhia inglesa, classificando-os de “inimigos públicos” [...] afirmando que renunciaria ao mandato caso não fosse provado que a *Light* já pertencia ao município. Ainda recebeu apartes do sr. José Denisard, que se declarou contra a encampação¹⁴⁰.

¹³⁵ A assinatura do decreto chegou ao conhecimento dos cearenses através de cabograma publicado no *Correio do Ceará*. Dias depois, o texto ainda não havia sido publicado no Diário Oficial da União, gerando expectativas sobre o futuro da luz e força da cidade, bem como sobre os responsáveis pela indenização.

¹³⁶ **O Povo**, Fortaleza, 23 fev. 1948.

¹³⁷ Compunham a comissão Dolor Barreira, Olinto Oliveira, Othon Sobral e Jorge Moreira da Rocha.

¹³⁸ **Unitário**, Fortaleza, 19 fev. 1948.

¹³⁹ Ata da 34ª sessão extraordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 14 de fevereiro de 1948.

¹⁴⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 fev. 1948.

O certo é que pagar indenização à *Light* era uma hipótese completamente inesperada, que sequer havia sido considerada pelas autoridades de Fortaleza. Segundo o deputado Paulo Sarasate, da bancada cearense na Câmara Federal e membro da comissão do governo para o caso da *Light*, “diversas modalidades foram objeto de exame, inclusive a reorganização da companhia na base de capital misto, com a participação da União do Estado ou da Prefeitura, nunca, porém, a caducidade da concessão com uma vultosa indenização a cargo do município”¹⁴¹.

Entre estudos e muita discussão, alguns sugeriam que a União cedesse um empréstimo ou destinasse aos cofres municipais a quantia da indenização, além de garantir os recursos para a substituição da matriz de energia. Na Câmara Municipal, acalmados os espíritos depois do primeiro choque da notícia, os discursos giravam em torno do pedido de revisão do decreto ao Governo Federal e das formas da resistência da população ao caso. Enquanto alguns edis articulavam a elaboração de um mandado de segurança anulando o ato do Presidente no Supremo Tribunal Federal, a bancada pessedista reclamava “da posição dos comunistas na sua luta contra o Presidente Eurico Dutra o qual afirmam ter violado a Constituição”¹⁴². O vereador Manuel Feitosa, por sua vez, achava que “os senhores vereadores deveriam descer aos bairros para organizar a resistência do povo em defesa do patrimônio municipal”¹⁴³.

A opinião popular em torno do caso, embora não fosse tão organizada nos bairros como considerava o senhor Manuel Feitosa, era de repúdio à ordem do Presidente Dutra. Em 26 de fevereiro de 1948, os moradores reunidos na Sociedade Beneficente do Monte Castelo enviaram um ofício “hipotecando todo o seu apoio à Câmara por motivo de sua resistência ao decreto federal que manda a Prefeitura encampar a *Light* (*sic*)”¹⁴⁴.

¹⁴¹ **O Povo**, Fortaleza, 18 fev. 1948.

¹⁴² Ata da 37ª Sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 18 fev. 1948.

¹⁴³ *Idem*.

¹⁴⁴ Ata da 44ª sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 26 fev. 1948

Na Assembleia, o deputado udenista Adahil Barreto sugeriu que o caso fosse novamente levado à Capital, para que, através de um entendimento da municipalidade com os Ministérios da Agricultura e Fazenda, o Governo reconsiderasse o caso e “emendasse a mão no texto do decreto”¹⁴⁵. A ideia foi fortalecida quando, na sessão do dia 23, o deputado Valter de Sá Cavalcanti informou o parecer contrário da Assembleia Legislativa sobre o recurso da *Light*¹⁴⁶. No dia 25 de fevereiro, a comissão de juristas da Prefeitura considerou ilegal o pagamento da indenização e indicou uma ação judicial contra a decisão da União¹⁴⁷.

Em março de 1948, os vereadores procuraram sensibilizar o Presidente Dutra a estender sua viagem programada de São Luís até Fortaleza para conhecer pessoalmente os problemas da *Light* e avaliar o disparate que representava a indenização. Mas, a despeito das discussões, não foram atendidos¹⁴⁸.

Então, restava ir à Capital Federal. Munido de pareceres e da expectativa da população de Fortaleza¹⁴⁹, o prefeito Acrísio Moreira da Rocha viajou ao Rio de Janeiro para tratar com o Presidente Dutra do caso. Partiu confiante:

Demonstrarei concreta e positivamente que a municipalidade está suficiente amparada do ponto de vista jurídico, por isso que o contrato, tendo caducado, o acervo da *Light* passaria gratuita e automaticamente para o patrimônio municipal. [...] E, se conseguir, como confio, a revogação do ato [o parágrafo sobre a indenização], espero obter também um empréstimo destinado a custear o reaparelhamento da Ceará *Light* para que o município de Fortaleza com a aplicação desse empréstimo possa dar prática solução a tão grave problema¹⁵⁰.

¹⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 20 fev. 1948. Na ocasião, o vice-líder da bancada udenista, deputado Barros dos Santos, acusou a negligência da comissão especial encarregada de examinar o recurso da *Light* na casa, comanda pelo pessedista Valter Sá Cavalcanti, que proporcionara tempo ao capitão Josias para “costurar” o acordo em torno da caducidade do contrato e a indenização.

¹⁴⁶ **O Povo**, Fortaleza, 24 fev. 1948.

¹⁴⁷ **O Povo**, Fortaleza, 25 fev. 1948.

¹⁴⁸ Ata da 50ª Sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 4 mar. 1948

¹⁴⁹ Memorial subscrito pelos membros da União Social de Porangabussu aprovando a iniciativa do prefeito em relação à resistência ao projeto de encampação da Ceará *Light*. Ata da 54ª Sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 9 mar. 1948.

¹⁵⁰ **Unitário**, Fortaleza, 14 mar. 1948.

No Rio de Janeiro, o prefeito teve entrevistas com os ministros da Fazenda e da Agricultura, além de uma conferência com o Presidente. Conseguiu convencê-lo a traçar uma compreensão mais profunda sobre a *Light* e, com isso, rever sua decisão. O Presidente encomendou mais estudos sobre o caso¹⁵¹ e os submeteu ao Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica¹⁵². Em 14 de abril de 1948, o caso voltou ao gabinete presidencial no Catete.

O decreto federal revogando a caducidade e encampando a *Light* ao patrimônio de Fortaleza foi assinado em 15 de julho de 1948¹⁵³.



Assinatura do decreto de encampação da *Ceará Light*. **Gazeta de Notícias**, 20 jul. 1948.

O prefeito Acrísio Moreira da Rocha foi aclamado como o “Vencedor da *Light*” pela grande imprensa da Capital.

De todas as ações do prefeito Acrísio Moreira da Rocha, durante sua primeira gestão, a que lhe rendeu maior popularidade junto aos habitantes da Capital foi a encampação da *Ceará Tramway Light and Power limited*¹⁵⁴.

¹⁵¹ **Unitário**, Fortaleza, 25 mar. 1948.

¹⁵² **Unitário**, Fortaleza, 9 abr. 1948.

¹⁵³ Decreto Federal n. 25.232, de 15 jul. 1948.

¹⁵⁴ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

Em 14 de julho, foi organizada uma grande festa na Cidade da Criança, no Centro de Fortaleza, para comemorar a vitória dos fortalezenses sobre a companhia estrangeira. Como um *craque* de futebol, Acrísio Moreira da Rocha posou em camiseta, peito inflado, cabeça erguida e um discreto sorriso para as lentes do fotógrafo do *Unitário* – jornal do grupo dos *Diários* Associados, de Assis Chateaubriandt, declarado opositor do governo Dutra.

A *Light* foi encampada pela Prefeitura de Fortaleza em 24 de julho de 1948, através de um decreto municipal que nomeou, ao mesmo tempo, o senhor José Augusto Fiúza, seu administrador. Em 9 de agosto, novo decreto “declarava de forma unilateral de utilidade pública o acervo de bens e instalações” da companhia.¹⁵⁵

Apesar da importância e da repercussão do ato administrativo do prefeito, não houve do ponto de vista prático uma solução para o problema [do transporte público da Capital], que se agravou à medida que o tempo passava. [...] A solução para o transporte coletivo surgiu com a permissão da Prefeitura para que fossem implantadas novas linhas de ônibus, que atingiram o número de 56 no final da década de 1950, contra apenas nove existentes em 1948¹⁵⁶.

Passados 25 anos da encampação da *Light*, Acrísio Moreira da Rocha fez um balanço da sua mais conhecida peleja de homem público, logo na sua estreia como prefeito:

Minha luta contra a *Ceará Light* não foi era para tomar os bondes, já que nada podia ser feito por eles. Queria era acabar com o privilégio do fornecimento por mais 40 anos, com uma forma que não atendia o crescimento da cidade. Foi uma briga de vale-tudo¹⁵⁷.

Antes da substituição de bondes elétricos por ônibus, o que estava em jogo em fins dos anos 1940 era a obsolescência do modelo da relação entre o poder concedente da exploração de serviços públicos e a iniciativa privada, especialmente a de origem inglesa. Era um tempo de reformulação de parceiros e

¹⁵⁵ Idem.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1976.

de novos protagonistas que ampliaram as possibilidades de reivindicação das camadas usuárias de ônibus.

- E o que [o Sr. Acrísio Moreira da Rocha] fez com os bondes?
- O material, que não servia mesmo para conserto, vendi no peso. O ferro foi transformado. Com ele comprei a primeira turbina *Western House* de uma usina e, em três meses, a capacidade de energia elétrica duplicou. Sem auxílio federal. No meu tempo, quem já via Governo Federal emprestar dinheiro à Prefeitura? [Os funcionários do Governo Federal] Diziam logo que não era banco. Nem banco particular emprestava!¹⁵⁸

Bastava, então, lançar as bases para o próximo modelo de transporte, que teria os ônibus como principais agentes.

¹⁵⁸ Idem.

2. CIDADE SEM BONDES

Quando a Segunda Guerra Mundial terminou, a economia brasileira estava fortalecida. A poupança compulsória dos tempos dos racionamentos e o aumento das demandas de produtos nacionais no mercado externo haviam feito as reservas do País crescerem. Por isso, quando a paz trouxe a normalidade ao comércio internacional, o Brasil dispunha de um razoável montante de recursos que foram, em grande parte, drenados para aplicações em favor do esperado *desenvolvimento econômico* que o colocaria, finalmente, no grupo das nações ricas do mundo.

Depois de anos de estudos¹⁵⁹, parecia certo que o caminho seria trilhado através da industrialização. As preocupações dos governos das décadas de 1940 e 1950, mais ainda que no Estado Novo, se dirigiam a transformar o perfil econômico nacional. Era preciso superar a matriz exportadora de produtos agrícolas, substituindo-a por uma política que incentivasse a disseminação de fábricas de transformação e garantisse a autossuficiência na produção de alguns grãos e insumos estratégicos para a manutenção da *soberania nacional*. Por isso, naqueles anos, rapidamente, o país criou uma série de empresas e agências estatais de fomento à industrialização e investimentos em infraestrutura. Nesse embalo, por exemplo, “em 1952 foi fundado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), diretamente orientado para o propósito de acelerar o processo de diversificação industrial”¹⁶⁰.

A certeza sobre as indústrias só ficava esmaecida pelas controvérsias dos grupos políticos sobre o papel que estava reservado à intervenção estatal e aos capitais estrangeiros no trajeto para o desenvolvimento. Havia aqueles que eram favoráveis ao ingresso maciço de multinacionais no parque nacional e que, sobretudo, advogavam a diminuição do controle estatal sobre a vida econômica do

¹⁵⁹ Thomas Skidmore salienta sobre a coordenação governamental de investimentos econômicos: “Este esforço nasceu da já mencionada Missão Cooke, enviada ao Brasil pelos Estados Unidos em 1943, da Missão Abbink, enviada em 1948 e do fracassado plano SALTE, lançado em 1948.” Ressalte-se também o papel da CEPAL. SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo** (1930-1964). Rio de Janeiro: Saga, 1969.

¹⁶⁰ FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

País. Numa posição mais conciliatória, havia aqueles que admitiam o planejamento do governo e o aporte de dinheiro público para a realização dos objetivos brasileiros.

Esses dois grandes grupos, com inúmeras nuances, alimentavam os discursos e ideários dos partidos que polarizavam a luta política no Brasil. Ou seja, reuniam, por um lado, os correligionários do PSD e do PTB – também do importante PSP paulista, capitaneado por Adhemar de Barros – e por outro, os simpatizantes da UDN. Em menor número, mas com um poder grande de persuasão popular, estavam os *nacionalistas*, que propagavam a presença total do Estado, geralmente agremiados no PCB.

Esse conflito plasmou as oscilações dos governos em relação aos mercados. Era preciso harmonizar interesses e transigir com grupos heterogêneos que, em tempos de democracia partidária, pesavam na balança das decisões do Estado.

Entre 1946 e 1947, quando se experimentavam os efeitos da nova Constituição, a economia do Brasil respirava ares mais liberais. O Presidente Dutra levantara os obstáculos do Estado Novo às importações, trazendo uma onda de produtos estrangeiros ao País. Junto com a valorização do cruzeiro, as importações logo esgotaram as reservas cambiais acumuladas durante a Guerra e aceleraram o processo de inflação, principalmente nas cidades.

Por isso, a euforia dos importados durou somente pouco mais de um ano. Em meados de 1947, o governo brasileiro deu uma guinada na orientação econômica, inaugurando uma política de importações que taxou alguns produtos de consumo e facilitou o ingresso de bens e insumos necessários ao fomento industrial¹⁶¹. Então, no esforço de equilibrar a balança comercial, sem querer o governo criava tímidas condições para o mercado nacional de bens de consumo –

¹⁶¹ De acordo com Boris Fausto: “Tomando-se como base o ano de 1947, o PIB cresceu em média 8% ao ano, entre 1948 e 1950. Em contrapartida [...] calcula-se que entre 1949 e 1951 o aumento do custo de vida foi de 15% em São Paulo e de 23% no Rio de Janeiro, enquanto o salário médio cresceu 10,5% em São Paulo e 12% no Rio de Janeiro”. FAUSTO, Boris. Op. cit.

uma vez que restringia os importados – e tornava “possível a compra de equipamentos que forneciam a capacidade produtiva”¹⁶².

Parecia que o Brasil estava acertando o passo para um projeto mais sustentável de autonomia industrial. A grande contradição, contudo, era a ineficiente distribuição dos recursos, que impedia a formação plena do mercado consumidor no Brasil. Ou seja, o movimento não significou melhorias significativas na capacidade de consumo das camadas menos favorecidas das populações, uma vez que

A drástica restrição às importações e, pois, à concorrência de manufaturas estrangeiras importadas estimula[ram] a alta de preços e o ritmo do processo inflacionário¹⁶³.

Assim, num quadro de crescente inflacionária e de empobrecimento das camadas populares, entre períodos de maior ou menor influência do Estado nos mercados, o Brasil desenhava sua economia planejada, que acabaria gerando um tempo de proliferação das indústrias e de equipamentos urbanos por todo o País. A tônica da ação dos homens públicos das décadas de 1950 e 1960 foi a presença controlada do Estado no mercado, equilibrando-se entre os objetivos de longo prazo do progresso nacional e as demandas emergenciais da sociedade:

Seria inexato dizer que ele [Getúlio Vargas, eleito presidente em 1950] deu prioridade máxima a medidas de industrialização integral, às expensas de todos os objetivos a curto prazo. [...] E, o que é igualmente importante, o governo se defrontava com muitos problemas imediatos, que, muitas vezes, assumiam precedência sobre os objetivos de longo prazo, como o era a industrialização¹⁶⁴.

Junto disso, foi se construindo uma tendência de aproximação dos empreendimentos brasileiros com os capitais estrangeiros, tanto na conjugação de investimentos para a instalação de indústrias, como no apelo às agências financiadoras, como o BIRD, para a construção da infraestrutura nacional.

¹⁶² SKIDMORE, Thomas. Op. cit.

¹⁶³ PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1993.

¹⁶⁴ SKIDMORE, Thomas. Op. cit.

2.1. Singularidade de Fortaleza

Impulsionado por medidas governamentais ou surgida como um reflexo de ações voltadas à garantia do equilíbrio da balança de pagamentos, o crescimento das atividades industriais de transformação parece ter contribuído para a elevação do nível de urbanização no Brasil nos anos que sucederam a Segunda Guerra Mundial. Afinal,

Quando se pensa em qualquer sociedade humana que tenha atingido o estágio da civilização urbana – em que a produção e/ou a captura de um excedente alimentar permite a uma parte da população viver aglomerada, dedicando-se a outras atividades que não a produção de alimentos – a divisão entre a urbe e o campo aparece claramente aos olhos¹⁶⁵.

Naquele período, um grande número de pessoas deixou o campo para tentar a vida nas cidades. Esse movimento desencadeou novas demandas de equipamentos e serviços para responder ao aumento demográfico e à complexidade das relações que começaram a se encenar, principalmente nas capitais. Entretanto, é importante lembrar que num Brasil tão plural

A questão mais urgente no campo da história refere-se hoje aos estudos das diferentes realidades sociais que compõem o conjunto do país – cada qual com seus problemas e determinações que não podem ser vistos do centro sem perder seu significado amplo. O olhar e os interesses do Estado Nacional provocam distorções irrecuperáveis sobre os problemas e interesses locais, já que o foco do Estado refere-se ao conjunto de interesses e determinações que compõem o bloco do poder e não o enfrentamento das questões em outra hierarquia, esta inflexionada pelos interesses do lugar que não pode ser exatamente os do poder central e vice-versa¹⁶⁶.

O esforço do progresso econômico capitaneado pelo Governo Federal nos anos 1950 alcançou cada realidade brasileira de uma forma peculiar. A

¹⁶⁵ SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

¹⁶⁶ IOKOI, Zilda Marca Gricoli. A necessidade das histórias dos lugares. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000. p.7.

distribuição desigual de recursos públicos, bem como um espectro múltiplo de determinantes regionais, impôs características diferentes ao crescimento urbano nas regiões nordestinas e do centro-sul do Brasil. Assim, não basta recorrer às pretensões de progresso urdidas nos gabinetes do Catete para explicar a aceleração da urbanização em cada canto do Brasil.

Em Fortaleza, as transformações urbanas do período 1945 a 1960 tomaram feições tão singulares porque, pela própria vocação de serviços da cidade, não acompanharam a máxima da industrialização. Aliás, na contramão do movimento nacional, a Fortaleza da década de 1950 assistiu a uma diminuição na sua capacidade industrial, que pode ser explicada, *grosso modo*, pela obsolescência tecnológica das fábricas e pelas dificuldades de abastecimento de insumos, especialmente a eletricidade.

O declínio do setor industrial [no Nordeste] acentuou-se na década de 1950. Destacavam-se o gênero têxtil e a agroindústria (*sic*) do açúcar, seguidos pela indústria de óleos, curtumes e fábricas de produtos alimentares. [...] Fortaleza só dispunha de 310 indústrias com 6.748 operários (Melo, 1948) Era o setor de serviços que congregava a maior parte da mão de obra trabalhadora¹⁶⁷.

Por outro lado, a cidade se afirmou como núcleo administrativo e de serviços burocráticos do Estado e ainda intensificou seu papel de entreposto comercial regional¹⁶⁸. Fortaleza recebeu um grande impulso urbanizador na década de 1950 graças, sobretudo, aos capitais ligados ao comércio.

É relevante assinalar a histórica associação da cidade com a atividade comercial. Aqui, a acumulação não se deu em função de um excedente da atividade industrial, que só ocorreu tardiamente, ainda assim de maneira incipiente. Dessa forma, a elite econômica [estava] mais vinculada ao comércio, às atividades liberais e ao desempenho da máquina pública¹⁶⁹.

¹⁶⁷ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

¹⁶⁸ Sobre a vocação urbana de Fortaleza como centro administrativo burocrático ressalte-se LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade:** conflitos de hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

¹⁶⁹ PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. **A cidade dos clubes:** modernidade e *glamour* na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2005.

O desenvolvimento do setor de serviços marcou Fortaleza na dinâmica econômica do pós-guerra e fez dela, como todas as cidades capitalistas, um espaço ao fragmentado e articulado cujas relações das partes se manifestavam empiricamente

através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de cargas e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos freqüentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques¹⁷⁰.

O perímetro urbano foi ampliado e cada vez mais ônibus e ruas permitiam que a Capital debruçasse sua influência nas cidades vizinhas. Os serviços de limpeza, abastecimento, infraestrutura e transporte foram modificados, enquanto populações e alternativas de ocupação se diversificaram. Isso se traduziu na máquina administrativa do governo democrático na cidade.

Assim, através da Lei nº 26, de 30 de julho de 1948, o prefeito transformou a estrutura balizada em diretorias gerais em secretarias municipais, dando maior agilidade e diversificando a nova estrutura administrativa da prefeitura. Foram criados os seguintes órgãos: Secretaria Municipal de Educação e Serviços Internos, Secretaria Municipal da Fazenda, Secretaria Municipal de Saúde e Assistência, Secretaria Municipal de Urbanismo e Obras Públicas, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e Abastecimento [sob a qual ficou subordinado o transporte público] e Procuradoria dos Feitos da Fazenda Municipal¹⁷¹.

Ou seja, os fortalezenses – produtores e consumidores do espaço urbano – tiveram suas ações condicionadas às mecânicas peculiares da acumulação do capital na cidade. E elas se marcaram, em primeiro lugar, pelo aumento significativo de transações do comércio internacional. Em 1948, havia “117 firmas de importação e 49 responsáveis pelas exportações”¹⁷² na cidade. Era cerca de

¹⁷⁰ CORRÊA, Roberto Lobo. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

¹⁷¹ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

¹⁷² Idem.

uma casa comercial para cada três mil habitantes¹⁷³, o que indica que, certamente, passava pelos portos de Fortaleza um volume de mercadorias muito maior do que era produzido ou consumido no interior da cidade. Isso evidenciava a forte influência da Capital sobre as outras cidades e sua tendência à expansão das atividades econômicas aos lugares distantes, bem como uma possibilidade de acumulação de capital capaz de engendrar investimentos urbanos.

Em segundo lugar, porque os problemas do crescimento demográfico apontavam a urgência de medidas de urbanização mais eficazes. Em 1945, Fortaleza tinha uma população de 205.724 pessoas. Entre 1950 e 1960, o número de habitantes de Fortaleza cresceu 90,5%¹⁷⁴. A maioria dos novos moradores urbanos chegava do interior do Estado, expulsa pelos seguidos anos de seca, que se agudizaram principalmente em 1952 e em 1958.

E, nesse sentido, o crescimento da cidade respondia à lógica contraditória do capitalismo do pós-guerra. A estiagem no semiárido nordestino era o desvio evidente das políticas de *modernização* dos poderes públicos do período. Completamente alheios aos planejamentos do desenvolvimento nacional, os agricultores pauperizados do sertão não contavam ainda – principalmente nos anos que antecederam a implantação da SUDENE, em 1960 – com políticas públicas que pudessem superar as antigas concentrações de recursos nos latifúndios ou insuficiente modelo baseado nas *obras públicas contra as secas*¹⁷⁵. Desequilibravam, assim, o progresso econômico dos anos dourados.

E, no concreto das circunstâncias, Fortaleza viu-se repentinamente cheia de gente sem dinheiro que garantisse seu acesso à cidade e de uma população desprovida de forças políticas para reivindicar o investimento do Estado em melhorias urbanas.

A pressão das migrações e das ações das multidões sobre os equipamentos urbanos e sobre as cidades e seus mercados se fazia sentir por todo o Estado do Ceará. [...] Em Fortaleza, levadas e levadas de

¹⁷³ Tomando-se a cifra de 205 mil pessoas em 1945 citada por RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

¹⁷⁴ Idem.

¹⁷⁵ NEVES, Frederico Castro. A seca na história do Ceará. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

retirantes ocupam algumas áreas da cidade e, especialmente, superlotam o Getúlio Vargas. [...] A falta de comida e as condições de alojamento serviram de estopim para diversos conflitos, que se desdobravam em passeatas e confrontos com a polícia¹⁷⁶.

Por isso, as transformações de Fortaleza não atingiram todos os habitantes da mesma forma. Ao que parece, o panorama da cidade era pintado muito mais com as tintas da escassez¹⁷⁷ que da almejada *modernidade* perseguida pelos homens públicos e pelas classes comerciais. E na cidade que se tornava cada vez mais desigual germinaram empresas de ônibus de todos os tipos, nos rastros dos trilhos da *Light*.

2.2. Modernidade e subúrbio

Graças ao aparecimento dessas novas camadas sociais, Fortaleza dos anos 1950 se espalhou para além do antigo centro comercial traçado em plano xadrez em fins do século XIX.

O decreto municipal nº 885, de 04 de dezembro de 1948, estabelecia os limites da área urbana da cidade de Fortaleza, que compreendia a conexão dos seguintes pontos, partindo no sentido leste-oeste: *Farol do Mucuripe, av. Pasteur, av. Olavo Bilac até a av. Bezerra de Menezes, até a estrada conhecida como Amingas, idem até a rua sem denominação que passava pela Igreja Salete, atravessando, na mesma direção a av. João Pessoa. Prolongando-se para o leste, passa na parte do sítio Paraíso, até encontrar a rua sem denominação do parque União, até encontrar o ramal da estrada de ferro do Mucuripe e por ele até a avenida Pinto Martins, por esta até a estrada de rodagem de Fortaleza à Messejana e por ela até encontrar o ramal de ferro já referido, até o porto no Mucuripe*¹⁷⁸.

Cada vez mais, os espaços rurais e pouco ocupados das periferias se convertiam em terras urbanas e o Centro se firmava como lugar de administração

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

¹⁷⁸ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

e serviços. As áreas periféricas mais aprazíveis, do lado leste, se valorizaram e foram ocupadas pelos novos ricos do comércio exportador.

No Brasil, os exemplos de *ex-periferias urbanas* enobrecidas são numerosos. Nas cidades litorâneas localizam-se junto do mar, como no Rio de Janeiro, em Salvador, Recife e Fortaleza. Bairros como Copacabana, Ipanema, Barra da Tijuca, Barra, Itapoã, Boa Viagem e Aldeota já foram, num passado mais ou menos distante, periferias urbanas: agora são bairros de *status*, frutos de valorizações fundiárias¹⁷⁹.

A frouxidão do controle público sobre as transações internacionais dava oportunidades para o enriquecimento dos fortalezenses que tinham reservas de capitais – ou que dispunham de créditos na praça – para investir. Conta-se que a formação das riquezas das pessoas que passaram a Aldeota nos anos 1940 e mais fortemente nos anos 1950 foi, em grande parte, tributária desse movimento e de suas relações promíscuas com as repartições do governo que cuidavam dos embarques e desembarques dos navios aportados na Capital¹⁸⁰.

Aldeota representava o espaço valorizado por uma peculiar burguesia, mais apoiada no setor comercial do que numa estrutura produtiva que viesse a alterar de modo mais abrangente a vida socioeconômica da cidade. [...] “O contrabando organizado e a sonegação de impostos envolvendo produtos como a cera de carnaúba, o algodão, a mamona, pelas silvestres e até mesmo o café” explicavam também o crescimento da Aldeota (Gaspari, 1990; Carvalho, 1963)¹⁸¹.

Certamente, a montagem da malha viária e a disponibilidade de transporte era interessante aos donos das terras da Aldeota, uma vez que assim podiam valorizar os terrenos e aumentar ainda mais seus lucros nas vendas. Valia a pena pressionar os vereadores e o governo por calçamento, traçados de ônibus, arborização e outras regalias de infraestrutura urbana nas áreas destinadas aos consumidores mais ricos.

¹⁷⁹ CORRÊA, Roberto Lobo. Op. cit. p. 18.

¹⁸⁰ Sobre as relações das grandes casas de importação e exportação com os funcionários do fisco federal e das repartições do Estado do Ceará, vale ressaltar a crônica histórica de CARVALHO, Jáder. **Aldeota**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2003.

¹⁸¹ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

Por outro lado, ocupados por migrantes ou por trabalhadores de salários achatados, proliferaram os *subúrbios*, satélites do núcleo central, com habitações populares e *mocambos*, onde as contradições do crescimento urbano legadas pela transformação da terra em mercadoria se faziam mais flagrantes. Nos desvalorizados subúrbios, a posse e uso do solo urbano eram pouquíssimo normalizados. Ocupações espontâneas, contratos de aluguel pouco claros, dúvidas sobre direitos de propriedade engendraram pendengas legais, que acabavam por enredar moradores e poderes públicos em complexas transações políticas para as tão necessárias desapropriações¹⁸².

[Nas áreas mal localizadas] não resta aos proprietários fundiários senão o loteamento de suas terras como meio de extrair a renda da terra. E se trata de loteamentos populares, com o mínimo de infra-estrutura. Tendo em vista o baixo poder aquisitivo da população que para aí se desloca, não há interesse desses proprietários em se transformarem em promotores imobiliários. Apenas realizarão o loteamento: as habitações serão construídas pelo sistema de autoconstrução ou pelo Estado¹⁸³.

Para piorar, com habitantes pobres, os subúrbios de Fortaleza não tinham porta-vozes em sua defesa junto ao governo. Sua forma de pressão se resumia à presença que maculava as perspectivas de progresso da população endinheirada. Então, faltava toda sorte de serviços básicos.

Enchentes, mosquitos, valas negras, crimes, esquadrão da morte, horas e horas perdidas em precários transportes coletivos, eis alguns aspectos do cotidiano desta periferia urbana, fruto de uma ação espacialmente diferenciada dos proprietários fundiários¹⁸⁴.

Não que os moradores dos subúrbios se alheassem dos canais formais de reivindicações. Em tempos de luta democrática, a Câmara de Vereadores de Fortaleza recebeu inumeráveis abaixo-assinados de moradores de bairros em formação, pleiteando iluminação, limpeza, arborização. Era necessário estender o

¹⁸² Idem.

¹⁸³ CORRÊA, Roberto Lobo. Op. cit. p. 19.

¹⁸⁴ Idem.

serviço de telefone, construir praças e até cercar lagoas. A falta de transporte público embalava queixas e mais queixas levadas aos jornais.

Insistentes pedidos nos têm sido feitos no sentido de apelarmos para o capitão Almir Mesquita fim de que providencie, o quanto antes, o tráfego de ônibus para a Barra do Ceará. Trata-se de uma providencia inadiável porquanto é sobremodo deficiente o transporte para aquele local. Estamos certos que o digno comissário de trânsito tomara medidas que venham de encontro ao desejo da população da Barra do Ceará¹⁸⁵.

Entretanto, os cuidados se resumiam aos determinantes dos pleitos, uma vez que a lógica de construção da cidade, crivada na centralização dos capitais, legava um lugar desassistido à população de trabalhadores e migrantes. Na incapacidade das autoridades públicas de estender o acesso ao transporte aos lugares mais distantes, a questão habitacional de Fortaleza revelava um de seus aspectos mais cruéis, uma vez que dificultava a grande número de pessoas o acesso a vários bens públicos.

O ônibus que fazia a linha do bairro [Pirambu, por volta de 1950] tinha seu ponto final na rua Braga Torres, após passar pelo Moura Brasil. Ali começava o Pirambu. Na continuação dessa rua ficava um trecho muito habitado, dos dois lados, formando uma longa rua. No testemunho de uma moradora: *consolo de iluminação, aquela lâmpada lá em cima daquele mastro, do prédio da Marinha, mas não ilumina nada*. Num riacho, situado entre o Pirambú e o Moura Brasil, havia uma estreita ponte, denominada *pinguela* ou *pavilhão* que só dava passagem a uma pessoa e no inverno (*sic*) o povo tinha que caminhar dentro d'água. Na rua calçada, que ia até a praia, só passavam as camionetas (*sic*) que transportavam passageiros, mas a população não morava *naquele rumo*¹⁸⁶.

Na outra face da mesma moeda, o transporte público surgia como instrumento de segregação territorial da cidade sob o controle do governo de Fortaleza. Era importante viabilizar os deslocamentos dos habitantes da periferia aos locais de trabalho, mas, nesses casos, a ação do Estado se limitava às necessidades mais elementares das pessoas.

¹⁸⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 fev. 1948.

¹⁸⁶ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit. p. 43-44.

Talvez por isso ele se desinteressasse em fiscalizar o serviço ou em se desgastar em enfrentamentos com as empresas de ônibus, que, notadamente perdiam dinheiro com os itinerários mais distantes e com os caminhos mal tratados do subúrbio. Daí as constantes denúncias sobre as condições precárias de conforto dos ônibus e sobre a irregularidade dos horários. Em 1951, o seu Lauro Vieira Costa, morador da Vila Brasil, denunciava a ação desigual das autoridades sobre as diferentes áreas da cidade:

Vila Brasil é um bairro que está quase que completamente desprovido de transportes. O único ônibus que havia (ônibus, não calhambeque!), está se quebrando e muitas vezes é jogado dentro da garagem, prejudicando assim a dezenas de pessoas que se vêem forçadas a se locomoverem a pé para a cidade. Providências do governo para acabar com os abusos daquela empresa, nenhuma. Se Vila Brasil fosse um bairro rico como Aldeota, talvez o Sr. Raul Barbosa já tivesse mandado aviões para transportar os burgueses. Acontece...¹⁸⁷

E nas sobreposições da grande cidade forjada nos imperativos do comércio que dividia seus moradores a partir de sua capacidade de consumo, os ônibus ganhavam, ainda, mais um significado. A chegada das grandes montadoras de carros no Brasil colocara na ordem do dia uma questão inusitada: os problemas não estavam mais na produção, mas na venda de automotores. O senhor Lúcio Meira, à frente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em 1959, atribuía ao financiamento para a aquisição de veículos a responsabilidade pela consolidação da indústria automobilística nacional¹⁸⁸.

Era preciso aquecer o mercado, principalmente a venda de coletivos. Os motivos para reservar crédito aos empresários de ônibus se misturavam nas soluções para o problema do inchaço das grandes cidades. O drama da sub-habitação urbana não era, para o diretor do BNDE, um problema de moradia:

Não se conforma o operário com as mais tristes condições em que vive nesses cortiços [...] por um fator exclusivo da sua ignorância ou pela

¹⁸⁷ **O Democrata**, Fortaleza, 5 jul. 1951.

¹⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 2 dez. 1959.

impossibilidade de morar noutra lugar. Não: o fator principal, como dissemos, é o de transporte¹⁸⁹.

Ou seja, com ônibus novos e fartamente distribuídos, a cidade podia crescer. Os trabalhadores – usuários de ônibus – poderiam morar nos subúrbios, fazendo suas viagens diárias ao emprego sem maiores atropelos. E assim poderiam habitar longe das áreas valorizadas do Centro, favorecendo o capital imobiliário, que, no processo de transformação da cidade em coisa venal, interessava-se em lotear o espaço urbano central entre consumidores que podiam pagar mais.

2.3. Ruas e motores

Se faltavam ônibus no subúrbio, os problemas de locomoção atingiam todas as áreas de Fortaleza. As queixas sobre circulação eram os dissonantes da *civilização do automóvel* que marcou os anos 1950 e por isso, nas áreas centrais, foram a inspiração para várias modificações na anatomia urbana nos anos 1950, traçadas nas pranchetas dos homens públicos, com o propósito de equilibrar as novas demandas com o já ultrapassado modelo urbano.

As medidas para trazer fluidez ao trânsito traduziam, sobretudo, as ansiedades daqueles que achavam que *modernidade* significava o domínio sobre a técnica e o controle da velocidade¹⁹⁰. Em 1946, existiam 852 automóveis e 50 ônibus circulando em Fortaleza. Possivelmente graças às facilidades de importação de peças, passados três anos, esses números multiplicaram-se. Eram 1.737 carros e 228 ônibus, evidenciando um aumento de mais de 300% na frota de coletivos em 1949¹⁹¹. Em 1952 eram quatro mil automóveis¹⁹².

¹⁸⁹ **O Povo**, Fortaleza, 2 dez. 1959.

¹⁹⁰ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit. Diga-se de passagem que velocidade e domínio tecnológico eram atributos muito distantes do que os vagarosos bondes elétricos da *Light* podiam oferecer à cidade em fins da década de 1940. Daí a impressão de que a retirada dos bondes de circulação em 1947 e de que os blecautes de energia espelhavam a inadequação da estrutura da antiga companhia inglesa aos novos padrões de lógica industrial.

¹⁹¹ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

¹⁹² RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

E se os motores a gasolina eram os signos mais evidentes do progresso, não o eram menos toda a parafernália eletrônica que invadiu os sonhos dos fortalezenses. Eram geladeiras, rádios, aspiradores de pó, vassouras elétricas, torradeiras¹⁹³, junto com novas opções de lazer e do grande modelo de comportamento representado pelo cinema¹⁹⁴.

Esses novos hábitos de consumo de apetrechos materiais e simbólicos¹⁹⁵ se construíam num movimento econômico e cultural tão complexo que tornava as diferenças entre os moradores de Fortaleza mais agudas. Formavam-se “numa realidade de carência e pobreza, [onde efervescência e euforia eram] compartilhados de maneira mais efetiva apenas pelas camadas social e economicamente privilegiadas”¹⁹⁶.

O Centro, que historicamente reunia as atividades econômicas da cidade, no entusiasmo da prosperidade, recebia seus primeiros arranha-céus e multiplicava seu número de usuários¹⁹⁷. Era, certamente, a região da cidade que impunha as medidas mais emergenciais de modernização e controle do fluxo de pessoas e carros. Ali as linhas de ônibus convergiam numa miríade de pontos de estacionamento espalhados pelas praças e alcançados depois de verdadeiras aventuras coletivas sobre ruas estreitas e precariamente transitáveis.

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 construído¹⁹⁸.

Enfim, resultados do controvertido progresso material, as feições do Centro eram atentados ao sonho veloz da modernidade. Talvez os problemas da circulação no Centro de Fortaleza mostrassem a feição que os *gargalos de desenvolvimento* do planejamento brasileiro tomavam nos cenários nos quais a acumulação de capitais dependia do setor de serviços. Nessas situações

¹⁹³ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit.

¹⁹⁴ PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. Op. cit.

¹⁹⁵ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit.

¹⁹⁶ PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. Op. cit.

¹⁹⁷ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit.

¹⁹⁸ ROCHA, Herbert. **O lado esquerdo do rio**. São Paulo: Hucitec, 2003. p. 116.

tipicamente urbanas, o transporte deficiente não obstaculizava a fluidez de matérias-primas ou de mercadorias¹⁹⁹, mas, sobretudo, impedia a aproximação de trabalhadores e consumidores, ao tempo em que desorganizava o mercado dos espaços da cidade.

A comissão [técnica mista do Brasil e dos Estados Unidos, que elaborou o Relatório Abbink em 1949] via a necessidade de medidas para reestruturar o mercado interno brasileiro, o qual, nunca bem organizado, havia sido lançado em confusão [...] pelo efeito distorsivo do surto de especulação imobiliária urbana. Finalmente, o relatório dava ênfase às sérias deficiências nas áreas do transporte e da energia e reconhecia que essas áreas de estrangulamento iriam requerer vigorosa ação estatal²⁰⁰.

Dessa forma, as tentativas dos poderes públicos de administrar o caos dos movimentos e as questões sobre transporte coletivo de passageiros debutaram no moderno pensamento urbanístico do Brasil.

Argumentava-se que não era possível organizar as cidades, desenvolver planos de urbanização e uso do solo e, ao mesmo tempo, manter a oferta dispersa e sem nenhum controle por parte dos poderes públicos municipais²⁰¹.

Entretanto, em cada nova circunstância ligada aos problemas de ônibus, as autoridades de Fortaleza respondiam com medidas improvisadas que não surtiam efeitos evidentes. Por isso, acabavam por escancarar os limites da cidade ideal projetada em papel. Inauguravam o *não-espaço* contraditório do legal, fugidio do exercício cidadão²⁰². Criavam teias de relações nas quais eram as determinantes da vida indomável ao saber técnico que imprimiam dinâmicas próprias de funcionamento e regulação²⁰³.

¹⁹⁹ SINGER, Paul. Op. cit.

²⁰⁰ SKIDMORE, Thomas. Op. cit.

²⁰¹ BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante [et al.]. Op. cit.

²⁰² ROLNIK, Raquel. Op. cit.

²⁰³ CERTEAU, Michel de. Andando na cidade. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 23, IPHAN, 1994.

Enquanto saber técnico, que se quer alheio à esfera do político, [o urbanismo] concebe a questão urbana como um espaço-tempo carente de ordenação, sequioso por medidas científicas que lhe imprimam conformação racional²⁰⁴.

Com a retirada dos bondes de circulação, a reordenação do tráfego de ônibus nas ruas do Centro ganhou ainda mais espaço nas discussões sobre a cidade. Como o Centro concentrava o itinerário de muitas das novas linhas de ônibus, era necessário disciplinar as condições de parada por ali.

Em 1948, depois de inúmeras experimentações, os preparados técnicos da Inspetoria Estadual de Trânsito trataram de esquadrihar os números da equação do transporte para chegar a uma solução viável para o engarrafamento causado pelos coletivos no Centro. O pensamento que os embalava era fundamentado numa rigorosa análise da situação e na constatação racional da melhor alternativa de ação. Então, resolveram transferir os pontos de ônibus da Praça do Ferreira para a Praça do Carmo. Coube ao capitão Mesquita, Inspetor do Trânsito do Ceará que coordenara o estudo, ir aos jornais para esclarecer à população sobre os motivos plausíveis que o levaram a propor tal medida:

Os ônibus de São Gerardo e outros que servem aquela zona não podem, como muitos querem, permanecer na rua Pedro Pereira nem ir para a praça do Ferreira. E fácil é demonstrar. Há na linha do Alagadiço 32 veículos, para receberem passageiros, são necessários lugares para 8, o que não é possível conseguir naquele trecho, nem na praça do Ferreira, onde, param numerosos outros. Vejamos porque: no Ceará, um ônibus leva o tempo médio de 4 minutos para carregar e sair, sendo a distancia média da linha de menos de 5 mil metros. Supondo que os autos largassem o cronômetro e sendo de 64 o seu numero, juntando-os aos que já se acham em nosso principal logradouro, chegaríamos á conclusão de que, quando o primeiro terminasse de carregar, o 6º, que estava a 2 mil metros de distancia, encostava no ponto, uma vez calculada sob a velocidade média de 30 quilômetros. Ora no 2º carro, teríamos mais 4 minutos. E assim, numa simples progressão, pudemos imaginar qual seria o resultado dentro de meia hora. Depois, desse tempo, a quase totalidade dos carros, estará aguardando a sua vez. Não haveria, então, apenas filas de passageiros. Existiram outras muito maiores, - as dos ônibus – aguardando lugar na Praça do Ferreira. E um curso se formaria.

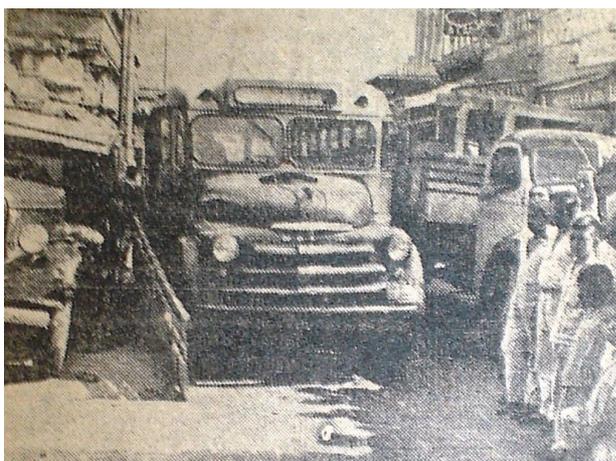
²⁰⁴ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Fortaleza:** imagens da cidade. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.

Vamos agora – prosseguiu o capitão – á segunda hipótese, ou seja, levar para a praça do Ferreira, como alguns querem, todos ônibus de Fortaleza. Nesse caso, mais de 44 de Parangaba, 10 de Aldeota e 18 da Empresa Iracema, perfazendo um total de 136, haveriam de entrar naquele local. Teríamos, por conseguinte, trabalhando na mesma progressão, o ultimo quarteirão da Floriano Peixoto. Liberato Barroso e Pedro Borges, que seriam as ruas de entrada, com ônibus em coluna por dois, aguardando, como no problema anterior, o instante de entrar. Em outras palavras, fica aqui bem claro que, mesmo que nenhum deles parasse na Praça do Ferreira, se formaria ali um curso perpetuo, sem finalidade alguma²⁰⁵.

O problema ficava ainda mais grave porque, para garantir os lucros das viagens, os ônibus esperavam atingir lotação completa para começar a circular e, por isso, ficavam muito tempo congestionando as ruas. Então,

o sr. vereador Mário de Assis [apresentou à Câmara Municipal] um aditivo no sentido de que os ônibus em vez de estacionarem nos pontos a espera que a lotação [ficasse] completa, [passassem] a estacionar nos fins das respectivas linhas²⁰⁶.

A infundável espera a que eram submetidos os passageiros nos pontos intermediários enquanto os ônibus atrasavam as partidas²⁰⁷ não era questão que incomodasse o vereador. Ele, como seus pares, queria resolver o problema de fluidez do trânsito que incomodava os cidadãos motorizados. Para isso, bastava deslocar os pontos de paradas mais demoradas para lugares mais ermos.



Tráfego de automóveis nas ruas do Centro de Fortaleza. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 11 fev. 1952.

²⁰⁵ **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1948.

²⁰⁶ Ata da Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 16 de janeiro de 1948.

²⁰⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 abr. 1952.

Não bastassem os limites da sugestão do vereador – uma vez que em nada contribuía para melhorar a situação do transporte coletivo –, tanto empresários de ônibus quanto passageiros eram resistentes à transferência das paradas de ônibus. Aqueles porque o número de passageiros era mesmo maior nas ruas do Centro. Estes porque, desacostumados com o agigantamento repentino da cidade, ainda estranhavam as distâncias que teriam de percorrer a pé, mesmo no perímetro diminuído. Dessa forma, a primeira grande tentativa de tirar os ônibus da Praça do Ferreira foi por água abaixo.

Em 1948, os jornais e a emissora Ceará Rádio Clube – PRE 9 – manifestaram-se contra a decisão do Prefeito Acrísio Moreira da Rocha de transformar a Praça do Carmo em local de estacionamento de ônibus. Reclamava-se que seria *prejudicial colocar os veículos de São Gerardo e outras linhas num logradouro distantes vários quarteirões do centro comercial*. Na realidade, a distância representava apenas quatro pequenos quarteirões até a Praça do Ferreira²⁰⁸.

A situação piorava a cada dia, com o crescimento do número de automóveis. Mesmo assim, as medidas das autoridades eram lacônicas e difíceis de entender. Em 1952, houve uma nova reunião entre os técnicos da Inspetoria de Trânsito e os empresários de ônibus para cuidar do caso do engarrafamento do Centro.

Ficou resolvido, então, que a partir [daquela] semana os ônibus estacionariam [na Praça do Ferreira], da maneira como vinha ocorrendo. Mas demorariam apenas o tempo suficiente para apanhar os passageiros. Por outro lado, ficou estabelecido que a demora que se vinha verificando, na Praça do Ferreira, será permitida, de agora por diante, nos fins das linhas²⁰⁹.

As tímidas orientações bastavam para tornar mais confuso o tráfego e descontentar os passageiros da cidade:

²⁰⁸ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

²⁰⁹ **O Povo**, Fortaleza, 14 fev. 1952.

Quando se espera que uma medida seja capaz de corrigir um defeito qualquer, eis que surge uma nova complicação. Vamos a um exemplo: A medida tomada pela Inspetoria de Trânsito e que mereceu aplausos gerais proibindo o estacionamento demorado dos ônibus na Praça do Ferreira, criou complicações que precisam ser eliminadas [...] Como o tempo de permanência na Praça do Ferreira é limitado [...], os ônibus estão demorando mais no fim da linha, dando tempos a que as filas aumentem. Dessa forma não há possibilidade de o ônibus sair com lotação pequena, mas, em compensação, o povo é que sofre e se impacienta nas filas.²¹⁰

O dilema do estacionamento de ônibus no Centro persistiu durante toda a década de 1950 e se estendeu pelos anos seguintes. Em 1956, o coronel Murilo Borges, Secretário de Segurança Pública do Ceará, iniciou uma investida para retirar os ônibus da Praça do Ferreira. Limitou os horários e lugares de estacionamento para cargas e descargas e projetou novos pontos de paradas²¹¹. Em junho daquele ano, várias linhas já tinham sido deslocadas. Era de se

esperar que, do sacrifício do povo em andar um pouco mais em busca das filas para o transporte diário, result[asse] pelo menos o descongestionamento da Praça do Ferreira, como compensação²¹².

Quando os derradeiros ônibus saíram da Praça do Ferreira e foram para a Praça José de Alencar e adjacências, ainda em junho daquele ano, as autoridades se depararam com o desafio de controlar os ônibus que já estacionavam por ali, “de molde a que êsse logradouro não [ficasse] também congestionado”²¹³. Para minorar o impacto nos pedestres, que teriam de percorrer alguns quarteirões a mais para pegar o ônibus, o trânsito de automóveis foi suspenso na rua Guilherme Rocha. Era como transferir o problema de um lugar para outro. Apesar disso, o governador Paulo Sarasate ficou satisfeito com o resultado:

Desse modo, já estão sendo devidamente compreendidas por parte do público providências como a retirada dos transportes coletivos da Praça do Ferreira para locais não muito mais distantes, como a Praça José de

²¹⁰ O problema do trânsito: medida adotada pela Inspetoria de Trânsito. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 mar. 1952.

²¹¹ **O Povo**, Fortaleza, 23 abr. 1956.

²¹² **O Povo**, Fortaleza, 9 jun. 1956.

²¹³ **O Povo**, Fortaleza, 13 jun. 1956.

Alencar e as ruas da Assunção, Barão do Rio Branco e Pedro Pereira e bem assim a supressão do tráfego de veículos em três quadras da rua Guilherme Rocha, a qual, destinada, nesse trecho unicamente a pedestres atende principalmente às conveniências e condições de segurança do grande público que se desloca entre a zona comercial da cidade e a Praça José de Alencar onde estão concentrados mais ou menos 50% dos coletivos que servem aos bairros de Fortaleza²¹⁴

A iniciativa mais ousada de controle do tráfego partiu da equipe da Inspetoria de Transito. Tratava-se de subverter o traçado concêntrico das linhas de ônibus, adotando itinerários circulares com carros trafegando em sentido oposto, pelo menos nas ruas dos bairros mais próximos do Centro. Essa parecia ser uma fórmula eficiente de driblar a escassez de coletivos e numa mesma tacada desafogar o tráfego na área. A ideia começou a ser aplicada em 1948, nas linhas da Aldeota e Jacarecanga e num trajeto que unia as praças principais do Centro²¹⁵.

Mas os ônibus circulares não redundaram nos resultados esperados. Em maio, um grupo de vereadores já organizava um requerimento “no qual [pedia] informações à Inspetoria Estadual do Trânsito sobre a retirada da linha circular de ônibus da avenida Dom Manuel”²¹⁶. A Inspetoria parecia ter desistido da ideia de multiplicar as linhas circulares:

O sr. Manoel Feitosa também apresenta um aditivo no sentido de que se apele ao referido inspetor [do Trânsito] que despache o requerimento do proprietário da empresa do Campo da Aviação que deseja fazer uma linha circular, passando pela rua Djalma Petit²¹⁷.

Em 1955 a cidade tinha apenas três linhas circulares: na avenida 13 de maio, passando por Joaquim Távora, em Itaoca, através do Cocorote e na rua Sólon Pinheiro²¹⁸.

O vai-e-vem das medidas sobre a circulação do trânsito evidenciava as incertezas dos administradores e o descontrole sobre a rápida multiplicação da

²¹⁴ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1957 pelo governador Paulo Sarasate. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1957.

²¹⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 set. 1948.

²¹⁶ Ata da 93ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 5 maio 1948.

²¹⁷ Ata da 93ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 16 nov. 1948.

²¹⁸ UCHÔA, Waldery. Anuário do Ceará, A Fortaleza, 1955-1956. Fortaleza.

cidade. Isso explica o porquê de, enquanto os coletivos eram considerados os vilões do engarrafamento do Centro, paradoxalmente a Prefeitura ter começado, em 1948, os projetos para a construção de um abrigo central de ônibus em plena Praça do Ferreira. Acrísio Moreira da Rocha, prefeito na ocasião, lembrou como a proposta de retirar os ônibus do Centro, tão almejada pelas equipes da Inspeção Estadual, pouco influenciou na decisão do Abrigo Central:

Houve um incêndio na Praça do Ferreira e o monturo ficou lá por uns 8 a 10 anos. Quando assumi, tinham vendido um pedaço da Praça e a Prefeitura estava devendo ao funcionalismo. Foi um deus-nos-acuda. Tinha que fazer algo para evitar que outro caso semelhante acontecesse, mesmo não dispondo de muitos recursos. A idéia do abrigo de passageiros me veio do fato de Fortaleza ter, no inverno, chuvas rápidas e imprevisíveis, e, no verão, um sol escaldante. Até brinquei dizendo que serviria também para alguém se esconder da namorada ou do cobrador²¹⁹.

O Abrigo Central foi inaugurado em 15 de novembro de 1949 “e entregue ao seu concessionário, o empresário Edson Queiroz, vencedor de uma concorrência para usá-lo comercialmente pelo período de 13 anos”²²⁰. As linhas arrojadas do pavilhão construído em concreto combinavam com as expectativas simbólicas que embalavam os anos 1940s. Criado no embalo do incremento do comércio, ele se tornou o principal núcleo de sociabilidade do Centro até sua demolição. Além da parte de estacionamento dos ônibus, o grande vão da construção era ocupado por pequenos boxes de serviços:

Logo na frente, começando pelo lado leste (Floriano Peixoto), tinha o Alar Revistas e Jornais, cujo gerente era o bom Vicente Alverne. No mesmo lado, o primeiro Café Expresso, do outro lado a Tabacaria do Sargento. Depois tinha o famoso e movimentado Café Embaixador. [...] No centro ficavam as cadeiras dos engraxates [...] Ao lado das cadeiras dos engraxates, o Café do Presidente, o maior e mais bem instalado e do outro lado a famosa lanchonete do Pedão da bananada [...]. Tinha também a banca de jornais do Bodinho, a mais antiga²²¹.

²¹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1976.

²²⁰ ESPÍNOLA, Rodolfo. Op. cit. p. 85

²²¹ **O Povo**, Fortaleza, 11 fev. 2001

O Abrigo Central acabou juntando ainda mais ônibus e gente nas congestionadas ruas. Junto da multidão, trouxe a sujeira e a algazarra de ambulantes e mendigos. Segundo o vereador Bayma, em 1953, o prédio já estava em condições péssimas de conservação, “em face da fome de lucros dos seus concessionários e, por isso, estava se tornando um mercado e não um refúgio para os passageiros de ônibus, para o qual fora criado”²²².

Em 1963, quando o contrato de arrendamento da Prefeitura ao senhor Edson Queiroz estava prestes a se findar, o prefeito Murilo Borges teve a intenção remodelar a Praça do Ferreira e demolir o *monstrengo*²²³. Em 1965, os inquilinos receberam a ordem de despejo, mediante indenização em dinheiro ou um *ponto* na avenida Beira-Mar²²⁴. No ano seguinte, o abrigo foi demolido.

Porém, houve quem tentasse enfrentar o entupimento das ruas de forma menos superficial. Em 1952, o engenheiro Sabóia Ribeiro concluiu um novo plano urbanístico para Fortaleza, no qual indicava a necessidade de uma série de desapropriações, principalmente na região central. As sugestões do engenheiro foram aprovadas pelos vereadores, mas não contaram com a regulamentação sobre o repasse dos recursos para a realização. Então, as obras não saíram do papel:

Conseqüentemente, a rua General Sampaio não foi alargada, o que facilitaria o fluxo urbano. O alargamento só foi permitido no sentido norte-sul. As ruas que corriam de leste a oeste, como Liberato Barroso, Senador Alencar e João Moreira poderiam ser alargadas. O acesso à Praça do Ferreira continuou a ser feito por meio de ruas estreitas [...] O plano fora considerado antieconômico porque indicava o alargamento de diversas avenidas, como a Dom Manuel, a Duque de Caxias e a avenida Imperador²²⁵.

O mesmo aconteceu com a proposta do doutor César Cals, quando, em 1956, lhe pareceu razoável que a Prefeitura instalasse linhas duplas para os ônibus, podendo então deixar os movimentos mais rápidos e ampliar a oferta de

²²² Ata da 46ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 1º de outubro de 1952.

²²³ **O Povo**, Fortaleza, 31 mar. 1963.

²²⁴ **O Povo**, Fortaleza, 6 fev. 1965.

²²⁵ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

ônibus. Seria, talvez, uma solução mais duradoura para diminuir os engarrafamentos. Entretanto, a medida exigia dinheiro – que a Prefeitura não tinha – para alargar a rua Liberato Barroso e uni-la com a avenida Santos Dumont, criando um corredor de fluxo direto²²⁶.

De qualquer forma, o imperativo dos desdobramentos econômicos era matéria-prima para os urbanistas do momento. Seus planos consideravam os próximos passos do capital na cidade, previam seus impactos nas ruas e cuidavam de harmonizar os problemas de locomoção com a rapidez das necessidades do comércio. Era preciso demolir as antiguidades do lento passado, esclarecer os governantes, educar a população para acolher a sabedoria da racionalidade urbana²²⁷. Em 1957, o engenheiro Hamilcar Távora expôs um plano ousado para resolver o engarrafamento, abrindo avenidas radiais, desapropriando imóveis, fechando ruas. Estava convicto da inserção cada vez mais marcada de Fortaleza na economia de mercado:

Ou tratamos imediatamente do problema [...] ou não poderemos mais fazê-lo. Isso porque, com o advento da economia coletiva a que Fortaleza impreterivelmente terá que chegar, tornar-se-ão impossíveis as indenizações de prédios que estiverem na área das artérias que terão de ser – mais cedo ou mais tarde – alargadas [...]. Ainda estamos na fase da economia individual e os prédios ainda são pequenos e de custo mais razoável. [...] Com a super-saturação do mercado interno de veículos, o problema mais se agigantará. O Centro de Fortaleza não comportará mais o tráfego e as conseqüências para nossa economia serão absurdas²²⁸.

Entretanto, no conflito dos interesses dos fazedores da cidade, acabou faltando dinheiro para as reformas mais amplas. Talvez porque o percurso de Fortaleza em direção às metrópoles capitalistas tinha o tempero dos antigos

²²⁶ **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1948.

²²⁷ Segundo Hamilcar de Castro, a solução era superar antigos comportamentos provincianos. Segundo o técnico, suas sugestões requeriam “um homem dinâmico na Prefeitura e que não tema a opinião pública, que interpreta as grandes iniciativas diferentemente. Um exemplo disso é a chamada rua do Ouvidor que, para mim, não passa de um simples esnobismo sem nenhuma finalidade prática para a população. Seu benefício foi o de piorar, de maneira considerável, o engarrafamento no nosso reduzido e antiquado Centro. [...] Deveria ser feita uma campanha de esclarecimento à população fazendo ver essa necessidade urgente”. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º dez. 1957.

²²⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º dez. 1957.

interesses onde a lógica do capital não tinha se realizado plenamente nos anos 1950. As riquezas eram concentradas e os salários baixos, fazendo com que o mercado consumidor não se universalizasse. Fortaleza era tomada por muitos trabalhadores informais. As decisões políticas eram fundadas em desmandos ou em apelos populistas. A cidade não era de todos. Assim, a ideia de se fazer um *fundo de urbanismo*, como sugeria o engenheiro Hamilcar, não vingou.

A quintessência da disciplina de tráfego de automóveis foi instalada nas esquinas de Fortaleza definitivamente em abril de 1953 e foi tanto moderna quanto modesta. Muito mais baratos que as desapropriações ou redesenhos de ruas, os semáforos prometiam diminuir o assustador número de acidentes e atropelamentos na cidade²²⁹. Funcionariam perfeitamente conveniados com uma fiscalização de trânsito rigorosa, que garantisse o respeito dos motoristas às luzes verdes e vermelhas do automático²³⁰. Além disso, eram mecanismos moderníssimos para sincronizar o tempo usado no vai-e-vem dos carros, azeitando a fluidez das vias:

Trata-se, na realidade de uma medida acertada e que de há muito já se fazia necessária a sua concretização. Por isto que, em Fortaleza, cidade de vida comercial intensa e extremamente centralizada, com uma frota de veículos das mais numerosas, é onde as regras de trânsito têm sido descuidadas por motoristas e pedestres, constituindo esse estado de coisa um perigo permanente à vida dos transeuntes²³¹.

A primeira leva de semáforos foi instalada numa área que compreendia as ruas Guilherme Rocha, Liberato Barroso e Duque de Caixas. Trouxe ritmos inéditos de convivência com a cidade e criou um controle homogêneo que mesclava a velocidade automotora com as temporalidades das carroças. O domínio dessa nova cadência, contudo, ainda engatinhava em Fortaleza:

No cruzamento das ruas Guilherme Rocha e Senador Pompeu, dois homens, montados em cavalgaduras e com destino ao mercado, deparam com um semáforo. [...] Ambos se detiveram ante o espetáculo luminoso durante alguns minutos [...] *Mas o mercado os espera. Com*

²²⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 7 mar. 1953.

²³⁰ **O Povo**, Fortaleza, 9 abr. 1953.

²³¹ *Idem*.

tristeza conseguem finalmente desligar-se do belo espetáculo e atravessam o cruzamento. Entretido com sua manobra, o policial nem os viu passar. E o sinal estava vermelho! (Chabloz, 1993, p. 201)²³²

Se por um lado era necessário condicionar paradas, por outro era preciso acelerar os movimentos. Para isso, a cidade teria de passar por uma grandiosa intervenção de calçamento de ruas. O tema era motivo de frequentes discussões nos jornais e na Câmara de Vereadores. Na reunião de 8 de julho de 1948, por exemplo, eles receberam apelos dos moradores para o calçamento do bairro do Matadouro Modelo, no Jardim América, e reivindicaram pavimentação na rua José Avelino²³³. As poucas ruas calçadas estavam mal conservadas e em condições péssimas de conservação:

Até o fim da década de 50, a pavimentação se restringia às [ruas] contidas no perímetro central e outras que faziam ligação do Centro com bairros como o Benfica, José Bonifácio, Jacarecanga, entre outros. A pavimentação era de pedra tosca, sendo as ruas e avenidas consideradas mais importantes pavimentadas com paralelepípedos e concreto²³⁴.

E, mesmo nas ruas centrais, a situação piorou depois que começou a retirada dos trilhos dos bondes elétricos, em novembro de 1948²³⁵.



Retirada dos trilhos do bonde elétrico da linha do Alagadiço. **O Povo**, Fortaleza, 26 jul. 1949.

²³² SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002. p. 33.

²³³ Ata da 117ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 8 jun. 1948.

²³⁴ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit. p. 71.

²³⁵ Ata da Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 8 nov. 1949. O senhor Isaac Maciel disse que há dias foram arrancados trilhos da antiga linha de bonde José Bonifácio e deixando cerca de três quarteirões sem calçamento, dificultando o tráfego de veículos.

Então, a Prefeitura viu no conserto uma oportunidade de recuperar pelo menos as artérias que haviam ficado prejudicadas. Na sessão da Câmara Municipal em 9 de abril de 1949, o assunto foi tratado:

O sr. Denizard Macedo traz ao conhecimento da Casa o fato do sr. Prefeito estar cobrando a particulares o conserto de calçamentos decorrente do arrancamento dos trilhos da *Light*. O sr. Edmilson Pinheiro reporta-se ao assunto e diz que recebeu idêntica reclamação. O sr. José Diogo faz algumas considerações sobre o assunto. O sr. José Júlio sugere que se deve examinar melhor o caso, pois o que ocorreu foi a mudança de pedra tosca para paralelepípedo. O sr. Edival Távora concorda com a sugestão do sr. José Júlio²³⁶.

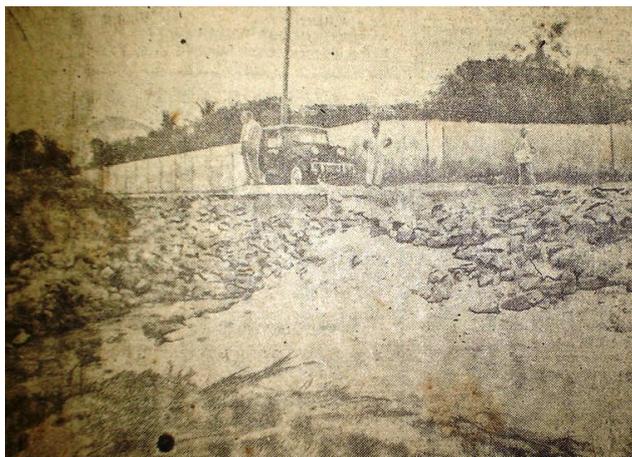
E os caminhos urbanos que precisavam de calçamento se multiplicavam à razão dos itinerários de ônibus. Em 1952, havia 46 linhas de ônibus, que chegavam até os subúrbios de São Gerardo, Barra do Ceará, Messejana e Parangaba em ruas precariamente calçadas. Só a Empresa São Jorge, que operava nas linhas Soares Moreno, Tristão Gonçalves, LBA, Estrada de Ferro, Dom Manuel e Justiniano de Serpa – próximas, portanto, da área central – reclamava de percorrer 100 quilômetros mal-tratados em cada viagem²³⁷.

Como andar sacolejando por ruas esburacadas era uma dificuldade a mais no já variado cardápio de desafios dos passageiros de ônibus, mesmo as tímidas investidas em pavimentação já desencadeavam transformações nos roteiros. Em 1953, a Dona Maria Eulália pediu aos vereadores que interferissem junto à Inspetoria Estadual de Trânsito, “no sentido de que os ônibus da Empresa Viação São Vicente de Paula, que [faziam] a linha ‘Santo Antônio’ [passassem] a trafegar pelas avenidas Pasteur e Gomes Passos, as quais já se [achavam] devidamente pavimentadas”²³⁸.

²³⁶ Ata da 339ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 9 de abril de 1949.

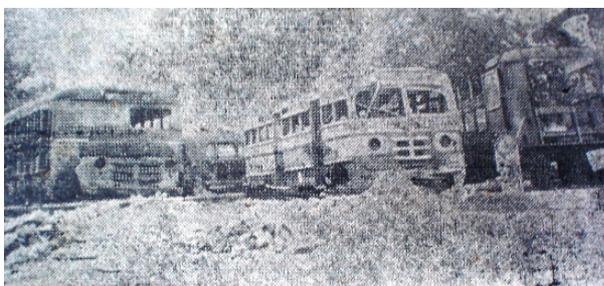
²³⁷ UCHÔA, Waldery. Anuário do Ceará. Fortaleza: 1952.

²³⁸ Ata da 56ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 18 de maio de 1953.



Avenida Getúlio Vargas, próxima do Náutico Atlético Clube. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 maio 1959.

O calçamento tosco, entretanto, era coisa do passado. Não combinava com a rapidez do progresso da Capital, tampouco com as necessidades dos proprietários de ônibus e dos habitantes motorizados. E, mesmo com grande parte da periferia sem nenhum calçamento, era preciso asfaltar as ruas, no modelo das metrópoles mais desenvolvidas do País. As experiências começaram em janeiro de 1952, no trecho entre a Praça da Bandeira e a Praça São Sebastião, na rua Meton de Alencar, no Centro. Segundo o prefeito Paulo Cabral, o lugar fora cuidadosamente escolhido, pois, ao mesmo tempo em que tinha tráfego intenso de automóveis, oferecia vantagens para o desvio do itinerário dos ônibus durante as obras. Além disso, era próximo do “depósito particular do engenheiro Waldir Diogo, o qual, num gesto simpático, esta[va] colaborando espontaneamente com a Prefeitura”. Aplicava-se um tipo de asfalto a frio, em forma líquida, que ficava sólido no contato com o revestimento de pedras. A Companhia Shell Mex acabara de oferecer uma amostra grátis de três toneladas do produto à Prefeitura para a realização do projeto²³⁹.



Tribuna do Ceará, Fortaleza, 15 out. 1958.

²³⁹ **O Povo**, Fortaleza, 7 jan. 1952.

Depois disso, “desde 1954, fora iniciado o plano de asfalto da cidade pela Prefeitura”, mas os trabalhos duraram pouco, suspensos em razão da falta de matéria-prima²⁴⁰. Enquanto isso, mais pessoas circulavam por caminhos novos. O desenho dos itinerários de ônibus pareciam anacrônicos frente à multiplicação dos bairros. Os ônibus da linha Vila Operária Valdemar Falcão, por exemplo, não chegavam até a Vila²⁴¹! Em 9 de junho de 1948, o vereador Aldenor Freire propôs que Câmara Municipal dirigisse

um apelo à Inspetoria do Trânsito sugerindo a ampliação da linha da Empresa São Jorge – Imperador – Tristão Gonçalves que a mesma passe pelas ruas Padre Francisco Pinto até Marechal Deodoro entrando pela 13 de Maio e Carapinima. [...] O sr. Manoel Feitosa combate o requerimento sobre o fundamento de que o desvio daquela linha do curso atual veria causar prejuízo a muitas pessoas que da mesma se servem e que para aquelas ruas seja criada nova linha²⁴².

Ou seja, a despeito do asfalto, ainda havia muitos lugares sem transporte público, exigindo medidas urgentes da Prefeitura.

Atendendo a insistentes e seguidos apelos de pessoas residentes em bairros não servidos de maneira convincente por transporte coletivo, a Prefeitura Municipal de Fortaleza, através do seu órgão competente, acaba de autorizar a concessão de novas linhas de ônibus que passarão a servir os moradores do "Parque Fluminense" e "Vila dos Marítimos"²⁴³.

E na disputa do transporte, podia-se notar a construção da cidade moderna em conflito. Quando existiam, os ônibus eram ineficientes:

Esteve hoje na redação do O Povo uma comissão de moradores do bairro do Pirambú, a fim de nos fazer cientes, para que transmitíssemos às autoridades competentes, da completa desorganização e deficiência em que se encontra a empresa de ônibus daquela linha²⁴⁴.

²⁴⁰ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

²⁴¹ Ata da 286ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 25 de janeiro de 1949.

²⁴² Ata da 118ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 9 de junho de 1948.

²⁴³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 jan. 1957.

²⁴⁴ **O Povo**, Fortaleza, 26 dez. 1950.

A lógica contraditória das relações entre transporte urbano e cidade era desenhado pela escassez e pelos problemas que os ônibus traziam: resultado e catalisador das mudanças na dinâmica urbana, os personagens envolvidos no enredo do transporte jamais se convenceram da sua completa eficiência, interpretando-o sempre como uma constante de superação e necessidade de transformação.

2.4. Vida de passageiro

Diariamente ocorrem, em Fortaleza, fatos verdadeiramente deploráveis no setor do trânsito [...]. Os ônibus de quase todas as linhas continuam a trafegar com excesso de lotação e desorganização de horários, sem falar nas desatenções de motoristas e trocadores para com os passageiros [...]. Temos recebido constantes queixas de pessoas de todas as classes contra a cobrança de mais de centavos no preço das passagens, sob o fundamento da falta de troco [...]. A deficiência de transporte acarreta para as pessoas pobres despesas extraordinárias, afora prejuízos outros²⁴⁵.

Basta uma rápida olhadela nos jornais de Fortaleza dos anos de 1950 para que se compreenda que os problemas dos ônibus se entrelaçavam. É fácil perceber que as reclamações de passageiros se encadeavam uma à outra, parecendo, em sua singularidade, pinceladas do grande quadro que sintetizava a opinião corrente de que *o transporte público era ruim*.

Era um ciclo: os problemas do estado de conservação dos carros colocados em circulação eram paliativos para driblar a escassez de ônibus que perturbava as populações. Uma vez na rua, quase diariamente os *calhambeques* levavam aos acidentes e aos frequentes *pregos*. Estes, por sua vez, engendravam atrasos, queixas sobre lotação, brigas de motoristas e cobradores com os passageiros. Para consertar, era necessário recolher os carros das ruas, abarrotando garagens e atrasando os reparos de manutenção... Então, reclamava-se da falta de ônibus. Neste ponto, voltava-se ao começo. Novamente, as empresas lançavam ônibus

²⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 15 abr. 1952.

mal conservados às ruas. E assim por diante, um problema levava a outro, reiniciando a ciranda de mazelas.

Parecia que o sistema de transporte público realizado por ônibus em Fortaleza trazia contradições que levavam à sua própria ineficiência. Para piorar, a precariedade da malha urbana, a imprudência dos profissionais e a omissão das autoridades do trânsito pareciam contribuir com o caos motorizado.

A Inspetoria de Trânsito não pode deixar de tomar medidas preventivas rigorosas contra os guiadores de um modo geral, no sentido de compeli-los a tomar, queiram ou não queiram, as cautelas necessárias de parte de quem, numa cidade como a nossa, de tráfego intenso e ruas estreitas, dirige autos²⁴⁶.

Interessante é que, na maior parte das reclamações de passageiros de ônibus levadas aos jornais ou à Câmara de Vereadores, não há críticas ao modelo que fez multiplicarem-se diferentes empresas de ônibus nos anos 1950. Tampouco os usuários solicitavam uma uniformidade na exploração das linhas, ou, ainda, reformas nas repartições que cuidavam do trânsito e do transporte público. Essas eram questões de fundo, inalcançáveis aos passageiros que dependiam dos ônibus e a quem interessava somente transporte bom e barato.

É certo que o transporte público da Capital era uma colcha de retalhos. Dezenas de empresas com modelos de administração e capitais diferentes circulavam por caminhos tão diversos quanto o crescimento desordenado da cidade era capaz de produzir. Muitos motoristas e cobradores iniciavam a profissão sem qualquer preparo especial, tão frouxas eram as exigências das autoridades. Os preços das passagens de ônibus também variam, de acordo com os itinerários e horários e, às vezes, até em relação às condições de conservação dos carros²⁴⁷. Os roteiros eram fragmentados em secções, onde as pessoas

²⁴⁶ **O Povo**, Fortaleza, 28 fev. 1952.

²⁴⁷ Como no caso da diferença de tarifas entre ônibus convencionais e os “gostosões”, que tráfegaram a partir de 1956 com passagens mais altas. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 out. 1956.

pagavam por trecho percorrido, exigindo malabarismos de memória dos cobradores, num tempo em que não havia catracas²⁴⁸.

Esse quadro multifacetado marcou uma relação bem próxima das pessoas com os ônibus. Como ainda não havia padronização dos carros, os passageiros reconheciam sua condução pela cor das empresas estampada nas carrocerias. Alguns carros tinham nomes próprios, tão íntimos que eram dos passageiros. A Empresa São José, que se orgulhava de “viver para o público e pelo público”, abusava da aproximação para vencer a concorrência²⁴⁹:

Ainda agora, não querendo lançar seus novos ônibus sem auscultar a opinião daqueles que a favorecem com a sua preferência, a Empresa São José pede para que mandem os nomes da sua predileção para cada um dos mesmos. É um plebiscito que, lançado ao povo, redundará na verdadeira vitória da opinião pública²⁵⁰.

Empresários, motoristas e cobradores eram velhos conhecidos das populações dos bairros. Eram velhacos, patifes, ganaciosos e intraduzíveis *tubarões*. Se fosse para relacionar as opiniões dos passageiros de ônibus sobre os empresários, certamente se formaria um dicionário de desaforos e impropérios. Todos reclamavam o direito ao transporte. Afinal, tratava-se de um serviço público fundamental que apresentava suas deficiências a cada dia nos corpos das pessoas. Nada mais razoável de que fosse uma reivindicação cidadã tão alarmada nos jornais.

É interessante notar como um pleito tão grandemente difundido sintetizasse num único algoz seus sofrimentos. No saber do povo, tudo de ruim nos ônibus acontecia porque os *tubarões* do transporte davam de ombros para as necessidades populares, sedentos de riquezas numa cidade cheia de oportunidades. A noção de que o transporte emanava – ou deveria emanar – de um conjunto mais ou menos homogêneo de regras estabelecido pelos poderes

²⁴⁸ A catraca foi introduzida nos ônibus de Fortaleza em 1964. **O Povo**, Fortaleza, 19 set. 1964.

²⁴⁹ Os ônibus da Empresa São José chamavam-se Montevideo, Buenos Aires, Pombo Voador, Mensageiro, Valparaíso, Porto Alegre, Mossoró, Cidade Maravilhosa, São Cristóvão, Bom Jesus, Baía, Pintacuda, Trevo da Felicidade, Relâmpago, Rio Grande do Sul, Bandeirante, Mucuripe, Rio de Janeiro, Itanajé, Minas Gerais, Niterói, Copacabana, Trapiá e Brasil. **Unitário**, Fortaleza, 12 fev. 1938.

²⁵⁰ Idem.

públicos parecia estar a léguas da compreensão dos moradores de Fortaleza, embora as reclamações sobre ônibus fossem unânimes por toda a cidade.

O caso é que, mesmo com suas profundas diferenças internas, quase todos os empresários de ônibus esbanjavam criatividade para economizar na qualidade do transporte, uma vez que julgavam que os tempos de carestia impediam o funcionamento correto do serviço. A desorganização do sistema e a omissão das autoridades abriam brechas para uma série de práticas não-autorizadas que acabavam por difamar completamente a categoria aos olhos dos passageiros.

2.5. Operação Calhambeque

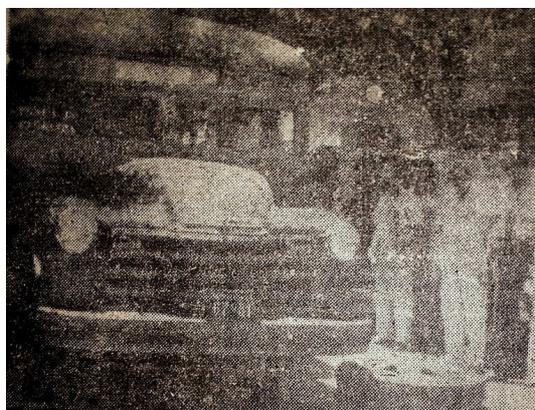
Mesmo sendo feriado, na tarde de 25 de dezembro de 1958 o ônibus da Auto Viação Fortaleza trafegava superlotado em direção à Aerolândia. Quando estava na avenida Visconde do Rio Branco, na altura da rua Clarindo de Queiroz, inesperadamente, começou a pegar fogo. A violência das chamas foi tão grande que até os pneus se incendiaram. Uma menina morreu no acidente e várias pessoas ficaram feridas ao tentar descer do carro. O desastre rendeu capa em *O Povo* do dia seguinte, com direito a manchete e fotografia do ônibus carbonizado.

Depois do drama, era necessário apontar as responsabilidades. Segundo o repórter do jornal, a causa das labaredas fora uma barra de ferro, pendurada embaixo do carro, que se arrastava sobre o calçamento produzindo faíscas que atingiram o tanque de combustível²⁵¹. Rebatendo a afirmação, o dono da Auto Viação Fortaleza, seu Francisco de Albuquerque Lima, atribuiu o incêndio a uma sabotagem, ocasionada por um cigarro aceso, lançado próximo ao tanque. De qualquer forma, o acidente revelava a insegurança das viagens e as formas como os passageiros e os donos de ônibus reagiam à já tão proclamada falta de cuidados com os ônibus da cidade.

Em 1954, uma comissão de moradores da Vila Monteiro, Estância, Cocó, Vila Zoraide e adjacências preparou um memorial para ser entregue ao prefeito Paulo Cabral, informando a situação de *penúria* em que estavam os ônibus.

²⁵¹ *O Povo*, Fortaleza, 26 dez. 1958.

Argumentavam que a empresa que percorria o trajeto daquela distante região não “dis[punha] de ônibus em número suficiente e os poucos que [tinha] se [achavam] constantemente recolhidos à garagem para conserto e em estado de conservação tal, que, absolutamente não deveriam receber a denominação de ônibus”²⁵². Do outro lado da cidade, na Barra do Ceará, outro grupo de moradores organizava uma comissão para apelar ao Secretário de Serviços Urbanos do Município que colocasse mais um ônibus à disposição da população daquela região, uma vez que o carro que circulava por ali estava “praticamente imprestável, dando pregos de vez em quando”²⁵³.



“A roda do ônibus caiu em plena rua. O ônibus é largo. A rua é estreita. O ônibus ficou no meio da rua. E o trânsito ficou interrompido durante uma boa meia hora”. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 12 set. 1953.

Como essa, eram inúmeras as reclamações de populares sobre as condições precárias dos coletivos da cidade. Organizados em comissões, portando abaixo-assinados, às vezes impelidos a narrar algum acontecimento que presenciaram nos roteiros dos coletivos, eles apareciam quase diariamente nas redações dos jornais, denunciando os acidentes e os incômodos da rotina de viajar nos *calhambeques*. Pediam atenção das autoridades, clamavam ao guardas de trânsito, desabafavam sobre as situações.

Mesmo com a explosão de novas empresas de ônibus em Fortaleza dos anos 1950, parece que a frota era obsoleta e mal conservada. Provavelmente porque grande parte dela era composta por ônibus já bastante castigados e de segunda mão. Sobre isso, a dona Maria Cléa Meireles Maia, viúva do *seu* Antônio

²⁵² **O Povo**, Fortaleza, 7 out. 1954.

²⁵³ **O Povo**, Fortaleza, 24 set. 1954.

Maia lembrou as condições dos ônibus da Empresa Vitória, que então faziam as linhas urbanas de Parangaba, Benfica e São Gerardo, quando os vendeu ao seu Eliéser de Freitas Guimarães, nos anos 1950: “Só vendi mesmo para ele quatro ônibus. O restante estava na garagem, sendo ajeitado. Estavam trocando as carrocerias, porque elas estavam se desmanchando”²⁵⁴.

Certamente, carros tão frágeis inspiravam insegurança nos passageiros.

Já se torna mesmo uma temeridade andar-se nos ônibus de certas linhas. São, via de regra, veículos que não oferecem a mínima segurança, porque arruinados pelo desgaste natural do uso. Muitos deles, de tão velhos, estão caindo aos pedaços e há muito deviam ter sido incluídos no rol das cousas emprestáveis. Apesar disso, continuam a trafegar, expondo a população a sérios vexames e perigos²⁵⁵.

Antes da instalação da Fábrica Nacional de Motores e da Mercedes Benz, em 1956, que se tornariam as principais montadoras de ônibus do Brasil, a tecnologia e as peças dos motores eram importadas, deixando as empresas de ônibus à mercê da política de preços internacionais. No período posterior à Segunda Guerra Mundial, a dependência dos atravessadores do mercado de automotivos trouxera enormes dificuldades, mas não impedira o crescimento da frota. Em 1952, um articulista de *O Povo* descreveu alguns aspectos da inundação dos motorizados em Fortaleza:

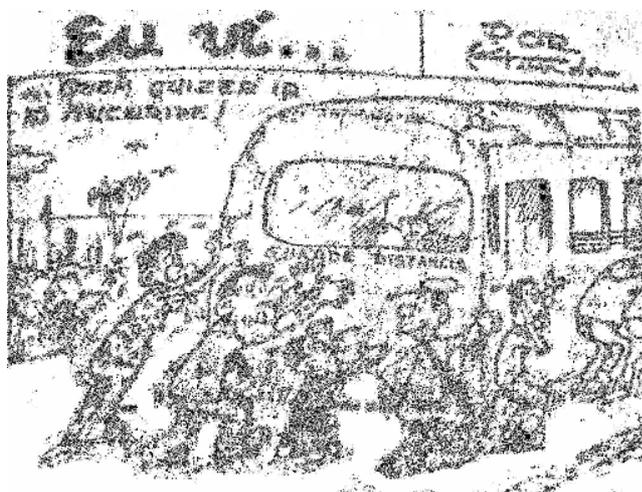
Dada a situação econômica pouco afetada pelo conflito, [a América Latina] foi o centro para onde convergia maior volume de importação de veículos. No Brasil, sobretudo concorreu para essa afluência certas facilidades concedidas pela carteira de importação e exportação do Banco do Brasil e as vantagens obtidas diretamente ligadas aos fabricantes ou a fontes clandestinas, responsáveis pela entrada ilegal de veículos. Tudo isso em permeio com a cumplicidade dos órgãos governamentais os quais deixam escapar nossas divisas²⁵⁶.

²⁵⁴ Depoimento de Maria Cléa Meireles Maia, dona da Empresa Vitória. Fortaleza, 14 out. 2003.

²⁵⁵ *O Povo*, Fortaleza, 14 out. 1952.

²⁵⁶ *O Povo*, Fortaleza, 7 jan. 1952.

Era um tempo em que as carrocerias dos ônibus eram feitas de madeira, recobertas com folhas de flandres e instaladas sobre chassis de caminhão²⁵⁷. Eram peças artesanais, sujeitas à habilidade do marceneiro e às expectativas de investimento dos empresários. A manutenção era difícil e cara, num ambiente em que o uso excessivo, a superlotação e o calçamento irregular contribuía para a deterioração. Isso agravava ainda mais a situação e fazia com que grande parte da frota de coletivos da cidade não estivesse em condições razoáveis de conforto. Contudo, os carros que trafegavam por vias mais bem pavimentadas e mais curtas, ou ainda aqueles cuja companhia dispunha de oficinas, em geral, mantinham-se mais conservados.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 26 jan. 1956.

Os investimentos em manutenção eram modestos e limitados às condições mal planejadas da explosão de ônibus em Fortaleza. Mesmo as companhias mais robustas tinham dificuldades em conseguir ônibus novos e de mantê-los em boas condições. Os intelectuais dos anos 1950 acreditavam que dessa situação decorriam muitos problemas do transporte público. No final da década, o senhor Lúcio Meira, revelava a cadeia de causas e efeitos capaz de explicar parte da crise do transporte coletivo na *civilização do automóvel*:

²⁵⁷ Depoimento de João Félix de Moraes, construtor de carrocerias de ônibus. Fortaleza, 8 maio 2002.

Do ponto de vista técnico ou econômico, a vida média de um ônibus é calculada em cinco anos. Ao fim deste período, as despesas com manutenção do veículo representam uma sobrecarga que pesa, sensivelmente, nos resultados financeiros da exploração do transporte. Para aliviar este prejuízo, começam a surgir as reivindicações de aumento de tarifas e de passagens²⁵⁸.

No próximo giro da engrenagem, completavam-se as voltas de uma cidade cheia de pobreza, mas que, paradoxalmente, acreditava que até os ônibus eram descartáveis depois de cinco anos. O mecanismo era simples: ônibus mais novos rodariam com tarifas mais baixas, deixando no bolso dos passageiros mais dinheiro para consumir ainda mais²⁵⁹, mesmo no tempo da carestia.

Mas, sob as carrocerias de madeira, o cotidiano estava distante das projeções de ônibus bons e baratos. As penúrias dos passageiros contrariavam o sonho de modernização de Fortaleza dos anos dourados. Num editorial do *O Povo*, Moacir Gadelha ponderava o desenvolvimento desigual dos bairros da cidade, enfocando a precariedade dos ônibus nas linhas que serviam os lugares mais pobres:

Não queremos, absolutamente, negar que existam em bairros privilegiados da capital ônibus novos, de estilo moderno e limpos [...] A verdade, contudo, é que a expressiva maioria dos transportes de Fortaleza deixa muito a desejar. O quadro com que nos deparamos é desolador. É que o aspecto desagradável e a precariedade de seu estado de conservação expressam algo em desacordo com o que merece a terra. A cidade cresce em todos os seus quadrantes e o seu progresso ninguém põe em dúvida. O estado lamentável dos coletivos – é incontestável – enfeia a Capital. [...] Os veículos constituem, por assim dizer, montões de ferro-velho, revertidos de zinco ou outro material amassado, pintura desbotada, que se sobressaem pela sujeira. [...] A falta de higiene da maior parte dos ônibus é outro fator de causar dó, em contraste, frisemos, com o progresso da cidade. [...] A população, inclusive a que habita os bairros mais humildes não pode ser prejudicada. Exige mais conforto, higiene e sobretudo, segurança. [...] Os coletivos, afinal de contas, têm a finalidade de conduzir seres humanos, sejam de qualquer camada social. E isso é importante²⁶⁰.

²⁵⁸ *O Povo*, Fortaleza, 2 dez. 1959.

²⁵⁹ *Idem*.

²⁶⁰ *O Povo*, Fortaleza, 17 dez. 1958.

Até 1953, a Inspetoria Estadual de Trânsito tinha atribuições para “examinar as condições de tráfego dos veículos postos em circulação”²⁶¹. Mas era difícil controlar os ônibus. As autoridades não dispunham de instrumentos legais ou de estrutura de funcionamento capaz de fiscalizar o estado da frota que já percorria quase todas as áreas da cidade.

É que o único ônibus que faz o percurso da Vila União, tornando-se, portanto, a *pseuda-linha* daquele bairro, não passa no momento de uma verdadeira *suocrata (sic)*. [...] Não é possível, senhor redator, que a Inspetoria do Trânsito não veja em que situação o tal *calhambeque* está. E uma providência qualquer é preciso que seja tomada, como a concessão da linha a quem de fato queira servi-la!²⁶²

Somente em fevereiro de 1954, quando fazia quase um ano que o transporte público havia passado ao controle direto da Prefeitura de Fortaleza²⁶³, os vereadores aprovaram um regulamento determinando as características que os ônibus deveriam ter. O texto dedicava grande espaço à descrição dos veículos e definia dimensões, número de assentos, portas de entrada, de saída e de emergência, distância entre eixos e outros²⁶⁴. Logo no primeiro artigo sobre os veículos, o regulamento impunha limites à construção artesanal de carrocerias, consideradas as grandes vilãs das viagens:

Só poderão ser utilizados no serviço de transporte coletivo de passageiros os veículos construídos especialmente para este fim, com chassis de tipo apropriado e carrocerias confortáveis, de modelo aprovado pela Prefeitura.

Não serão admitidas, sob pretexto algum, modificações nas dimensões da fábrica das partes estruturais dos chassis destinados à construção de veículos para o transporte coletivo de passageiros, devendo os motores serem providos de potência adequada.

O regulamento de 1954 serviu para minimizar muitas das mazelas de quem andava de ônibus. Detalhava até mesmo o revestimento dos assentos, que

²⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 14 out. 1952.

²⁶² **O Povo**, Fortaleza, 27 ago. 1954.

²⁶³ Decreto Municipal n. 1.258, de 29 de maio de 1953.

²⁶⁴ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

deveria ser de couro ou pano-couro²⁶⁵, com textura e consistência suficientes para evitar outro problema frequente na vida dos passageiros:

[Os ônibus de Fortaleza] são carros velhos, que andam dando pregos e que no seu interior possuem pregos e outras pontas de ferro, provenientes de sua carroceria mal feita, que servem para rasgar as minguadas roupas de seus passageiros²⁶⁶.

O caso persistiria ainda por algum tempo:

Pela manhã de hoje estive em nossa redação a senhora Maria Paulina da Silva, que veio trazer um reclamação contra o proprietário do ônibus que faz a linha da rua Santa Maria. Aquela senhora teve seu vestido rasgado por um prego localizado num dos bancos do veículo, fato que está a merecer a atenção das autoridades municipais e do trânsito²⁶⁷.

Entretanto, as alternativas usadas na construção das carrocerias artesanais eram tão variadas que dificultavam a ação dos fiscais. O frouxo controle sobre os materiais de encarroçamento juntava-se aos improvisos de oficinas de fundo de quintal, dando para cada ônibus características únicas desde a construção. Além do mais, não havia determinações sobre reparos periódicos da mecânica ou regras para os trabalhos nas garagens. Sequer a existência de oficinas nas empresas de ônibus era exigida. Então, não havia controle sobre o desgaste natural dos carros. Sem manutenção, a situação piorava. Em 1960, o supervisor do Departamento de Transportes Coletivos da Prefeitura – órgão que substituiu a efêmera Secretaria de Transportes Coletivos²⁶⁸ – enviou uma circular às empresas de ônibus:

Senhor empresário:

Com a chegada do inverno [época chuvosa] à nossa cidade, lembro a V. Sia, a conveniência de serem procedidos com a brevidade possível, os reparos que estão a mercê a coberta dos veículos dessa empresa, bem assim reajustar as janelas e tábuas que formam a carroceria, cujo afastamento vem produzindo fendas, ocasionando a entrada de água

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 out. 1955.

²⁶⁷ **O Povo**, Fortaleza, 1º jan. 1959.

²⁶⁸ Lei Municipal n. 1.032, de 27 de abril de 1956.

que atinge os passageiros, provocando constantes e inúmeras reclamações a este Departamento, por parte dos que são obrigados a fazer uso dos transportes coletivos da capital, para sua locomoção. Certo de contar com a valiosa cooperação de V. Sa. para pôr fim a tão incômoda situação, subscrevo-me, cordialmente, Francisco Pedro da Cunha – Ten. Cel. Supervisor do D.T.C.²⁶⁹.

Chover no interior dos veículos era tão frequente que virou uma das charges sobre ônibus que animavam a coluna *Eu vi...* da *Gazeta de Notícias*, assinada por Walter Catunda, um dos mais conhecidos ilustradores da imprensa de Fortaleza da década de 1950²⁷⁰. O transporte público, próximo do cotidiano urbano, era mote para diversas ilustrações e dava ensejo para formas diferentes e jocosas de expressão dos apuros das pessoas. Em plena estação chuvosa, que caía sobre a cidade no começo de abril de 1956, Catunda desenhou um passageiro no interior de um ônibus, com um guarda-chuva aberto, protegendo-se das goteiras que caíam sobre os outros usuários²⁷¹. Afinal, num universo tão descontrolado como o do ônibus, cabia a cada um defender-se como podia...



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 5 abr. 1956.

²⁶⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 9 mar. 1960.

²⁷⁰ Depoimento de Brás Henrique, publicitário contemporâneo de Walter Catunda. Fortaleza, 10 jul. 2007.

²⁷¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 5 abr. 1956.

Depois da municipalização, a Secretaria de Serviços Urbanos da Prefeitura de Fortaleza ganhou uma repartição especial para cuidar de ônibus e lotações da cidade²⁷². A Seção de Transportes Coletivos zelava pelo cumprimento do regulamento e aprovava as plantas de ônibus antes que entrassem em circulação²⁷³. Todavia, a fiscalização nas ruas parecia ter ficado mesmo com guardas da Inspetoria Estadual de Trânsito que permaneceram direcionando o tráfego de automóveis. Suas *blitzes* contra os *calhambeques* e as ameaças de retirá-los das ruas eram operações corriqueiras²⁷⁴.

Em novembro de 1955, o inspetor Milton Moreira saiu às ruas pessoalmente para multar e recolher ao pátio da Inspetoria os ônibus que “não tiverem portas para se fecharem quando estiverem em movimento”²⁷⁵. A atitude voluntariosa do inspetor era uma resposta à opinião pública. Era necessário acabar com a prepotência dos donos de ônibus e fazer valer pelo menos as mínimas condições de tráfego.

Pois bem, o velho ônibus ficou, todo engonçado com os assentos mau postos e estragados, com o que saiu superlotado, com o que engoliu a enorme fila. Mas na sua marcha chorada, não chegou à Praça da Bandeira. Ficou mesmo na rua 24 de março. [...] É uma vergonha que até agora os protestos dos moradores do Benfica e da Gentilândia contra os ônibus da Empresa Severino fiquem sem eco. A referida empresa não apenas menospreza os que se servem dos seus ônibus, mas zomba das autoridades²⁷⁶.

E, como reflexo da confusão entre as atribuições da Prefeitura e da Inspetoria, geralmente, nas reclamações e abaixo-assinados aos jornais, as pessoas sugeriam ao órgão estadual que suspendesse a permissão das linhas, uma prerrogativa da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos²⁷⁷:

²⁷² Lei Municipal n. 743, de 23 de novembro de 1953.

²⁷³ Decreto Municipal no. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

²⁷⁴ **O Povo**, Fortaleza, 18 jul. 1950.

²⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1955.

²⁷⁶ **O Povo**, Fortaleza, 11 abr. 1956.

²⁷⁷ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

Não seria o caso, sr. Redator, que se a atual empresa não é capaz de oferecer transportes eficientes, que se retirasse do *negócio*, dando assim motivo a que outra viesse ocupar o seu lugar? Apelamos, outrossim, para a Inspetoria do Trânsito no sentido de que esta procure intervir no assunto [da má conservação dos ônibus] junto à empresa que explora a linha em causa²⁷⁸.

Em 1958, a Inspetoria lançou nova campanha contra os *calhambeques*. Chegara-se ao ponto em que alguns ônibus se desmanchavam em trânsito. Em janeiro, um deles teve a parte traseira da carroceria despregada do chassi e arrastada por alguns metros da avenida Francisco Sá, deixando, inclusive, um passageiro do banco de trás ser lançado ao solo. Por essas e outras, somente naquele mês, a Inspetoria já retirara mais de trinta coletivos de circulação²⁷⁹.

Em 1959 foi a vez do Departamento de Transportes Coletivos da Prefeitura tomar a frente de uma *operação calhambeque*, apesar “de não dispor dos meios necessários para fazer um serviço eficiente”. Segundo o seu supervisor, Francisco Pedro da Cunha, não havia viaturas nem pessoal suficiente para uma missão nas ruas. Mesmo assim, o departamento ordenara o recolhimento de 40 ônibus e prometera continuar com a fiscalização²⁸⁰.

Um mês depois, parece que o entusiasmo do supervisor fora insuficiente. Se fosse tirar de tráfego todos os coletivos imprestáveis, a cidade ficaria paralisada. Isso sem considerar o enorme esforço para mobilizar o pequeno quadro de funcionários do departamento.

O esforço não surtia efeitos. Não era raro que os motoristas parassem os ônibus no meio do caminho por causa de panes mecânicas. Era uma medida ousada, porque as interrupções de viagens poderiam implicar a cassação da concessão das empresas, “salvo em motivos e força maior, tais como greves de empregados, incêndios nas oficinas e garagens, inundações ou outros a este comparáveis a juízo da Prefeitura”²⁸¹.

²⁷⁸ **O Povo**, Fortaleza, 25 set. 1957.

²⁷⁹ **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1958.

²⁸⁰ **O Povo**, Fortaleza, 19 out. 1959.

²⁸¹ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 29 out. 1955.

Entretanto, a frequência com que os motoristas abandonavam os roteiros dava a dimensão das precárias condições de conservação dos ônibus. Quando isso acontecia, as pessoas desciam do ônibus e esperavam outro carro da linha, amargando ainda mais atrasos e desconfortos. O transtorno deixava passageiros indignados, mas evitava desastres de maiores proporções, visto a grande quantidade de incêndios da cidade.

Segundo afirmaram [os passageiros do ônibus da linha São João do Tauape], o referido coletivo deu *prego* de bateria além do Cine Atapu. Os passageiros [...] ficaram aguardando outro ônibus da mesma linha, a fim de transportarem-se aos seus destinos. Momentos depois, passou no local o coletivo de placa 81-35, cujo motorista não atendeu o sinal de parada feito por mais de uma dezena de pessoas²⁸².

Era comum, também, que as viagens fossem interrompidas para a realização de pequenos consertos de emergência, que permitiriam a recolocação do coletivo em circulação. Como as empresas de ônibus não tinham mecânicos que estivessem à disposição para atender os carros em trânsito, restava aos motoristas o improvisado de meios de fazer com que eles funcionassem ao menos até chegar às garagens:

²⁸² O Povo, Fortaleza, 19 set. 1957.

Por volta das 11 horas de hoje ocorreu lamentável acidente com um auto-ônibus da Empresa Canindé [...], que fazia a linha de Amadeu Furtado e São Gerardo. Àquela hora, o veículo dirigia-se ao fim da linha quando [...] parou para conserto, pois estava com defeito na máquina. O guiador do veículo providenciou socorro e quando já chegava o técnico chegava o técnico competente, começou a pegar fogo a gasolina que corria no chão proveniente do tanque do carro sinistrado²⁸³.

2.6. Motoristas, cobradores e passageiros

Os ônibus com defeitos mecânicos eram fantasmas que acompanhavam os passageiros a cada viagem. As histórias de abalroamentos corriam pelas ruas, alimentando o clima de insegurança. Em 1953, *O Povo* denunciava a ineficiência da Inspetoria de Trânsito e suas consequências trágicas, logo após a posse do novo inspetor, o coronel Abelardo Rodrigues:

Publicamos nesta seção, sob o título de “regime de impunidade” um comentário a respeito da onda de desastres que ora se registra entre nós. [...] Na verdade, o serviço de trânsito sempre foi, entre nós, uma Babel e até pô-lo nos eixos há muito o que fazer²⁸⁴.

Muitos acidentes eram atribuídos às falhas de conservação:

Pela manhã de sábado, um ônibus da linha do Benfica chocou-se com um caminhão no cruzamento das ruas Liberato Barroso e senador Pompeu. Ao que sabemos, a causa do desastre foi a falta de bons freios de parte do ônibus, que também se precipitou contra a banca de jornais localizada naquele trecho, destroçando-a. Não fosse o *fficus-benjamim* ali existente, o pesado coletivo por certo teria ido de encontro à parede, provocando maiores consequências²⁸⁵.

Em 1959, um espirituoso jornalista resumiu a experiência de viajar nos carros da linha Santa Maria, constatando os resultados da mistura de excesso de velocidade e insegurança:

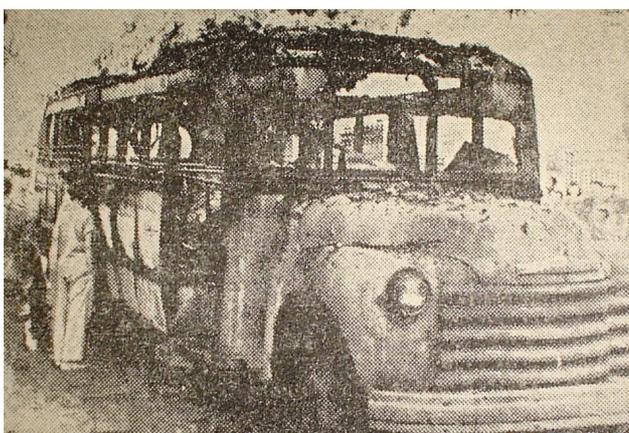
²⁸³ *O Povo*, Fortaleza, 12 abr. 1954.

²⁸⁴ *O Povo*, Fortaleza, 18 set. 1953.

²⁸⁵ *O Povo*, Fortaleza, 23 fev. 1953.

Aquilo é que é correr! Aquilo é que é não ter medo de se desmanchar no meio do caminho! Pobres calhambeques! Míseras ossadas já na iminência da completa desarticulação! E pobre gente que é forçada a servir-se deles! O remédio é todos pegarem-se com Deus na hora de um acidente e gritarem: Valei-nos, Santa Maria!²⁸⁶

Provavelmente, as pessoas entravam nos ônibus assustadas depois de ouvir tantos casos de *pregos*, batidas e até incêndios espontâneos²⁸⁷.



Ônibus incendiado. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 17 abr. 1951.

Qualquer incidente poderia desencadear a engrenagem das tensões nos coletivos:

Já havia o veículo atingido o Parque São José [...] quando os passageiros ouviram papôcos [*sic*] partidos do motor. Todos julgavam que o auto-ônibus ia se incendiar. Estabeleceu-se daí grande pânico no interior do veículo, do qual, a esta altura, todos os passageiros procuravam saltar de uma só vez, empurrando-se uns aos outros. [...] Antes que o guiador do ônibus conseguisse freá-lo, várias pessoas ainda saltaram [...] as quais, sem prática nesses saltos, caíram desastrosamente ao solo. Sobre o corpo de Margarida Gomes de Oliveira passaram as rodas traseiras do veículo, ficando ela, incontinenti, em estado de coma. Passados os momentos de pânico, procurou-se o motorista, que todavia, havia fugido²⁸⁸.

²⁸⁶ **O Povo**, Fortaleza, 14 fev. 1959.

²⁸⁷ Vale lembrar que o costume de abastecer os ônibus em trânsito, quando a lotação estava completa, também ocasionava incêndios. A Inspetoria Estadual de Trânsito proibiu a prática através de portaria, no final de 1949. **O Povo**, Fortaleza, 30 dez. 1949.

²⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 14 mar. 1955.

Susto, confusão e o rotineiro hábito de saltar com ônibus em movimento, o episódio revelava vários ingredientes da vida de passageiro.

Já foi identificada a mulher que à tarde de domingo, ao tentar saltar de um ônibus que faz a linha da casa de saúde São Raimundo, da Empresa Iracema, precipitou-se desastrosamente ao solo e faleceu horas depois, num dos leitos do HPS em consequência dos graves ferimentos recebidos²⁸⁹.



O Povo, Fortaleza, 12 set. 1947.

O chofer fujão era personagem comum nas ruas de Fortaleza, certamente porque sobre ele recaíam as suspeitas sobre má condução e a responsabilidade pelo acidente, fora a perspectiva de serem imediatamente *presos em flagrante*. E, como numa resposta às constantes fugas, os policiais, sempre que podiam, tratavam logo de levar os motoristas para a cadeia. Eram considerados culpados antes mesmo que a Inspetoria de Trânsito adotasse *as providências de praxe*²⁹⁰ para verificar as responsabilidades:

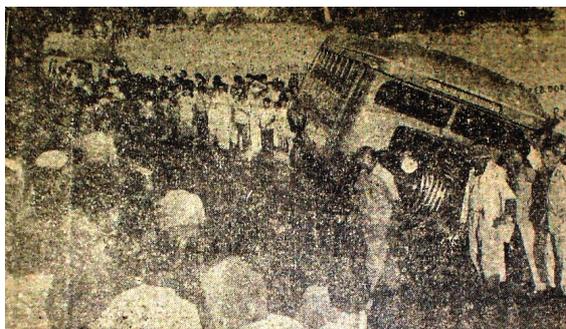
O veículo, que vinha em regular velocidade, arrastou Pedro Coelho de Melo [...]. A Inspetoria do Trânsito registrou o caso tendo o motorista atropelador sido preso em flagrante²⁹¹.

²⁸⁹ **O Povo**, Fortaleza, 21 out. 1958.

²⁹⁰ **O Povo**, Fortaleza, 11 jul. 1952.

²⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 10 nov. 1958.

Em 1952, a Inspetoria Estadual de Trânsito apreendeu os documentos de 636 motoristas profissionais e de mais 193 cobradores de ônibus por infrações²⁹². Suas falhas mais comuns eram o excesso de velocidade, de lotação e desobediência à sinalização²⁹³.



Acidente. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 7 ago. 1954.

Mas era preciso melhorar muito o serviço da repartição para aplacar a insatisfeita opinião pública.

Os peritos da IET gastaram um tempo enorme para chegar ao local [do acidente], a fim de verificar os estudos sobre a culpabilidade do ocorrido. Aí está uma negligência injustificável do órgão em questão, que precisa ser mais ágil no cumprimento de suas obrigações²⁹⁴.

De qualquer forma, as punições, tanto das empresas quanto da polícia²⁹⁵, deviam assustar os motoristas. O desastre que levou o ambulante Sebastião Alves de Souza à morte depois de ter saltado do ônibus em movimento era o retrato da reação dos condutores nos acidentes:

O motorista Baseado, ao presenciar o acidente, muito embora não tivesse a menor culpa do mesmo ter acontecido, conforme informaram várias pessoas, parou o auto-ônibus que dirigia, desceu do mesmo e fugiu em desabalada carreira, evitando, desta maneira, a prisão em flagrante²⁹⁶.

²⁹² Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1953, pelo governador Raul Barbosa, Fortaleza, Imprensa Oficial, 1953.

²⁹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 out. 1952.

²⁹⁴ **O Povo**, Fortaleza, 23 fev. 1953.

²⁹⁵ A Inspetoria Estadual de Trânsito era ligada à Secretaria de Polícia e Segurança Pública.

²⁹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 26 maio 1952.

E, na onda de desastres envolvendo ônibus, os motoristas – pessoas mais próximas do cotidiano dos passageiros – pareciam ser as válvulas de escape:

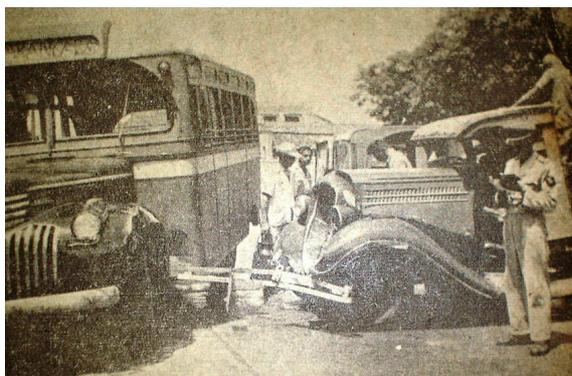
O motorista do veículo atropelador, no caso, o profissional Juarez Alves de Albuquerque foi preso em flagrante pelos populares encontrando-se num dos xadrezes da DOPS, à disposição da Inspetoria Estadual de Trânsito²⁹⁷.

Provavelmente, a má fama dos motoristas era alimentada pelas fugas e pela notória imperícia e irresponsabilidade. O excesso de velocidade embalava queixas de freadas repentinas, solavancos e quedas. Em outubro de 1955, o garoto Paulo Guimarães teve ferimentos no braço e na boca depois de cair sobre o banco de um ônibus superlotado da linha de São João do Tauape, desequilibrando-se quando o carro parou repentinamente²⁹⁸.

Se os ônibus corriam demais, as ruas mal calçadas ou estreitas se tornavam armadilhas²⁹⁹:

Dizem os reclamantes que o motorista daquele coletivo [da linha de Braga Torres], quando transita pela rua São Paulo, parece estar numa pista de corridas. Como a rua é por demais estreita, num dia destes o ônibus poderá perder a direção e ir chocar-se contra a fachada de qualquer residência³⁰⁰.

Por outro lado, as vias mais largas viravam espetáculos de velocidade, por permitirem maior fluidez.



Avenida João Pessoa. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 10 maio 1956.

²⁹⁷ **O Povo**, Fortaleza, 7 out. 1958.

²⁹⁸ **O Povo**, Fortaleza, 18 out. 1955.

²⁹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 14 dez. 1959.

³⁰⁰ **O Povo**, Fortaleza, 17 mar. 1958.

Eram tantos acidentes na avenida João Pessoa, uma das mais largas da cidade, que ela mereceu o apelido de *avenida da morte*³⁰¹.

Segundo colheu a reportagem de *O Povo*, dois ônibus, um que faz a linha de Porangabuçu e outro a do Pan Americano, vinham pegando parelha na avenida quando se chocaram violentamente. [...] Onde anda a Inspetoria Estadual do Trânsito, que não procura evitar fatos desta natureza? A avenida João Pessoa precisa de maior fiscalização³⁰².

Vale lembrar que não era preciso ter predicados especiais para desempenhar a profissão de motorista de ônibus, a não ser os estabelecidos pelo Código Nacional de Trânsito de 1941: ser maior de 18 anos, apresentar identidade e folha corrida, além de provar a nacionalidade brasileira e a quitação com o serviço militar³⁰³.

Por isso, durante quase toda a década de 1950, as qualidades esperadas de todo o pessoal do tráfego de coletivos – motoristas, cobradores, despachantes e fiscais eram indistintas:

Para desempenhar as funções de empregado do tráfego, como motorista, despachante e fiscal, é necessário:
 Ser maior de 18 anos, exceto trocador, munido da respectiva carteira de menor, fornecida pelo MTLC.
 Não sofrer de enfermidade [contagiosa] ou outra que o possa privar subitamente da necessária atenção e reações, nem ter defeitos físicos repulsivos aos sentidos.
 Apresentar documentos de identidade.
 Não ter maus antecedentes, segundo folha corrida da polícia³⁰⁴.

Sem preparo profissional, sujeitos a rotinas estafantes e mal remuneradas, o certo é que cobradores e motoristas de ônibus viviam sempre às turras com os passageiros. Os transportadores pareciam não compreender completamente suas funções públicas:

³⁰¹ *O Povo*, Fortaleza, 22 dez. 1959.

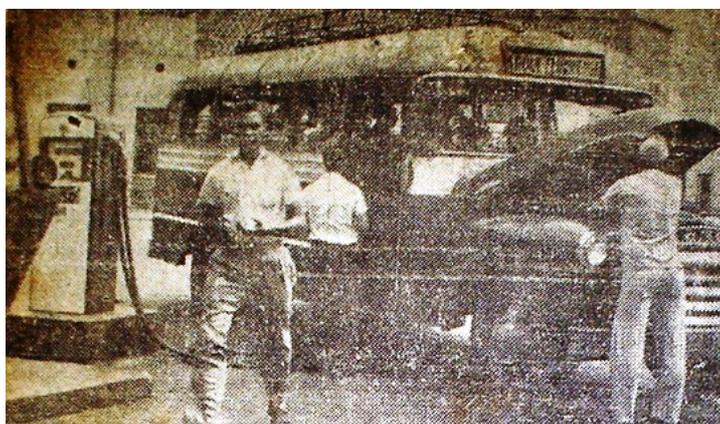
³⁰² *O Povo*, Fortaleza, 16 nov. 1959.

³⁰³ Decreto Lei n. 2.994, de 24 de janeiro de 1941.

³⁰⁴ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

No dia 4, ou melhor, quarta-feira última, viajava num daqueles veículos [ônibus da linha do Pan-americano] quando o motorista parou em certo trecho para tomar um copo com água. Mais adiante mandou o trocador ir deixar um embrulho de pão em uma casa que dista quase meio quarteirão da rua por onde trafega o carro; pouco depois, sob o protesto dos passageiros, o motorista tornou a parar o carro para esperar que a filha de um certo senhor seu amigo se aprontasse para dar uma voltinha na praça³⁰⁵.

Apesar da pouca qualificação, eram os motoristas e cobradores que faziam o cotidiano do transporte, ocupando lacunas deixadas pelos guardas de trânsito e pela própria gestão meio descuidada das companhias de ônibus. Por vezes, suas opções representavam riscos nas viagens:



“Imprudência: Coletivos lotados são reabastecidos no Centro da cidade. Esta fotografia foi feita instantes depois deste ônibus do Parque Fluminense haver tomado gasolina no Posto Uirapuru (Praça da Bandeira). Um fósforo seria o bastante para originar uma tragédia”. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 jul. 1959.

Eram os motoristas que selecionavam os passageiros³⁰⁶, escolhiam horários e paradas. Em geral, a desorganização no dia-a-dia rendia situações inusitadas:

Quando o veículo já ia em meio do caminho, o seu guiador constatou que o condutor [cobrador] havia ficado no Abrigo 3 de Setembro. Pois bem: Advertiu aos passageiros que não prosseguiria viagem, porquanto iria voltar à Praça do Ferreira, à procura do condutor. Como era natural, surgiram protestos [...]. O chofer chegou até a zombar dos mais exaltados, convidando-os a *dar parte* ao proprietário da empresa. E findou voltando ao Abrigo, para apanhar o condutor³⁰⁷.

³⁰⁵ **O Povo**, Fortaleza, 28 mar. 1953.

³⁰⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 fev. 1954.

³⁰⁷ **O Povo**, Fortaleza, 25 jun. 1954.

Com tantas improvisações, eles trabalhavam espremidos para atender horários e, principalmente, para garantir o maior número de passageiros transportados e engordar suas comissões³⁰⁸. Mais viagens representavam mais passagens pagas e mais dinheiro no bolso no final do dia. Era a receita para o paiol de pólvora do transporte:

Passageiros de um ônibus da Circular Dom Manuel vieram à redação do *O Povo* para protestar contra a conduta do motorista que, sem mais aquela, proferiu palavrões indecorosos sem nenhum respeito às senhoras que iam no veículo [...] somente porque um jipe parara obstruindo a passagem do ônibus³⁰⁹.

A tensão do tráfego desorganizado ou dos congestionamentos alteravam os espíritos. Apressados, por vezes, os motoristas arrancavam com os carros antes que as pessoas tivessem desembarcado completamente³¹⁰, ou ainda, fechavam “bruscamente a porta no rosto de várias pessoas que tentavam subir no auto”³¹¹.

Se um passageiro reclama tal abuso [atraso], os empregados da empresa lhe respondem: *se não está gostando, por que não vai de automóvel, ou então a pé?* Os cobradores, ao descer um passageiro, às vezes uma senhora não acompanhada, em vez de usarem o apito exigido pelo Trânsito, gritam para o motorista: *Já caiu*, este o sinal de partida usado pela maioria dos cobradores dos ônibus de Messejana³¹².

Desnecessário salientar o desfecho de episódios deste tipo. Os jornais alardeavam as “grosserias, desaforos e desacatos dentro dos ônibus”³¹³. Em 1959, o motorista Sousa e o cobrador do ônibus da linha da Aldeota, escandalizaram “alunos, professoras e senhorinhas ao abusarem da linguagem pornográfica perante os passageiros”³¹⁴. Atentas à tensão latente, as autoridades

³⁰⁸ Em 1964, o sindicato dos motoristas retomou a campanha começada em 1948 para instituir um salário mínimo para motoristas no lugar das comissões sobre o número de passageiros transportados. Tal salário fixo deveria ser pago “a todos independente das comissões obtidas”. *O Povo*, Fortaleza, 30 jan. 1964.

³⁰⁹ *O Povo*, Fortaleza, 22 jun. 1957.

³¹⁰ *O Povo*, Fortaleza, 4 mar. 1958.

³¹¹ *O Povo*, Fortaleza, 13 abr. 1954.

³¹² *O Povo*, Fortaleza, 13 dez. 1952.

³¹³ *O Povo*, Fortaleza, 3 mar. 1959.

³¹⁴ *O Povo*, Fortaleza, 11 jun. 1959.

exigiam que motoristas e cobradores fossem cordiais, proibindo-lhes fumar em serviço, “provocar discussões e manter atitudes inconvenientes”³¹⁵.

Com o título *Falta de respeito nos ônibus*, um articulista do *O Povo* traçava um desenho do comportamento dos passageiros capaz de esclarecer por que o ambiente dos coletivos fermentava tantas brigas:

Há indivíduos sem educação ou com educação recebida inutilmente que consideram o ônibus como casa da sogra ou cousa pior. Entra um e senta-se de pernas abertas, ocupando muito mais da metade do banco. Quem chegar depois e achar ruim, que dê um jeito... Muitas vezes é um grupo que entende de, tratando de qualquer assunto, conversar em voz alta, tão alta, que tira aos outros passageiros o direito de também conversar. [...] Linguagem do mais baixo calibre e anedotas das mais maliciosas para todos os passageiros ouvirem são ali despejadas em quase todas as viagens. Não é possível que a tamanho desbocamento não apliquem as autoridades competentes uma mordaza³¹⁶.

Em 1953, a Inspetoria de Trânsito resolveu proibir o fumo dentro dos ônibus³¹⁷, outra fonte de desentendimentos entre os viajantes. Tratava-se da reedição de uma norma que remontava às primeiras viagens de bondes elétricos da cidade, em 1913, quando a Câmara Municipal proibira também que se cuspiasse no interior dos bondes³¹⁸.

No entanto, jamais a regra fora cumprida e, apesar da energia que o inspetor Abelardo Rodrigues prometera em 1953, em 1955 já estava difícil garantir seu cumprimento:

Dizem que um dos maiores males do Brasil está no fato de as leis serem feitas, mas nunca cumpridas [...]. É o caso, por exemplo, daquela portaria que proíbe o uso do fumo nos transportes coletivos. De início, até que ainda houve uma certa preocupação em fazer valer aquela determinação. Depois, tudo foi se relaxando e embora a portaria nunca tenha sido revogada, hoje é como se não existisse³¹⁹.

³¹⁵ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

³¹⁶ *O Povo*, Fortaleza, 29 jan. 1959.

³¹⁷ *O Povo*, Fortaleza, 30 jul. 1953.

³¹⁸ *Folha do Povo*, Fortaleza, 23 nov. 1913. A proibição foi re-editada várias vezes até a década de 1990.

³¹⁹ *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 26 ago. 1955.

Ainda em 1959, as pessoas continuavam a fumar nos ônibus:

A portaria proibindo o hábito de fumar nos ônibus não vem sendo observada pelos fumantes inveterados, que insistem no abuso, com prejuízo para os passageiros, sobretudo a senhoras e cavalheiros avessos ao vício do fumo³²⁰.

Como o fumo era uma prática espalhada por todos os lados, era difícil ficar sem cigarros.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 11 dez. 1955.

Até os motoristas e cobradores desrespeitavam a proibição. “Se o guarda [de trânsito] fuma, por que então o chofer não pode fumar também?”, indagava o cobrador do ônibus da linha de Braga Torres em defesa do seu colega Jaime, motorista do coletivo³²¹. Mas o clima esquentava quando os passageiros resolviam pedir a seus companheiros de viagem que apagassem os cigarros:

- Estou num país democrático. Faço o que julgo direito. A ninguém cabe restringir minha liberdade. Se a polícia quiser me impedir de fumar, estejam todos certos que requererei um mandado de segurança! [...] Quem é que está incomodado com o meu fumo? Quem é?

³²⁰ **O Povo**, Fortaleza, 22 abr. 1959.

³²¹ **O Povo**, Fortaleza, 25 jan. 1954.

Diante de tanta importância, as duas pessoas que haviam protestado pediram para descer³²².

Às vezes, os motoristas se intrometiam nas querelas entre os passageiros e as descortesias viravam agressões. Isso aconteceu com o professor Francisco Hardi e seu filho, que foram expulsos do ônibus “à custa de empurrões e palavras baixas” do motorista e do cobrador, depois de uma discussão com um dos outros passageiros³²³.

Entretanto, a maior fonte dos atritos entre transportadores e passageiros era decorrente do regime do ordenado calculado sobre a receita das viagens. Daí os principais antagonistas serem os estudantes, que pagavam meia passagem.

Sendo Edvaldo Nery um desses motoristas que não gostam de transportar estudantes, ao ver ele a aglomeração de alunos querendo tomar o ônibus, imprimiu maior velocidade ao veículo, no que foi infeliz porque atropelou dois menores³²⁴.

O episódio era um emblema da violência entre transportadores e estudantes. Depois de arrancar, o *seu* Edvaldo rumou à Praça José de Alencar, onde o ônibus fazia o ponto. Os liceístas também se dirigiram para lá e, logo que avistaram o ônibus, iniciaram um quebra-quebra dos carros da Empresa Senhor do Bonfim, onde acontecera a confusão.

Na mesma lógica de garantir maiores ganhos, cobradores e motoristas enredavam-se em disputas de troco. Não era possível arredondar as moedas quebradas que faltavam ao troco em favor dos passageiros, pois o prejuízo seria partilhado entre empresários e trabalhadores nos cálculos do final do dia³²⁵. Por outro lado, como ponderou o passageiro L.P.L. em uma carta ao redator de *O Povo*, os cidadãos também não podiam arcar com os custos mais altos do transporte diário.

³²² *O Povo*, Fortaleza, 19 ago. 1953.

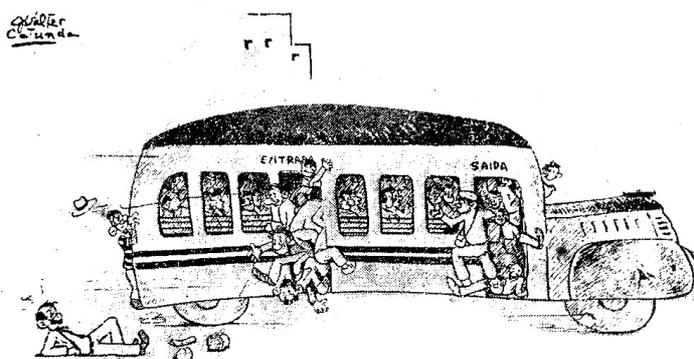
³²³ *O Povo*, Fortaleza, 13 maio 1959.

³²⁴ *O Povo*, Fortaleza, 22 abr. 1959.

³²⁵ Depoimento de Lauro Araújo, cobrador de ônibus. Fortaleza, 17 dez. 2003.

Por este motivo, têm-se registrado cenas de pugilato e trocas de desaforos. Veja-se que centenas de centavos formam milhares de cruzeiros³²⁶.

A política de emissão de moeda, estimulando a elevação de preços e desencadeando a onda inflacionária nos governos Café Filho e Juscelino Kubitschek, fez sumir de circulação na praça as moedas de pequeno valor. Destarte, os prejuízos diários da população nas compras e nas viagens de ônibus que ficavam sem troco acirravam os descontentamentos. Agravando o quadro, o sistema de transporte baseava-se em tarifas com valores quase sempre quebrados.



TROCADOR: TROCAR, FAZ FAVOR!

Gazeta de Notícias, Fortaleza, 25 ago. 1955.

Em 3 de abril de 1955, o presidente da Comissão de Abastecimentos e Preços publicou a tabela das tarifas de ônibus das linhas de Fortaleza, na qual prescrevia valores, em linhas inteiras, como Cr\$ 2,30, Cr\$ 1,50 ou Cr\$ 3,50. As meias passagens variavam entre Cr\$ 0,40 Cr\$ e 1,20³²⁷, o que dificultava o troco em dinheiro miúdo. De seu lado, quando não embolsavam as diferenças, os empresários de ônibus driblavam o problema com a emissão de *borós*, uma espécie de recibo que poderia substituir o dinheiro no pagamento das próximas

³²⁶ **O Povo**, Fortaleza, 20 maio 1953.

³²⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 abr. 1955.

viagens³²⁸. Mas, os *borós* não aliviavam as dificuldades nas compras de mantimentos, tampouco podiam ser usados nos ônibus de empresas diferentes. Além disso, eram considerados *moedas ilegais* e demandavam a intervenção das autoridades:

Agora, uma empresa de ônibus mandou fazer por conta própria uns cupons de dez, vinte e cinqüenta centavos que nos são entregues também como troco. Francamente: nem só de *pipers*, cigarros, selos e cupons vive o homem. Se a moeda corrente nos faltar na carteira, adeus vida. Não compramos nada. Isto, não resta dúvidas, é um abuso que as autoridades devem acabar imediatamente, porque só a coletividade tende a se prejudicar com essas atitudes indébitas de alguns *cunhadores de moedas ilegais*³²⁹.

Nas situações menos agressivas, os problemas de troco levavam a insultos e bate-bocas. Por serem disputas sobre dinheiro miúdo, os xingamentos mais comuns eram relacionados à avareza³³⁰. Por vezes, a temperatura subia:

Ao descer, o jovem Clinger não pôs a ficha na caixa, declarando que só o faria se recebesse o troco. O chofer Barbosa abandonou a direção do veículo e foi espancar a socos e ponta-pés o indefeso estudante do Colégio Estadual, no que foi acompanhado pelo trocador a por outro indivíduo³³¹.

Do lado dos passageiros, a boa vontade também faltava:

A viagem ia correndo normalmente quando a altura da rua Pereira Filgueiras, os passageiros do coletivo, Pedro de Melo, solteiro, de 20 anos de idade e Valdir Braga, solteiro, 22 anos de idade, por causa de um troco resolveram discutir com o condutor. Para serenar os ânimos, o motorista freou o carro e solicitou calma aos dois rapazes, não sendo atendido. Pedro de Melo e seu companheiro Valdir Braga não gostaram da intervenção do chofer e contra ele avançaram dispostos a matá-lo. No auge da luta, um dos agressores sacou uma faca e feriu Francisco Gomes a altura do hipocôndrio direito.

³²⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 mar. 1955.

³²⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 mar. 1955.

³³⁰ Walter Catunda desenhou o embate entre uma mulher e o cobrador no interior de um ônibus: “- Seo trocadorzinho, ainda ta me faltando dez centavos. O senhor... - Quer que eu me vire em dez centavos?!... Velha pão dura! Miserável!” **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 20 out. 1955.

³³¹ **O Povo**, Fortaleza, 24 nov. 1952.

Houve situações em que a falta de troco foi incorporada à lógica do lucro das empresas. Os centavos arredondados a mais, que faziam as rendas das viagens aumentarem, passaram a ser incorporados integralmente à caixa das empresas na prestação das contas com os cobradores. Então, o dinheiro que poderia engordar suas comissões era drenado, enquanto a eles restava aguentar as reclamações no interior dos ônibus. Desprovidos daquela inesperada remuneração extra, eles tratavam de minimizar as brigas. Em 1954, a *Gazeta de Notícias* anotou uma das raras experiências de aproximação entre cobradores e passageiros contra os donos de ônibus, forjada nos imperativos do cotidiano:

Consta que os proprietários das empresas de ônibus, em uma das muitas táticas que lançaram mão para forçar o aumento dos preços das passagens de ônibus, deixou de ser, por conseguinte, uma *defesa* [de seus ganhos] desses empregados. Não pensem os empresários, no entanto, que possam levar tão facilmente a melhor sobre os trocadores. Assim é que eles se defendem, por fora de outra maneira muito mais frutuosa, segundo parece. Recebem um cruzeiro pela passagem, não devolvem os vinte centavos de troco de que terão de prestar contas ao empregador, mas, em compensação, fornecem fichas de estudantes, cujo valor é de apenas cinquenta centavos³³²

Mas, em geral, os atritos do troco caíam mesmo sobre os ombros dos cobradores, que circulavam entre os bancos dos ônibus para recolher o pagamento de passagens. Com esse contato próximo, as brigas alcançavam proporções tão grandes que a preocupação com a formação dos cobradores mobilizou os empresários. Em 1955, eles acolheram nas salas da sua Associação, à rua Marechal Floriano, um curso organizado pela União Beneficente Cultural dos Flamistas, entidade fundada para “preparar rapazes e meninos para o serviço de cobrador de ônibus”. No currículo, os aspirantes tinham ensinamentos de “alfabetização, patriotismo, religião, artes profissionais, campismo e socialismo familiar (sic), além de terem direito à assistência dentária, enfermagem e outros benefícios”³³³.

³³² *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 24 jan. 1954.

³³³ *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 18 jan. 1955.

Em 1957, a Inspetoria do Trânsito também instalou em suas dependências uma Escola de Aprendizes de Trocadores em Transportes Coletivos, para “ministrar instruções gerais, principalmente noções de civilidade aos trocadores de todas as empresas de ônibus desta Capital”³³⁴.

Em 1958, convidado para participar do Congresso Nacional de Trânsito, no Hotel Quitandinha, em Petrópolis, o inspetor Elísio de Aguiar informava as impressões de seus colegas sobre a inadequação do Código Nacional de Trânsito ao desenvolvimento das cidades e “à razão dos constantes progressos alcançados nos outros países nos métodos de tráfego”. Naquele encontro, foram esboçados os traços para a especialização dos profissionais do volante, com sugestões da adoção de dois tipos de carteira de motorista: “uma para guiaadores de veículos do tipo pesado (transportes coletivos e caminhões de mais de cinco toneladas) e outra para motoristas de veículos leves”³³⁵. Naquele ano, foi implantado o exame psicotécnico, realizado no gabinete médico da Inspetoria do Trânsito do Ceará³³⁶. Em 1968, a Secretaria Municipal de Transportes integrou o curso à sua grade e tornou-o obrigatório para o exercício da profissão³³⁷.

2.7. Falta de ônibus

Apesar do grande crescimento da frota, faltava ônibus em Fortaleza após a retirada dos bondes de circulação. Em 1955, Fortaleza tinha 59 linhas de ônibus, que atingiam praticamente todos os lugares ocupados³³⁸. Essas linhas eram percorridas por cerca de 300 ônibus³³⁹, que faziam uma média de quase cinco carros por roteiro, no período. No entanto, os ônibus não eram distribuídos de forma igual nos itinerários, deixando os bairros mais afastados do Centro quase sempre com deficiências de transporte público.

³³⁴ **O Povo**, Fortaleza, 5 set. 1957.

³³⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 ago. 1953.

³³⁶ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1959 pelo vice-governador em exercício, Flávio Portela Marcílio. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1959.

³³⁷ **O Povo**, Fortaleza, 14 de maio de 1968.

³³⁸ UCHÔA, Waldery. **Anuário do Ceará 1955-1956**. Fortaleza: 1956.

³³⁹ **O Povo**, Fortaleza, 18 mar. 1955.

Em verdade, com o crescimento rápido desta Capital, imperioso se torna dotá-la de um serviço de transporte coletivo à altura das necessidades da população, sobretudo de quantos residem nos subúrbios proletários distanciados do centro urbano onde trabalham. De acordo com o que ontem nos veio ponderar um cidadão residente em Bela Vista, o serviço de transporte para ali vem sendo feito de modo muito precário, deixando muito a desejar [...] Apenas um ônibus e uma caminhoneta estão fazendo a linha da Bela Vista³⁴⁰.

Parecia que a cidade se espalhava muito mais rapidamente do que a capacidade do serviço de transporte de incorporar carros à frota. Eram inúmeros os pedidos para que as linhas de ônibus fossem prolongadas para servirem às áreas de ocupação mais recente:

Esteve em nossa redação uma comissão de interessados, solicitando nosso apoio [...] no sentido de que os ônibus da linha Padre Anchieta ampliassem seu percurso por mais alguns quarteirões. [...] A comissão [pedia a Inspetoria de trânsito] que estudasse uma solução que beneficiasse os habitantes daquele populoso trecho ainda não servido por ônibus³⁴¹.

Arcar com as despesas de conservação, combustíveis e salários de motoristas para atender aos lugares ainda pouco povoados não agradava as companhias de transporte. Quanto mais longa a linha, menos atraente era, uma vez que, mesmo com as tarifas seccionadas e proporcionais aos espaços percorridos, a baixa rotatividade de passageiros nas viagens impedia os lucros. Afinal, como as periferias eram ocupadas por pessoas que trabalhavam na região central, a maior parte dos passageiros tomava o ônibus nos pontos iniciais e somente descia próximo ao final da linha. Esses ônibus, em geral, não conduziam passageiros esporádicos por pequenos percursos no interior dos bairros, até mesmo porque as atividades econômicas e os serviços da cidade estavam concentrados no entorno da Praça do Ferreira. Além disso, os ônibus da periferia tinham a lotação determinada pelos horários de expediente, o que resultava na grande ociosidade dos espaços na maior parte do dia, que contrastava com as *latas de sardinha* dos horários de pico. Manter ônibus rodando vazios era prejuízo

³⁴⁰ **O Povo**, Fortaleza, 25 jul. 1953.

³⁴¹ **O Povo**, Fortaleza, 22 out. 1952.

na certa. Ele deveria ser coberto com o aumento das tarifas, mas, paradoxalmente, os habitantes pobres do subúrbio eram os que menos tinham condições de pagar caro pelo transporte público.

Ao chegarmos no meio da viagem, o motorista, em vez de seguir para Messejana, voltou para a Vila Santa Luzia, não obstante a reclamação geral de todos os passageiros, em se tratando de uma hora do almoço, e fez isso porque a empresa não queria mandar um ônibus para deixar naquela vila apenas dois passageiros³⁴².

Então era preciso usar a criatividade e compensar os prejuízos de uma linha com as receitas conseguidas em outras, mesmo que isso implicasse mudanças de itinerário que descontavam a população.

Em 1955, os diretores da Empresa Iracema inventaram um estratagema interessante para ganhar dinheiro com o distante bairro Serviluz, em cujo “fim da linha exist[iam] poucas casas”, onde “os ônibus chegavam sem nenhum passageiro”³⁴³. Era, sem dúvida um roteiro pouco lucrativo, ainda mais com a precariedade do calçamento na região³⁴⁴.

Como os carros da Empresa Iracema também percorriam as linhas do Cais do Porto e do Mucuripe – em processo de ocupação no início dos anos de 1950, todavia mais próximos do Centro – com passagens custando Cr\$ 2,00, bastou suspender essas linhas para que todos os passageiros que precisassem ir ao lado leste da cidade precisassem tomar o ônibus da Serviluz, com passagens a Cr\$ 2,50³⁴⁵.

Além do crescimento pouco planejado da cidade, a escassez de ônibus se devia também ao modelo das concessões de linhas dos anos de 1950. Primeiro porque cada companhia permissionária dispunha de quantidades diferentes de carros. Dessa forma, sujeitos às paradas nas garagens e a outros imprevistos, nem sempre havia coletivos de reserva que pudessem dar conta da demanda de viagens, especialmente nas linhas mais longas. Depois, porque as diferentes

³⁴² **O Povo**, Fortaleza, 13 dez. 1952.

³⁴³ **O Povo**, Fortaleza, 10 dez. 1955.

³⁴⁴ ESPINOLA, Rodolfo. Op. cit.

³⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 10 dez. 1955.

distâncias e as necessidades de transporte de cada bairro eram distintas. E, finalmente, porque a Secretaria de Serviços Urbanos não determinava o número de veículos que deveria servir a cada viagem, limitando-se, laconicamente, a negar concessão àqueles que não pudessem oferecer “em boas condições de tráfego, a juízo da Prefeitura, de três a seis auto-ônibus ou um número de lotações com capacidade para transportar de 60 a 120 passageiros no mínimo”³⁴⁶.

Isso dava ensejo a uma miríade de irregularidades, que eram mais ou menos toleradas pelas autoridades, a se considerar a rotina de queixas que levou o comentarista do *O Povo* a apelar para a sabedoria popular: “e se aqui estamos a falar novamente de sua existência, é porque acreditamos firmemente que água mole em pedra dura tanto dá até que fura”³⁴⁷. Indiferentes aos acordos de concessão, os donos dos ônibus diluíam suas frotas entre horários e itinerários, de acordo com os resultados da exploração de cada caminho:

Por conta própria a empresa encurtou o percurso [...]. Depois, reduziu o número de ônibus. E, por fim, andou às favas o cumprimento dos horários. E isso não acontece só em relação àquela empresa e àquele bairro. É fato comum e corriqueiro³⁴⁸.

Não raro, eles deslocavam parte dos carros de uma linha para outra, escudados pelas deficiências da fiscalização e pelas imprecisões dos regulamentos, completamente alheios aos reclamos das pessoas por mais ônibus. Como a população conhecia essas estratégias, a revolta se espalhava e as consequências das enormes filas nos pontos e dos atrasos chegavam a ser violentas:

Explora a linha [da Vila União] a Empresa Guarani, que tem uma frota de sete ônibus, mas que é concessionária ainda dos transportes coletivos para Pacajús, Horizonte, Guarani e Chorozinho. Para a Vila União, a empresa destaca apenas dois veículos [...] Raro é o dia que em que não é retirado um carro da linha para servir às outras [...] Depois de horas de espera [no ponto do ônibus] chegou um veículo que

³⁴⁶ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

³⁴⁷ *O Povo*, Fortaleza, 8 fev. 1957.

³⁴⁸ *Idem*.

foi tomado de assalto, inclusive com passageiros trepados na capota. O chofer se negou a partir, o que deu início a um conflito, serenado com a presença da rádio patrulha³⁴⁹.

A prática de levar ônibus de um caminho a outro parecia ser adotada principalmente nas empresas que operavam várias linhas da cidade e tinham frotas com muitos carros. Provavelmente, maiores alternativas de itinerários permitiam a transferência dos veículos para as rotas que davam mais lucros. Essa possibilidade, certamente, não se dava aos empresários menores, permissionários de apenas um ou dos roteiros, com um pequeno número de coletivos.

O caso da Auto Viação Fortaleza foi um exemplo das possibilidades de crescimento das empresas de ônibus e de suas práticas nos anos 1950. Em novembro de 1955, seu Albuquerque Lima incorporou à sua companhia o patrimônio da Empresa Bom Jesus, que era então concessionária das linhas Aldeota, Pinto Madeira e Pereira Filgueiras. Com o negócio, ele acabou ganhando a permissão para operar nas linhas da antecessora, “reconhecidamente mal servidas, deficientes”. Seu Albuquerque Lima estava disposto a resolver o problema crônico do caminho. Logo no começo de suas atividades, prometeu ao repórter do *O Povo*, que “aquelas três linhas iriam contar com os ônibus que necessitassem”³⁵⁰. Mas, para honrar o compromisso, parece ele teve de “descobrir um santo para cobrir o outro”. Depois de uma semana que seus ônibus circulavam pela grã-fina linha da Aldeota, *O Povo* revelou a estratégia do empresário, compondo um riquíssimo quadro da apropriação diferenciada dos serviços públicos pelas camadas urbanas de Fortaleza:

Todavia, soubemos que a linha da Vila Santo Antônio, pros lados do Pirambú, foi seriamente prejudicada. Isso porque o referido empresário, que também a explora, achou por bem retirar alguns dos veículos da dita linha para beneficiar a zona da Aldeota. Se os transportes da Vila Santo Antônio já eram deficientes, pior ficaram agora, urgindo providências do Sr. Albuquerque Lima³⁵¹.

³⁴⁹ *O Povo*, Fortaleza, 14 jul. 1953.

³⁵⁰ *O Povo*, Fortaleza, 12 nov. 1955.

³⁵¹ *O Povo*, Fortaleza, 17 nov. 1955.

É possível que as autoridades do trânsito flexibilizassem suas exigências e delegassem às companhias, mesmo que sem formalidades, a distribuição dos ônibus nos horários e itinerários que lhes fossem mais convenientes. Ou, pelo menos, elas fizessem ouvidos moucos às diuturnas queixas da população. Assim foi o caso da linha da Hospedaria Getúlio Vargas, em 1953. Contava-se que a empresa permissionária destinara dois ônibus ao percurso, mas que colocava apenas um deles em tráfego, “causando prejuízos irreparáveis a todos quanto por infelicidade residem naquele bairro”³⁵². Logo que foi publicada na coluna *Terra de Ninguém*, de *O Povo*, a situação chegou ao conhecimento do coronel Aberlado Rodrigues, Inspetor do Trânsito, que, no dia seguinte, tratou de tomar satisfações do dono dos ônibus. Entretanto, os argumentos do empresário acabaram convencendo o policial, que resolveu, então, considerar a possibilidade de reservar apenas um ônibus para o lugar:

Acrescentou o Inspetor do Trânsito que de agora por diante nos horários de maior movimento, [...] dois veículos fariam o percurso da Hospedaria. [...] Nos outros horários, como não havia de fato movimento, pois os moradores do bairro preferiam andar dois ou três quarteirões e ir apanhar o ônibus de São Gerardo, ficaria trafegando apenas um carro³⁵³.

O caso é que equacionar horários de pico para direcionar a frota disponível, apesar de ser um instrumento capaz de melhorar o transporte e até de minimizar os preços de passagens, não fazia parte de um planejamento da mobilidade urbana da Prefeitura de Fortaleza ou mesmo do Estado, através da Inspetoria do Trânsito. Sobre isso, restava somente uma desesperança da população:

Não acreditamos no empirismo das providências de trânsito tomadas de quando em vez pelas autoridades locais, desservidas comumente de um órgão estatístico que lhes forneça, ao menos, o essencial para a adoção de certos planos básicos ou para sua reforma com o decorrer dos tempos. [...] No tocante aos ônibus, que temos nós de estatística atualizada? Há alguma seção na Inspetoria ou de outra repartição qualquer dedicada exclusivamente aos transportes coletivos? Há inspetores anotando, controlando a saída e a chegada, nos pontos de

³⁵² *O Povo*, Fortaleza, 24 ago. 1953.

³⁵³ *O Povo*, Fortaleza, 26 ago. 1953.

parada, desses carros? Há inspeção rigorosa de horários? [...] Urge, pois, que as autoridades estaduais e municipais se empenhem, através de um levantamento estatístico da situação, no sentido de verificar quais as linhas que necessitam de ser melhoradas em matéria de transportes de passageiros, empregando os meios a seu alcance para que o público não critique tanto a falta de medidas ao seu proveito³⁵⁴.

Sem planejamento público, as iniciativas de transferir carros para roteiros com maior demanda – ou ainda, com mais possibilidades de lucro – emanavam muito mais da ação dos donos de ônibus que dos poderes públicos na década de 1950.

Pedimos para o fato as providências das autoridades competentes que precisam agir não só nesse caso [da escassez de ônibus para a Vila dos Sargentos] como em outros semelhantes, de empresários que, ao seu bel prazer estão quase todo o dia a estabelecer mudança de itinerário em seus veículos, deixando densos trechos da cidade sem transporte³⁵⁵.

O percurso do transporte de massa, outrora rigidamente controlado em trilhos fincados no chão, tornava-se fluido e móvel nas rodas de ônibus. E, na forma como se deu a exploração do transporte nos anos 1950, um dos mais poderosos instrumentos disciplinadores do espaço e dos comportamentos urbanos acabaram sendo transferidos das mãos das autoridades públicas aos interesses de particulares. Desta forma, os ônibus se transformavam. Na aceleração e na simultaneidade das relações na cidade-mercadoria, eles abandonavam seus papéis no projeto ordenador urbano para se tornar emblemas da irracionalidade.

Se os donos de ônibus olhavam apenas para seus bolsos para definir os roteiros, era justamente sobre esse argumento que os passageiros encontravam as pequenas brechas para atuar. Para mudar, o jeito era tocar no *calcanhar de Aquiles* dos empresários. Então, quando a Prefeitura aprovou um aumento no preço das passagens em abril de 1959, os usuários da linha Dom Manuel deixaram de tomar o ônibus, acuados pelo impacto do transporte no orçamento. Era mais vantajoso fazer o pequeno percurso do Centro até a avenida à pé. Então,

³⁵⁴ **O Povo**, Fortaleza, 23 jul. 1957.

³⁵⁵ **O Povo**, Fortaleza, 15 jul. 1953.

diante do prejuízo, o *seu* José Otoch, dono da Empresa São Jorge, dirigiu-se ao departamento de transportes da Prefeitura e sugeriu a fusão da linha com o já existente itinerário para a Praça Paula Pessoa. A ideia foi prontamente atendida, enquanto o empresário era elogiado nos jornais por garantir a ligação “dos dois pontos cobrando a mesma passagem”³⁵⁶. Todos ficaram satisfeitos e a cidade deixou de contar com uma linha que não correspondia às expectativas de ganho das empresas de ônibus. Da mesmíssima forma como aconteciam com os roteiros mais longe do Centro...

Noutra ocasião, os moradores da Aldeota, satisfeitos em poder rumar para o bairro de Joaquim Távora diretamente – sem terem de passar pelo Centro – num dos poucos roteiros que permitiam a ligação bairro a bairro da cidade³⁵⁷, pediam que o empresário – ele mesmo – inaugurasse o sentido Joaquim Távora – Aldeota, com carros rodando no sentido contrário. Seus argumentos eram convincentes: “Seria mais um grande serviço prestado à coletividade, e também mais um meio de renda para a empresa, que está imitando os grandes centros urbanos do país, com coletivos servindo a diversos bairros”³⁵⁸.

Todavia, no dia-a-dia, quando partiam das autoridades, as mudanças nos itinerários eram paliativas, tomadas em situações de emergência, que estavam desvinculadas de qualquer perspectiva orgânica dos fluxos da cidade. A resposta do fiscal de trânsito Gerardo Moura ao funcionário público Arivaldo Lima Fontes, inconformado com a crônica falta de ônibus na Vila Operária³⁵⁹, revelava como os problemas dos coletivos eram resolvidos muito mais nas ruas que nos gabinetes da Prefeitura:

Dessa maneira, é lógico que existem transportes para a Vila Operária, se bem que algumas vezes falham. Mas quando tal acontece, eu, em consonância com as autoridades de trânsito em serviço naquele logradouro, fazemos colocar uma caminhonete de Parangaba para suprir a irregularidade³⁶⁰.

³⁵⁶ **O Povo**, Fortaleza, 29 abr. 1959.

³⁵⁷ A linha, todavia, não era alternativa ao traçado concêntrico dos ônibus, uma vez que o itinerário completo era Cento – Aldeota – Joaquim Távora. **O Povo**, Fortaleza, 20 jun. 1959.

³⁵⁸ **O Povo**, Fortaleza, 20 jun. 1959.

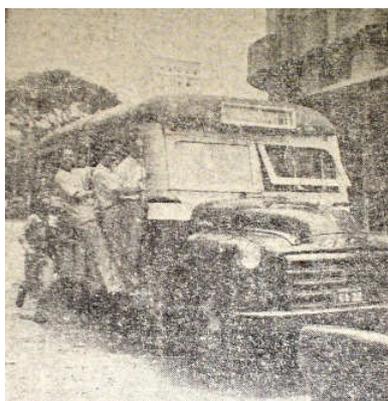
³⁵⁹ **O Povo**, Fortaleza, 18 nov. 1954.

³⁶⁰ **O Povo**, Fortaleza, 22 nov. 1954.

Em 1959, o expediente de transferir ônibus para linhas mais rentáveis ainda parecia ser amplamente usado pelo empresariado do transporte. O mesmo *seu* José Otoch, da Empresa São Jorge, cuidou de contestar, na imprensa, “a denúncia de que a empresa estaria transferindo ônibus da linha de Aldeota (passagem a Cr\$ 3,50) para a do Cocó (Cr\$ 4,00)”. Talvez o empresário desconhecesse o limite mínimo de três ônibus recomendado pela Prefeitura, uma vez que afirmou que existia “apenas um veículo na segunda das linhas”, a mais cara – do Cocó. E concluía sua defesa com o manifesto da lógica que movia a exploração da mobilidade urbana nos anos 1950: “A linha da Aldeota é talvez a mais importante com que contamos e não iríamos retirar ônibus para uma linha suplementar, que não oferece maior interesse”³⁶¹.

2.8. Atraso e lotação

Aliás, não era só sobre o traçado das linhas que repousavam as preocupações com o lucro dos empresários. Outros fatores também comprometiam os balanços contábeis das empresas e era preciso lançar mão de soluções pouco ortodoxas. Um grande problema era o ônibus noturno, que deveria rodar desde 1952, quando, driblando as resistências, a Inspetoria Estadual do Trânsito ampliou o horário de circulação de coletivos até a meia-noite³⁶².



Correio do Ceará, Fortaleza, 7 mar. 1953.

³⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 28 jul. 1959.

³⁶² **O Povo**, Fortaleza, 2 out. 1952.

Mas se, durante o expediente, a escassez de coletivos trazia dificuldades de chegar ao trabalho³⁶³, à noite, quando os passageiros escasseavam, os ônibus desapareciam de vez. “As empresas de ônibus Pedreira, Severino e São Jorge aboliram de seus ônibus a viagem que obrigatoriamente têm que fazer à meia-noite, todos os dias”³⁶⁴.

A artimanha era possível porque as autoridades se omitiam, deixando que os empresários retirassem os carros impunemente e afetassem a vida de moradores de vários bairros de Fortaleza.

Dias atrás denunciemos a atitude da Empresa Iracema [...] que havia suprimido o horário da meia-noite. [...] Esperávamos que uma vez divulgada a irregularidade, as autoridades competentes adotassem as necessárias providências no sentido de serem observadas as determinações vigentes. Com surpresa nossa, no entanto, os ônibus daquela empresa continuam trafegando somente até às 23 horas. [...] De outra forma, temos que convir que há uma crise de autoridade em face da qual os empresários se arvoram em todo poderosos, passando a agir como bem lhes convém em absoluto desprezo pelos compromissos assumidos e pelos interesses da população³⁶⁵.

Abandonados, restava a eles apelar para a *consideração* dos donos de ônibus:

Diga-se de passagem, Sr. Redator, que a linha [da Aerolândia] é bem servida durante o dia. No entanto, na parte noturna, parece que recolhem os ônibus deixando apenas um para fazer todo o serviço. [...] O proprietário precisa ter mais consideração com os que lhe dão extraordinário lucro³⁶⁶.

O resultado mais flagrante da falta de ônibus era a lotação. Junto com dramas da precária situação dos *calhambeques*, o excesso de gente dentro dos ônibus marcava o panorama do transporte público de Fortaleza.

Mas um número reduzido de ônibus rodam nessas linhas [dos bairros, subúrbios e distritos]. Decorrente desta circunstância vem a

³⁶³ **O Povo**, Fortaleza, 13 abr. 1956.

³⁶⁴ **O Povo**, Fortaleza, 26 fev. 1954.

³⁶⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jan. 1954.

³⁶⁶ **O Povo**, Fortaleza, 3 jan. 1956.

superlotação que vemos nos veículos, com passageiros espremidos uns contra os outros, como sardinhas em lata, com a única diferença de que nos ônibus não existe o molho... Essa superlotação, além do desconforto que causa, inclusive aos passageiros que viajam sentados, tem o inconveniente de dificultar o desembarque daqueles que precisam descer no meio do caminho³⁶⁷.

E as dificuldades de desembarcar faziam com que os ônibus ficassem muito tempo parados nos pontos, enquanto os passageiros se aventuravam entre a massa humana para chegar à porta de saída. Assim, os ônibus atrasavam e as filas se multiplicavam...³⁶⁸

As filas para esperar ônibus foram instituídas pela Inspetoria de Trânsito em 1940³⁶⁹, em resposta às confusões que aconteciam na hora do embarque. Dez anos depois, elas se tornaram o espelho nas calçadas das tensões vindas da superlotação no interior dos ônibus.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 3 dez. 1955.

E como era raro encontrar um ônibus que ainda tivesse algum espaço para subir, principalmente nos horários de fins de expediente, as pessoas clamavam por organização nas filas de espera de ônibus:

Adiantam os reclamantes [da Gentilândia e do Benfica], que de certo tempo para cá, devido a falta de fiscalização, as filas não são

³⁶⁷ **O Povo**, Fortaleza, 2 abr. 1954.

³⁶⁸ **O Povo**, Fortaleza, 15 dez. 1959.

³⁶⁹ **O Povo**, Fortaleza, 17 set. 1940.

obedecidas. Os ônibus ali são apanhados aos atropelos e empurrões, sem o mínimo de respeito aos direitos daqueles que se postam pacientes *nas cobrinhas*, aguardando seu transporte³⁷⁰.

A espera por ônibus era tão grande, que os moradores da Vila União se queixavam que tinham “os tornozelos inchados de tanto ficarem de pé nas filas”. E, caso fossem apelar para o dono do ônibus, o desfecho poderia ser violento: na Vila União o empresário desacatou “os passageiros, chegando mesmo a se armar de manivela para espancá-los”³⁷¹.

Em setembro de 1955, a Inspetoria Estadual de Trânsito colocou em prática as *filas duplas*. A estratégia consistia em separar em duas filas, nas paradas, as pessoas que desejassem viajar sentadas daquelas que não se importavam em seguir em pé. Assim, caso chegasse um ônibus com lotação sentada completa, ingressariam somente passageiros da segunda fila.

A iniciativa dividiu as opiniões. Telmo de Freitas, na coluna *Omnibus*, da *Gazeta de Notícias*, teceu rasgados elogios à Inspetoria de Trânsito, mesmo argumentando que “todo e qualquer empreendimento, posto em experiência mesmo depois de minuciosos estudos” ainda podia demandar pequenos acertos:

Constituiu uma medida auspiciosa e oportuna a que acaba de ser lançada pela Inspetoria Estadual de Trânsito. [...] Com a instituição das filas duplas, extinguiu-se a “lei do mais forte” no período de maior movimentação³⁷².

O problema não estava nas filas, mas na falta de ônibus. E, se era difícil fazer com que as pessoas respeitassem apenas uma fila, quanto mais duas delas! Em 1959 a Inspetoria de Trânsito, convencida das dificuldades em espalhar guardas por todos os pontos de ônibus, resolveu afixar tabuletas com os dizeres “Faça fila” nas paradas³⁷³. Todavia, a medida era tímida frente ao imenso problema e, talvez por isso, mereceu a completa indiferença da população:

³⁷⁰ **O Povo**, Fortaleza, 22 mar. 1955.

³⁷¹ **O Povo**, Fortaleza, 7 jun. 1957.

³⁷² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 set. 1955.

³⁷³ **O Povo**, Fortaleza, 3 abr. 1959.

Há pessoas que se colocam em ordem nas filas, mas quando chegam perto da porta do ônibus, não podem entrar e ficam esperando que entrem os insubordinados. Como a tal desordem não se procura dar jeito, não será de se admirar que até pessoas bem educadas, para não serem prejudicadas, tenham que recorrer aos empurrões³⁷⁴.

Além dos incômodos e da instalação do inevitável clima de disputa por espaços que embalava os coletivos, a superlotação trazia riscos à segurança. Os empurrões e cotoveladas no momento dos embarques prejudicavam principalmente os passageiros de constituição mais frágil. Havia machucados e quedas. Nos horários de pico, quando os ônibus trafegavam com pessoas dependuradas nas portas, havia sérios perigos de acidentes. Isso sem considerar o fato de os passageiros estarem “expostos à ação dos batedores de carteira”³⁷⁵. Sem dúvida, apinhados de gente, ônibus eram perigos ambulantes de todos os tipos:

Dito chofer, com seu veículo completamente lotado, conduzindo inclusive passageiros à porta, teve sua visão prejudicada e, por isso, quase provocou um acidente de conseqüências graves. Não fosse a habilidade do motorista do outro ônibus, que seguia na mesma direção, o acidente não teria se restringido a um ligeiro abalroamento³⁷⁶.

Diante das adversidades, os passageiros buscavam contornar a situação usando táticas nem sempre seguras:

Antônio Lourenço Filho vinha para o Centro da cidade. Como os ônibus estivessem passando completamente lotados, resolveu apanhar um para o fim da linha e de lá voltar para a Praça do Ferreira. No cruzamento da Avenida Santos Dumont com a rua Leonardo Mota, o operário resolveu saltar para tomar um carro que vinha para o Centro. E antes que o veículo freasse, pulou. Desequilibrou-se e caiu violentamente no calçamento, ferindo-se³⁷⁷.

Os contemporâneos dos ônibus de 1950 entendiam que o excesso de lotação era resultado da falta de ônibus nas ruas e do crescimento

³⁷⁴ Idem.

³⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 15 dez. 1959.

³⁷⁶ **O Povo**, Fortaleza, 24 nov. 1959.

³⁷⁷ **O Povo**, Fortaleza, 15 mar. 1954.

excessivamente rápido da cidade. Achavam que a solução para o problema era algo próximo da “duplicação do número de carros”, mas admitiam que tal era “impossível no momento”³⁷⁸. Dessa forma, revelavam que a opinião pública pouco se importava com os planejamentos de vias e de circulação na cidade. Havia ainda os de boa vontade, que chegavam a considerar o fenômeno uma demanda *natural* da vida urbana, uma vez que o sistema de transporte estava notadamente obsoleto e ineficiente enquanto as pessoas eram compelidas a ingressar nas “latas de sardinhas”:

Já que o número de auto-ônibus é insuficiente para atender às necessidades do povo, o excesso de lotação, sem deixar de ser um erro, [...] não deixa de ser também um recurso natural a que não podemos nos furtar de pôr em adoção como medida de emergência e, até certo ponto, imperiosa³⁷⁹.

Entre 1948 e 1959, a Inspetoria Estadual do Trânsito reiterou diversas vezes a proibição de os ônibus trafegarem superlotados. Em 1958, o Inspetor Elísio Gentil de Aguiar organizou seus guardas em “comandos que não permitiam, de maneira nenhuma, a viagem de passageiro à porta”. Naquela campanha, os *comandos* apreenderam dois ônibus – um da Serrinha e outro da Barra do Ceará – em apenas um dia³⁸⁰, dando a tônica do desfalque à frota urbana que tais operações acarretavam. E com menos ônibus, sobravam mais problemas de lotação.

Assim, parecia que, aos olhos da Inspetoria, ameaças e punições eram as únicas maneiras de resolver a lotação nos ônibus. Entretanto, pouco elas surtiam efeito. Primeiro porque, mesmo com as proibições pintadas “com todas as cores de uma coisa séria e válida, e que [devia] ser rigorosamente cumprida”, logo eram elas relegadas ao esquecimento, “relaxando-se a fiscalização e voltando-se à mesma situação anterior”³⁸¹. Depois porque, nas ruas, a proibição de ônibus levarem gente demais era quase inaplicável:

³⁷⁸ **O Povo**, Fortaleza, 2 abr. 1954.

³⁷⁹ **O Povo**, Fortaleza, 28 nov. 1955.

³⁸⁰ **O Povo**, Fortaleza, 11 jun. 1958.

³⁸¹ **O Povo**, Fortaleza, 28 nov. 1955.

Há proibição atualmente para o excesso de lotação nos carros de transporte coletivo. Certo. Mas o povo não estava instruído a este respeito. E o que sucedeu foi isto: Depois de entrar no veículo toda uma fila de gente desejosa de chegar cedo em casa, verificaram os motoristas, temerosos da multa, que não podiam sair com carga humana superior à prevista oficialmente. Nesse caso, quem é que devia descer? E a balbúrdia reinou. E os passageiros sentados protestaram contra o impasse criado e a demora injustificável³⁸².

Alguns motoristas nem paravam nos pontos, saindo já do início da linha com ônibus abarrotados de gente:

Como está é que não é possível: os passageiros esperando horas e horas nas esquinas os ônibus que já vêm superlotados e que, às vezes, sequer param, porque vinte gramas a mais no seu peso seria o estouro³⁸³.

Garantir a lotação completa logo no início do itinerário era interessante aos empresários de ônibus. E parece que a recomendação de esperar o carro encher antes de colocá-lo em trânsito tinha sido comum entre eles³⁸⁴. “Outro abuso que continua a se verificar: os ônibus, quando cheios de passageiros sentados, não saem, porque ainda falta completar a lotação em pé”³⁸⁵.

Além disso, as mudanças aleatórias no traçado dos itinerários ampliavam o problema da lotação e dos atrasos:

Informaram os reclamantes [do bairro Parangabussú (*sic*)] que os ônibus [...] tem seu percurso somente até os limites daquele bairro. No entanto, os veículos estão passando de seu limite, indo também linha do Coqueirinho e Bela Vista. O que prejudica imensamente a população do bairro, pois quando passam ali vêm superlotados com os habitantes dos dois últimos bairros³⁸⁶.

Nessa confusão, os ônibus atrasavam. Não era possível chegar ao trabalho a tempo. Os horários designados nas concessões eram simplesmente ignorados,

³⁸² **O Povo**, Fortaleza, 19 abr. 1952.

³⁸³ **O Povo**, Fortaleza, 2 abr. 1954.

³⁸⁴ **O Povo**, Fortaleza, 14 out. 1959.

³⁸⁵ **O Povo**, Fortaleza, 17 nov. 1955.

³⁸⁶ **O Povo**, Fortaleza, 3 dez. 1957.

tanto por conta da dinâmica de funcionamento do transporte como pelas práticas cotidianas. Era comum que os ônibus perdessem tempo para pequenos reparos, no meio da jornada, para “botar água ou revisão mecânica”³⁸⁷.

Freqüentemente ocorre, como ontem, serem os passageiros convidados a descer do coletivo, depois de algum tempo de espera, para que o motorista possa abastecer o ônibus³⁸⁸.

Os atrasos pioraram quando, em 1953, a Inspetoria de Trânsito resolveu diminuir o intervalo das paradas de ônibus, designando pontos de 100 em 100 metros nas esquinas³⁸⁹. Antes, os pontos de 200 em 200 metros, no meio dos quarteirões, permitiam que os ônibus circulassem com mais velocidade. Em contrapartida, com mais paradas, os ônibus ficavam ainda mais morosos e faziam menos viagens. As filas, mesmo espalhadas amiúde nos pontos, continuaram, as lotações aumentavam e ficava mais difícil conseguir um lugar nos ônibus. Em 1954, o leitor J. B. Cardoso denunciou em *O Povo* que, na Aldeota, o tempo médio de espera dos coletivos era de meia hora³⁹⁰.

Sem solução para os problemas, os fortalezenses se arriscavam em propostas que, pelo menos, pretendiam suavizar as mazelas de lotação, levando em conta os defeitos originais do sistema de transporte público. Seria possível, por exemplo, estabelecer um número exato de pessoas nos pontos de ônibus que poderiam subir no próximo coletivo? Pelo menos assim não haveria briga nem empurra-empura...³⁹¹. No caso das linhas mais longas, cujo trajeto demorado acarretava imensas filas, talvez fosse conveniente designar alguns carros para voltar no meio do caminho. Assim, as pessoas que quisessem viajar apenas um trecho não ficariam esperando demais, tampouco lotariam os carros que

³⁸⁷ **O Povo**, Fortaleza, 10 jun. 1959.

³⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 22 maio 1953.

³⁸⁹ É possível que a medida fosse uma alternativa para minimizar o tamanho das filas nos pontos e azeitar o fluxo de automóveis. A localização das paradas de ônibus nas esquinas tinha sido objeto de defesa do vereador Pedro Paulo ainda em 1952. Ata da 35ª sessão ordinária do período legislativo de 1952 da Câmara Municipal de Fortaleza, Fortaleza, 17 abr. 1952.

³⁹⁰ **O Povo**, Fortaleza, 7 abr. 1954.

³⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 19 abr. 1952.

chegariam mais longe...³⁹² Aliás, poderiam ser afixadas tabuletas no interior dos ônibus informando os horários de cada viagem, para controle dos passageiros³⁹³ – ou ainda, dando desfecho definitivo ao problema da quantidade de carros na cidade, por que não inflar a frota com ônibus elétricos, alimentados com a energia de Paulo Afonso, como já acontecia em Recife³⁹⁴?

³⁹² **O Povo**, Fortaleza, 28 nov. 1955.

³⁹³ **O Povo**, Fortaleza, 24 jul. 1952.

³⁹⁴ **O Povo**, Fortaleza, 18 mar. 1955.

3. O CALOR DA DISCUSSÃO

Não havia modelo terminado para ser seguido na montagem do novo serviço de locomoção urbana da Fortaleza dos anos 1950. Apesar dos esforços das autoridades em construir um saber urbanístico sobre o transporte coletivo ou em buscar inspiração em outros lugares que também se perderam no turbilhão de crescimento urbano depois da Segunda Guerra Mundial, não havia solução que se encaixasse na singularidade de Fortaleza.

Mas o transporte público tinha de ser controlado, não somente em função da vocação econômica peculiar de Fortaleza ou do seu destino de aumentar repentinamente acolhendo as pessoas chegadas do sertão. Imprimia-se uma nova dinâmica urbana, onde os ônibus pareciam *soluções-problema* únicos, urdidos com o tempero das características e formas de ação próprias dos empresários e das autoridades da cidade.

Como os ônibus embrenhavam-se nas vidas de todos os habitantes da cidade, passageiros, trabalhadores, empresários de ônibus e autoridades enredaram-se na montagem do novo serviço. Entretanto, na mesa das negociações políticas, poderes públicos e empresários parecem ter protagonizado os mais acalorados debates. Sempre que as discussões sobre os reajustes de tarifas entravam em pauta, eles se enfrentavam e, com isso, davam pouco a pouco as formas do sistema de ônibus de Fortaleza. Mormente, essas discussões giravam em torno da difícil equação na qual os preços altos vitimizavam os passageiros, enquanto as empresas reclamavam maior remuneração, acuadas com os altos preços de peças e gasolina e pelas reivindicações de salários de motoristas e cobradores.

3.1. Os donos de ônibus

Ao comentar alguma nostalgia dos fortalezenses a respeito da resolução da *The Ceará Tramway Light and Power* de suspender o tráfego de bondes elétricos da cidade em 1947, o professor Gisafran Jucá sugeriu a grande transformação no

sistema de transporte coletivo que marcou a trajetória urbana de Fortaleza na década de 1950:

Mas pouco a pouco diminuiu o entusiasmo pelos velhos bondes e começou a ser incrementada a chamada *indústria do transporte autoritário*. A promessa passara a ser a instalação de ônibus novos.³⁹⁵

A substituição dos *tramways* por ônibus movidos à gasolina no final dos anos 1940 acompanhou uma tendência geral das cidades da América Latina nas quais “em paralelo à deterioração dos bondes ocorre[u] um processo de contínuo de crescimento do setor privado operando veículos de pequeno porte e, em seguida, ônibus”³⁹⁶.

Até então, o modelo fundamental do transporte urbano de Fortaleza se baseava na presença da *Light*, responsável também por outros serviços urbanos, como a energia elétrica, que lhe imprimiam papel fundamental no desenho da ocupação do solo urbano³⁹⁷. Junto da *Light*, havia ônibus e caminhonetes rodando pela cidade, que se embrenhavam nas flagrantes deficiências dos bondes elétricos. Eram experiências individuais de motoristas que, embora fossem fundamentais às rotinas de deslocamentos da cidade, não chegavam a satisfazer as necessidades da população, muito menos a substituir os bondes elétricos.

Quando a *Light* abandonou o transporte público, os fortalezenses viram-se diante do desafio de montar um novo protocolo de exploração das rotas urbanas que permitisse o equilíbrio das pressões populares e as demandas por melhores e mais amplas condições de locomoção. Era necessário montar um corpo de regulamentos capaz de controlar a criação e o uso do espaço urbano, estipulando os limites da realização ideal da cidade nas rodas dos coletivos automotores³⁹⁸ à sombra da nova ordem política posterior a 1945.

³⁹⁵ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. Cit.

³⁹⁶ BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. Op. cit.

³⁹⁷ O papel das empresas urbanizadoras na ocupação do solo e negócios imobiliários das cidades brasileiras foi estudado em diversas obras. Destaca-se o estudo de ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.

³⁹⁸ Idem.

A reorganização dos transportes constituiu-se então em tema privilegiado das campanhas eleitorais. Argumentava-se que não era possível organizar as cidades, desenvolver planos de urbanização e uso do solo e, ao mesmo tempo, manter a oferta dispersa e sem nenhum controle por parte dos poderes públicos municipais³⁹⁹.

Inaugurar um modelo diferente para o serviço de transporte não era tarefa fácil, mesmo porque as condições de mobilidade urbana se deterioravam rapidamente, exigindo das autoridades a urgência de medidas saneadoras. Na maior parte das vezes, essas medidas tomavam o lugar de ações de planejamento. E, na brecha deixada pela *Light* na cidade que crescia desordenada, a década de 1950 foi marcada pelo surgimento de muitas empresas dispostas a operar os coletivos de Fortaleza.

Esse conjunto de concessionárias de transporte teve papel fundamental na montagem da rede de serviços públicos naqueles tempos. Entretanto, uma breve observação das características das empresas e firmas individuais que iniciaram no transporte revela um panorama crivado de experiências plurais, condicionado às circunstâncias das grandes transformações urbanas naquele tempo.

Por isso, não basta expressar a nova configuração da exploração do transporte público nos anos 1950 como a emergência da *indústria do transporte autoritário*. É preciso reconstruir – a partir das evidências das experiências passadas que chegaram até nós – a dinâmica de formação dos agentes sociais ligados ao transporte de Fortaleza. Isso significa colocar as relações entre autoridades e empresários de ônibus em sua dimensão histórica, reconhecendo nas suas *práticas sociais* a construção de sua consciência e identificando o seu movimento de *fazer-se*⁴⁰⁰ em suas *estratégias*⁴⁰¹ de relacionamento com os outros grupos.

³⁹⁹ BRASILEIRO, Anísio: Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. Op. cit.

⁴⁰⁰ THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

⁴⁰¹ O binômio *tática / estratégia* de Michel de Certeau parece constituir um instrumental teórico capaz de traduzir o momento de reformação da exploração do transporte em Fortaleza. Nos anos 1950, tanto as autoridades da cidade quanto os empresários de ônibus buscavam construir certos protocolos racionais de uso e exploração do transporte, em contraponto à relativa ausência de

Basta recorrer à lista das evidências de que o transporte era ruim para saber que as empresas de ônibus eram as vilãs da vida urbana da década de 1950. Entretanto, a julgar pelas notas publicadas na imprensa da Capital, isso não foi prerrogativa daquele período, uma vez que bondes e ônibus sempre foram alvos de insatisfações de passageiros.

A diferença era que, no meado do século XX, tanto os empresários quanto os poderes públicos ensaiavam suas atitudes e experimentavam-se mutuamente diante da realidade concreta cada vez mais complexa de Fortaleza. Não podiam ser compreendidos como parte de uma *estrutura* social preconcebida a partir da divisão de classes. Ao contrário, estavam em pleno *processo* de construção de sua autorrepresentação como categoria social na cidade.

As pessoas se vêem numa sociedade estruturada de um certo modo (por meio de relações de produção fundamentalmente), suportam a exploração (ou buscam manter poder sobre os explorados), identificam os nós dos interesses antagônicos, debatem-se em torno desses mesmos nós e, ao curso de tal processo de luta, descobrem a si mesmas como uma classe, vindo, pois, a fazer a descoberta de sua consciência de classe. Classe e consciência de classe são sempre o último e não o primeiro degrau de um processo histórico real⁴⁰².

Um longo caminho de conflitos e acomodações foi trilhado até que os empresários de ônibus harmonizassem suas diferenças e formulassem suas bandeiras de luta diante da Prefeitura, dos trabalhadores e da população de Fortaleza. Nesse caminho, o valor fixado para passagem e a reserva de linhas à exploração de cada companhia parecem ter sido peças-chave para a compreensão das relações com as autoridades e a população.

3.1.1. *Light versus Ônibus*

As deficiências do transporte eram conhecidas das autoridades desde os primeiros tempos em que os bondes da *Light* começaram a trafegar. Os jornais se

regulação para ônibus do período anterior. CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

⁴⁰² THOMPSON, E. P. Algumas considerações sobre classe e a “falsa consciência”. In: **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. São Paulo: UNICAMP, 2001.

enchiam de queixas de passageiros sobre escassez de itinerários e precariedade das frotas. A partir de 1919, a cidade passou a contar com o serviço de ônibus, quando a Diretoria de Obras Públicas do Estado do Ceará resolveu importar dois carros para substituir os bondes puxados por burros no itinerário do Benfica até Parangaba⁴⁰³.

Em 1926 já existia o tráfego regular de um ônibus *Dodge Brothers* importado pelo Matadouro Modelo para garantir o transporte de seus funcionários e dos habitantes da vila operária no Barro Preto ao Centro da Capital⁴⁰⁴. O ônibus do Matadouro Modelo rodou por apenas um ano, mas acabou servindo a toda a população da região mediante a cobrança de tarifas, fazendo-se uma das primeiras experiências de transporte coletivo automotor da cidade⁴⁰⁵.

Naquele ano, a possibilidade de flexibilizar o monopólio de transporte da *Light* foi alvo de discussões dos deputados da Assembleia Legislativa do Ceará. Instigados por Fernando de Alencar Pinto, que pedira autorização para explorar o serviço de ônibus em Fortaleza, os parlamentares, embora considerassem que “serviços há que, dependendo de avultado capital dificilmente seriam realizados sem a concessão de monopólio durante certo tempo”, constataram que era “deficiente e não satisfaz as necessidades da coletividade a rede de tramways elétricos existente entre nós”, pois a cidade estava em face de “crescente desenvolvimento”. Portanto, resolveram autorizar a Câmara Municipal de Fortaleza “a contratar em concorrência pública e com quem mais vantagens oferecer, o estabelecimento do serviço de auto-ônibus na cidade de Fortaleza e seus arrabaldes, concedendo ao contratante o privilégio da sua exploração por vinte e cinco anos”⁴⁰⁶.

Entregar o transporte às empresas privadas foi a solução para o quadro de escassez. Se por um lado a ideia ameaçava a hegemonia da *Light* no transporte, por outro ela garantia a proteção para que cada linha fosse explorada *exclusivamente* por uma companhia, através de um mecanismo de concorrência

⁴⁰³ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 abr. 1919.

⁴⁰⁴ **Diário do Ceará**, Fortaleza, 31 jul. 1926.

⁴⁰⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 31 ago. 1927.

⁴⁰⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Ceará, 75ª Sessão, em 1º de outubro de 1926.

pública. Dessa forma, logo no início, o caminho percorrido pelo carro do Matadouro Modelo ficava preservado da concorrência⁴⁰⁷.

Mas ônibus eram produtos caros e a exploração de transporte em grande escala exigia investimentos que, até então, somente a *Light* conseguia mobilizar. Era preciso incentivar a criação de empresas na cidade, diversificando as opções de locomoção, ampliando itinerários. Talvez por isso, no ano seguinte, o Governo cuidou de isentar impostos:

Art 1º. É concedida a isenção de todos os impostos estaduais, excetuadas as taxas de água e esgoto pelo prazo de três anos à empresa de auto-ônibus Ribeiro e Pedreira desta capital entendendo-se livres de taxações estaduais cada um dos carros pertencentes à mesma empresa.

Parágrafo único: Os favores da presente lei são extensivos a qualquer outra empresa de auto-ônibus que montar nessa capital o serviço de transporte por meio de tais veículos, dentro do prazo de um ano, a contar da data da publicação da presente lei.

Art 2º. Fica a Câmara Municipal de Fortaleza autorizada a conceder isenção de impostos municipais àquela empresa bem como a qualquer outra que esteja isenta pelo Estado, nos termos do parágrafo único do artigo anterior⁴⁰⁸.

O plano de dotar Fortaleza de transporte a gasolina parecia traçado. Mas, como era de se esperar, ele encontrou resistências dos ingleses, que buscaram no contrato com o Governo mecanismos para evitar o tráfego de ônibus.

As suas faltas [da *Light*], notadamente a de material fixo e rodante, motivando a impontualidade dos horários influíram, sem dúvida, no aparecimento de uma empresa auto-ônibus em concorrência com os bondes elétricos, caso não previsto na concessão⁴⁰⁹.

Em comparação com os custos do material rodante importado dos *tramways*, os ônibus sem impostos eram muito mais viáveis. Assim, surgiram as

⁴⁰⁷ Anais da Assembleia Legislativa do Ceará, 75ª Sessão, em 1º de outubro de 1926.

⁴⁰⁸ Lei Estadual n. 2.565, de 5 de novembro de 1927.

⁴⁰⁹ Relatório do prefeito Godofredo Maciel apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 1928.

primeiras companhias organizadas de ônibus de Fortaleza. No final, a própria *Light* sucumbiu e resolver adotar automotores em sua frota⁴¹⁰.

Ainda em 1927 apareceram dois carros da Empresa Ribeiro & Pedreira e levaram a concorrência entre os *auto-ônibus* e os bondes às ruas⁴¹¹. O tema era controverso, justamente pelo contrato de exclusividade da empresa inglesa. Baseada nisso, em fins dos anos 1920, a *Light* travou intensas batalhas judiciais contra os ônibus. Em seu favor, usava da precariedade do calçamento de Fortaleza, uma vez que a instalação dos trilhos, anos antes, exigira melhorias e deixara as ruas por onde rodavam bondes as melhores vias da cidade. Nas outras rotas era difícil passar com carros. Por isso, os ônibus do senhor Oscar Pedreira andavam nas rotas calçadas, disputando passageiros com os bondes e causando prejuízos à inglesa.

No dia 30 de agosto de 1928, o “assunto na cidade fora o despacho favorável que o dr. Livino de Carvalho, Juiz de Direito da 1ª vara dera ao interdito proibitório requerido pela Ceará Tramway afim de que os auto-ônibus não pudessem trafegar em suas linhas, determinando que a multa para cada infração seja computada em 10:000\$000”⁴¹².

A proibição causou um rebuliço de grandes proporções. No cair da tarde, a população simpática à Ribeiro & Pedreira “não apenas por ser nacional, como também porque nos servia melhor e mais comodidade” juntou-se no Passeio Público, em frente à sede da companhia inglesa, bradando “morras à *Light*” em protesto. “O povo, depois, dirigiu-se à Praça do Ferreira, onde alguns exaltados tentaram arrancar e rasgar as safenas de alguns tramways que ali se achavam”⁴¹³. No desenrolar do processo, Ribeiro & Pedreira recorreu da decisão do juiz, mas seus ônibus continuaram proibidos de trafegar sobre os *rails* dos bondes elétricos.

Desde suas primeiras experiências, o serviço de locomoção por ônibus em Fortaleza teve a maior parte dos problemas resolvida no judiciário. É certo que até a metade do século XX não havia uma política pública ligada ao transporte

⁴¹⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 10 fev. 1929.

⁴¹¹ *Idem*.

⁴¹² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 31 ago. 1928.

⁴¹³ **Gazeta de Notícias**, 31 ago. 1928.

coletivo de passageiros em Fortaleza. Os contratos formalizados de permissão diziam respeito à gestão da *Light*. Por isso, ônibus e caminhonetes que circulavam nas ruas eram submetidos a poucas regras. A grande maioria não estava ligada a empresas regulares. 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. As medidas da Inspetoria de Trânsito “enfrentavam barreiras ante a realidade”⁴¹⁴ e, por vezes, chegavam a ser completamente ignoradas:

Trata-se da obediência aos horários na parte da noite. Como é de conhecimento público, a partir de 21 horas os ônibus saem da Praça do Ferreira de meia em meia hora, até as 24 horas, obrigatoriamente. Contudo, os ônibus da linha Benfica não ligam importância a essa determinação da Prefeitura. Fazem o horário que entendem⁴¹⁵.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a situação do transporte coletivo de Fortaleza se agravou para os passageiros de bondes e ônibus, principalmente por conta das políticas de racionamento de combustíveis e dos obstáculos para a importação de peças e insumos. Surgiram então as primeiras tentativas de solucionar o problema do transporte coletivo de Fortaleza através de novas regras e de transformações no sistema de concessão pública do serviço. Em 1945, o prefeito nomeado, Plácido Castelo, tomou novas medidas para facilitar a instalação das empresas e ampliação da oferta de coletivos:

Impõe-se a criação de novas linhas. [...] O sr. Plácido Castelo aboliu as restrições existentes para a instalação das empresas de ônibus. Qualquer pessoa poderá montar um serviço de transporte, desde que se comprometa a apresentar veículos novos e modernos⁴¹⁶.

⁴¹⁴ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

⁴¹⁵ **O Povo**, Fortaleza, 23 jul. 1954.

⁴¹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 7 nov. 1945.

O incentivo às empresas de ônibus ficou maior com o fim do conflito internacional e o fortalecimento da economia brasileira. Fortaleza se transformou num espaço fértil de alternativas de negócios, embalada por novas ordenações urbanas e embates de sujeitos sociais, que acabaram por alinhar os contornos para os serviços públicos. Nesse movimento, de acordo com o jornal *O Povo* de 11 de julho de 1951, o número de ônibus em circulação na cidade cresceu de 50, em 1946, para 228, em 1949⁴¹⁷.

3.1.2. A multiplicação das companhias

É importante lembrar que, enquanto os bondes estiveram nas ruas, mesmo com os incentivos do Governo, eram poucas as empresas de ônibus que circulavam em Fortaleza⁴¹⁸. Foi sobretudo depois do desaparecimento da companhia inglesa que as ruas sobraram aos ônibus e às caminhonetes das dezenas de empresas particulares que se formaram desde então.

Há indícios em jornais, portarias da Prefeitura Municipal, atas das sessões da Câmara de Vereadores e outros de que pelo menos 62 empresas de ônibus ou caminhonetes operavam em Fortaleza entre os anos de 1945 e 1960⁴¹⁹, a maior parte delas constituída depois de 1947. Era um aumento expressivo de concessionárias em relação à década de 1930, quando somente oito⁴²⁰ empresas de ônibus funcionavam com a *Light* no transporte público.

O repentino aumento no número de empresas de ônibus e firmas individuais de transporte em meados dos anos 1940 parece sugerir que os governantes persistiam na idéia de que a alternativa para o transporte coletivo era a ampliação da oferta de coletivos movidos a gasolina. E as poucas condições exigidas pela Prefeitura para a montagem de empresas de ônibus incentivavam as empresas, apontando a prioridade em desenterrar os investimentos.

⁴¹⁷ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

⁴¹⁸ Refiro-me à lei estadual n. 2.565, de 5 de outubro de 1927, que isentava de impostos estaduais as empresas de auto-ônibus que operassem ou viessem a se constituir na cidade de Fortaleza.

⁴¹⁹ UCHOA, Waldery. Op. cit.

⁴²⁰ Centro de Documentação e Pesquisa do Transporte do Ceará (CDPTCE), Grupo Empresas.

Formou-se assim um grupo bastante heterogêneo de companhia na cidade. Grande parte delas era o resultado da formalização das antigas iniciativas de exploração em itinerários distantes do Centro por carros automotores, que circulavam improvisados e à revelia do controle dos poderes públicos.

A primeira geração de transportistas é de origem modesta. [...] Eram, em geral, mecânicos, motoristas de veículos intermunicipais, proprietários de postos de gasolina ou policiais que, nas horas vagas, operavam um veículo de pequeno porte. [...] Cada proprietário é também condutor e cobrador, assegurando ele próprio a manutenção do veículo realizada em pequenos ateliês. [...] Tratava-se de uma gestão artesanal⁴²¹.

Por isso, parece que muitas dessas pequenas empresas não tinham condições de capitalização para investir na melhoria dos serviços oferecidos aos fortalezenses.

De um modo geral as empresas de transportes coletivo no Ceará são pobres. Pobres mas sempre arrogantes, porque aqui se cumpre fielmente o refrão: em terra de cegos quem tem um olho é rei. É por isso mesmo que pagamos um dos transportes mais caros do Brasil: cinquenta centavos por uma linha que não exceda a cinco mil metros. Quando se fala assim, os defensores das empresas logo se remetem à cidade do Recife dizendo ser o transporte lá muito mais caro. Agora enquanto uma empresa de transporte em Fortaleza possui aproximadamente 12 veículos - apenas uma empresa de Recife, a Pernambuco Autoviária Ltda - ostenta 134 moderníssimos ônibus em serviços⁴²².

A constituição formal das empresas, com registros na Junta Comercial do Estado do Ceará como companhia de transporte regular, traduzia somente a aceitação das já precárias condições de funcionamento que apresentavam. A própria existência de *firmas individuais* devidamente registradas mostrava que parte da locomoção urbana dependia de pequenas empresas, que operavam com um ou dois carros guiados pelo próprio dono. Essa situação parecia ser a responsável por parte do drama do transporte na cidade. No entendimento das

⁴²¹ BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. Op. cit.

⁴²² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 mar. 1949.

autoridades, parecia que Fortaleza precisava de grandes empreendimentos, capazes de oferecer serviços de qualidade. Um caminho seria reunir as pequenas pulverizadas num pequeno número de estabelecimentos grandes, preservados da concorrência entre si e regidos por normas homogêneas.

O vereador Américo Barreira [...] aventou a hipótese de se proceder a fusão das numerosas empresas numa só grande sociedade anônima, formando-se assim uma única com capital suficiente para se movimentar livre de uns tantos favores econômico-financeiros coercitivos⁴²³.

Em contrapartida, naquele tempo, para quem já tinha alguma experiência na condução de passageiros e dispunha de veículo, a formalização da atividade estava fácil. A Autoviária São Vicente de Paulo, por exemplo, foi registrada na Junta Comercial do Estado do Ceará como firma individual e capital inicial de Cr\$ 50.000,00 para o comércio de tecidos e miudezas. Em 1952, quando começou a operar no transporte, a empresa mudou sua razão social e dobrou seu capital. Os Cr\$ 100.000,00 correspondiam a cerca de 167 salários mínimos da época, de acordo com a cifra de Cr\$ 600,00 anotada por Gisafran Jucá⁴²⁴. O pequeno capital, contudo, não impediu o crescimento da empresa que, segundo os dados da Federação dos Transportes, doze anos depois, tinha uma frota de 18 ônibus, atingindo 170 carros em 1989.

Entretanto, a maior parte das empresas não gozou da mesma sorte. Havia sérios obstáculos nas contas para garantir o bom serviço. Quase todo o material e insumos de ônibus eram importados, pois a indústria automobilística só se consolidaria no País a partir de 1956, com a fábrica da Mercedes Benz, em São Paulo. Os empresários de Fortaleza reclamavam que viviam espremidos em dívidas com os fornecedores de combustível e peças, que se arrumavam em cartel e aumentavam os preços com a desculpa das taxas alfandegárias cobradas pelo Governo brasileiro. Além disso, a Câmara Municipal hesitava na autorização de reajuste de tarifas para aliviar o bolso dos empresários⁴²⁵. Em 1949, o doutor

⁴²³ **O Povo**, Fortaleza, 8 nov. 1949.

⁴²⁴ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

⁴²⁵ **O Povo**, Fortaleza, 8 nov. 1949.

Ruy Castor, representante dos empresários numa reunião da Câmara Municipal para estudar as novas tarifas de transporte, “sugeriu aos representantes do povo fortalezense procederem uma sindicância no comércio fornecedor de peças em caráter confidencial, afim de apurar a verdadeira situação deficitária de numerosas empresas de ônibus, muitas delas às portas da falência com títulos atrasados em oito, dez e até doze meses”⁴²⁶.

Talvez por isso o aumento do número de empresas de ônibus em fins dos anos 1940 não tinha correspondido às melhorias das condições do transporte público. Mas, nos anos seguintes, a pobreza das companhias de ônibus foi se transformando, diversificando as características das empresas da cidade. Passados pouco mais de dois anos da sugestão do doutor Ruy Castor, em janeiro de 1951, a imprensa de Fortaleza solicitou à União dos Contabilistas do Ceará que designasse uma comissão para verificar as contas das empresas de ônibus. Depois de verificar uma série de irregularidades nas escritas e de ser impedida de auditar algumas delas, o grupo chegou à conclusão de que “as empresas auferiam lucros compensadores”⁴²⁷.

A opinião da comissão de contabilistas de 1951 se baseava na análise de receitas e despesas de duas concessionárias da cidade nos anos de 1948, 1949 e de janeiro a outubro de 1950. Elas não foram reveladas, *por uma questão ética*. Elas tinham frotas de 28 e 24 carros, que, segundo o relatório, atingiam uma média de Cr\$ 525,91 diários por ônibus em circulação. Com isso, a situação daquelas firmas alternava resultados positivos e negativos⁴²⁸:

Empresa “A”	Receita Geral	Despesa Geral	Resultado
1948	Cr\$ 1.682.606,00	Cr\$ 1.469.326,60	+ Cr\$ 213.279,40
1949	Cr\$ 2.678.716,50	Cr\$ 2.914.337,10	- Cr\$ 232.620,60
1950	Cr\$ 3.269.733,30	Cr\$ 3.072.567,60	+ Cr\$ 197.168,70

⁴²⁶ Idem.

⁴²⁷ **O Povo**, Fortaleza, 4 jan. 1951.

⁴²⁸ Idem.

Empresa “B”	Receita Geral	Despesa Geral	Resultado
1948	Cr\$ 2.511.745,30	Cr\$ 2.095.196,30	+ Cr\$ 416.549,00
1949	Cr\$ 3.436.933,60	Cr\$ 3.229.727,60	+ Cr\$ 207.266,00
1950	Cr\$ 1.674.807,00	Cr\$ 1.387.282,20	+ Cr\$ 287.524,80

As últimas contas estudadas pelos contabilistas diziam respeito aos movimentos de uma empresa com uma frota de 16 veículos que lhe renderam Cr\$ 727,07 por dia no intervalo de setembro de 1949 a agosto de 1950. Naquele período, a saudável firma tivera a receita de Cr\$ 3.715.329,10 e despesa de Cr\$ 2.956.249,60, com lucros de Cr\$ 759.082,50. E logo a opinião que comprovava a ganância dos *tubarões* do transporte se disseminou e serviu para homogenizar a opinião pública a respeito dos empresários.

Mas, se lucros e prejuízos se alternavam, assim como o volume de investimentos, o aumento e a diminuição de receitas, o maior descuido das conclusões da comissão dos contabilistas foi não considerar a pluralidade de experiências de transporte coletivo de Fortaleza. De acordo com o *Anuário do Ceará*, por exemplo, enquanto a Empresa Guanabara e a Empresa Santana tinham dois ônibus em circulação, a Empresa São Jorge, com linhas Soares Moreno, Tristão Gonçalves, L.B.A, Estrada de Ferro, Dom Manuel e Justiniano de Serpa, tinha 30 ônibus, em 1950. A média de passageiros transportados também variava. Os roteiros do Centro à Parangaba, Itaoca, Bela Vista e Vila Brasil, explorados pela Viação Tabajara, levaram 6.500.000 pessoas em 1950, enquanto a Empresa Alexandrino, explorando as linhas Floresta, Vila Operária e Barra do Ceará, conduziu apenas 3.150 pessoas no mesmo ano⁴²⁹.

Havia de se considerar, também, a flagrante desorganização das contas das empresas. Sem controle fiscal e sem uniformidade nas tarifas cobradas, as escritas se confundiam. Com isso, contradizendo a voz das ruas que atribuía à sede de lucros dos empresários o sufoco diário dos passageiros de ônibus, havia

⁴²⁹ UCHOA, Waldery. Op. cit.

quem chamasse a atenção para o papel do governo na saúde financeira do serviço, uma vez que a busca do enriquecimento era atributo fundamental das empresas capitalistas:

Que os particulares cegos na sua gana de enriquecimento pessoal ignorem a coletividade ainda se explica, porque lutam primariamente para isso, mas os resguardadores do bem comum se tornarem coniventes [...] é um absurdo. [...] Uma vez constatada a impossibilidade de atendimento á corrente de passageiros por parte de uma certa empresa, nasce o imperativo de fazer cessão a outra que o faça convenientemente. Se a sociedade mantenedora se acha deficitária, a ponto de não mais poder recuperar os seus veículos, que prevaleça o interesse da população⁴³⁰.

Com os movimentos capitalistas dando as regras do jogo, empresas faliam e prosperavam, dividiam-se e se fundiam montando um panorama com limites incertos. Das oito empresas de ônibus e caminhonetes que operavam na cidade na década de 1930, três deixaram a exploração do transporte público antes de 1945. A Empresa Santana, fundada em 1932, encerrou suas atividades em 1952 e a Viação Tabajara, de 1940, fechou em 1951, atolada em dívidas com seus fornecedores.

A Viação Tabajara, empresa de transporte coletivo que faz o serviço de transporte de passageiros por auto-ônibus nas diversas que servem o subúrbio de Parangaba, em virtude de grandes prejuízos que tiveram e que impossibilitaram de solver os inúmeros compromissos assumidos com seus fornecedores de chassis e material rodante em geral, avisa ao povo de Fortaleza e mui especialmente aos habitantes da zona de Parangaba que, não tendo sido possível utilizar outros meios para solução de seus problemas de ordem econômica e financeira resolveu efetuar a entrega de todos os seus ônibus aos seus fornecedores, em pagamento dos seus débitos atrasados, o que implica na paralisação completa de sua empresa de transporte⁴³¹.

As reivindicações populares pela ação do Governo certamente tiveram alguma influência na falência da Viação Tabajara. Pouco antes do aviso de paralisação das suas atividades, o Conselho Regional de Trânsito cassara a

⁴³⁰ **O Povo**, Fortaleza, 4 jan. 1952.

⁴³¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 jun. 1946.

concessão da linha de Parangaba, alegando os maus serviços prestados pela empresa, a despeito de operar numa das linhas “mais rendosas dentre as que melhor retribuem capitais em Fortaleza”. Vale também considerar o crescimento do número de empresas dispostas a atuar na Capital como ingrediente importante para a substituição das operadoras, como notou a *Gazeta de Notícias* ao lembrar que “agora [com a saída da Viação Tabajara] uma firma local apresentou-se para disputar a concessão da linha”⁴³².

Ou seja, o transporte público parecia ser um investimento promissor para gente nova disposta a arriscar. Tanto que, das empresas que se formaram antes de 1945, somente três resistiram à enxurrada que se verificou a partir dos anos 1950.

A Empresa Pedreira, sucessora de Ribeiro & Pedreira, criada em 1929, operava nos antigos caminhos dos bondes elétricos. Eram itinerários já indispensáveis à cidade, principalmente depois da aceleração da ocupação da região oeste do Centro. Os ônibus da Empresa Pedreira contavam com clientela já consagrada, e, por levarem aos bairros mais chiques, trafegavam sobre ruas mais bem cuidadas. Em 1950, transportaram 3.250.000 passageiros⁴³³. Além disso, a empresa herdara a estrutura e os macetes de funcionamento da sua antecessora, mais antiga concessionária particular de ônibus de Fortaleza. Essa segurança lhe conferia uma certa independência em relação às demandas das outras empresas de ônibus e, não raro, colocava-se na contramão das reclamações levadas às autoridades até mesmo em questões delicadas como os reajustes de tarifas. Em 1949, quando o grupo de concessionárias da Capital debatia-se pela majoração, o senhor Oscar Pedreira

dono de uma das mais eficientes empresas de ônibus de Fortaleza procurou um dos jornalistas desta folha para declarar-lhe que não aumentou nem pretende aumentar os preços das passagens nos veículos de sua propriedade, acrescentando que jamais cogitara esta medida e, enquanto os empresários lutaram com todas as armas em

⁴³² *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 29 jun. 1951.

⁴³³ UCHOA, Waldery. Op. cit.

prol do aumento dos seus lucros majorando os preços, tratou de aumentar o número de veículos para melhor servir ao público⁴³⁴.

Noutro acontecimento, quando resolveu intervir nas empresas em 1955, a Prefeitura não poupou a companhia na letra da lei por não ter engrossado as ações orquestradas por suas congêneres.

Ficam postos a disposição da Prefeitura Municipal de Fortaleza, a partir das 15:00 horas do dia 03/05/1955, e por tempo indeterminado, para deles usar no serviço de transporte coletivo da cidade todos os ônibus, garagens, materiais e acessórios sem exclusão de quaisquer instrumentos pertencentes às empresas de ônibus desta capital com exceção da "Empresa Pedreira", que foi a única que não paralisou a circulação de seus veículos⁴³⁵.

Para os lados da Aldeota e da Praia de Iracema também iam os ônibus da Empresa Iracema. O proprietário dos carros, José Setúbal Pessoa, começara a trabalhar no transporte público em 1936, fazendo a linha de Otávio Bonfim. Com poucos ônibus, conseguiu ultrapassar as dificuldades da Segunda Guerra Mundial e parece ter recebido um impulso no final dos anos 1940, quando a firma foi regularizada e registrada na Junta Comercial do Ceará.

As coisas marchavam em passos rápidos, quando a passada conflagração mundial veio ferir a marcha progressiva [...] Daí José Setúbal Pessoa ter visto prejuízos consideráveis para sua equipe [...] Tão logo o canhão nazista foi silenciado e a espada do "samurai" foi embainhada. Daí para cá José Setúbal Pessoa, [...], promoveu uma reforma completa nas unidades de sua frota vindo ao inteiro encontro das aspirações das populações residentes nos bairros e subúrbios servidos excelentemente pelos ônibus de sua empresa⁴³⁶.

Circulando por caminhos lucrativos, a Empresa Iracema tinha capitais que lhe permitiam investir na renovação da frota e na ampliação de serviços. Em janeiro de 1948, logo depois da inauguração do porto, quando "o movimento para Mucuripe aumentou consideravelmente e tend[ia] a progredir mais ainda", a empresa iniciou a linha "Cais do Porto" saindo da Praça da Sé, no Centro, com

⁴³⁴ **O Povo**, Fortaleza, 13 set. 1949.

⁴³⁵ Lei Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

⁴³⁶ Monitor Comercial. **Revista de Economia e Finanças**, Fortaleza, Ano XI, n. 288, 15 maio 1949.

passagens inteiras a Cr\$ 1,00 e seções. A linha era servida por quatro carros “que se encontravam na reserva da empresa”⁴³⁷. Pouco tempo depois, lançou mais dois *ônibus cargueiros* para servir aos peixeiros da região⁴³⁸. Em 1949, a Empresa Iracema contava com uma frota de 29 ônibus bem cuidados⁴³⁹.

Em 1951, José Setúbal Pessoa fez anunciar na imprensa da cidade sua disposição de vender a empresa, alegando cansaço de trabalhar no ramo. Deixava antever que os ônibus lhe renderam uma boa poupança. O capital empregado na compra dos 24 ônibus e dois veículos de socorro renderiam “70% de lucro líquido em conformidade com a Comissão de Contabilistas que examinaram a escrita da firma”⁴⁴⁰. Apesar disso, a empresa ainda resistiu a décadas sob a administração do mesmo grupo familiar.

A última das empresas “antigas” do pós-guerra, a Empresa Severino circulava em Fortaleza desde 1936 com seis ônibus. Como a maior parte das firmas, somente fez registro na Junta Comercial do Ceará em 1941, depois de anos de funcionamento.

Nos anos de 1940 e 1950, a Empresa Severino tinha itinerários nas linhas de Tauape, Campo de Aviação, Benfica, Parangaba. Eram caminhos populares, que contavam com um fluxo grande de passageiros. A linha de Parangaba, por exemplo, era uma das mais antigas da cidade, que começara a ser explorada ainda em 1896 pelos bondes de burros da Companhia Ferro Carril de Parangaba.

Os preços das passagens das linhas da Empresa Severino variavam entre Cr\$ 0,40 e Cr\$ 0,80 em 1946. Eram valores menores, se comparados aos ônibus da Aldeota, Meireles ou Praia de Iracema. Somente na linha mais longa, até Parangaba, a tarifa atingia Cr\$ 1,00⁴⁴¹. Assim, é provável que a resistência da empresa às dificuldades da Segunda Guerra se devesse ao elevado número de passageiros e às possibilidades de ganho forjadas na frouxidão da fiscalização:

⁴³⁷ **O Povo**, Fortaleza, 31 dez. 1947.

⁴³⁸ **O Povo**, Fortaleza, 23 jan. 1948.

⁴³⁹ Monitor Comercial. **Revista de Economia e Finanças**, Fortaleza, Ano XI, n. 288, 15 maio 1949.

⁴⁴⁰ **O Povo**, Fortaleza, 8 jan. 1951.

⁴⁴¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 jun. 1946.

Alguns habitantes de Parangaba estiveram ontem, nesta redação, com o propósito de apresentar queixa contra o serviço de transporte entre esta capital e aquela localidade. Disseram-nos que atualmente só existem dois ônibus da Empresa Severino em tráfego, o que é absolutamente por demais insuficiente. [...] Acontece que há várias caminhonetes explorando aquele serviço de transporte. E assim, enquanto os ônibus cobram as passagens ao preço de setenta centavos, as caminhonetes pedem um cruzeiro, e as auto-lotações quatro cruzeiros. Disseram-nos que o proprietário da Empresa possui diversas caminhonetes fazendo o tráfego para Parangaba, sendo este motivo de pequeno número de ônibus nessa linha⁴⁴².

Os jornais da década de 1950 registraram inúmeros *abusos* contra a economia popular da Empresa Severino. As mais frequentes reclamações indicavam o aumento não autorizado de passagens⁴⁴³, troco⁴⁴⁴, desrespeito aos horários⁴⁴⁵, má conservação da frota⁴⁴⁶, entre outras especialidades do cardápio das empresas de ônibus para pressionar o governo e garantir lucros. Em 1955, a empresa parecia enfrentar dificuldades e avistava a possibilidade de perder seu privilégio de exploração.

Naturalmente, como conhecedor do desmazêlo da sua falida empresa, o sr. Francisco Severino [...], está sentindo as consequências da sua falta de atenção com os habitantes dos bairros a que servem os seus calhambeques. E na tentativa de querer “salvar” a sua prioridade, está mandando pintar os “ônibus” durante a noite e de dia, e, sem que a tinta tenha secado, botando-os em tráfego. Isso para ver se consegue lançar uma cortina de fumaça nos olhos da comissão que irá examiná-los⁴⁴⁷.

Apesar disso, a Empresa Severino permaneceu no transporte público de Fortaleza até 1963, chegando a explorar 14 linhas da Capital e algumas do interior.

Entre as novas empresas, havia indícios de que transporte era bom negócio, principalmente se o empreendimento viesse consorciado com fornecedores de carros e peças que tinham levado as empresas a contrair muitas

⁴⁴² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 dez. 1945.

⁴⁴³ **O Povo**, Fortaleza, 2 jan. 1954.

⁴⁴⁴ **O Povo**, Fortaleza, 19 jan. 1954.

⁴⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 23 jul. 1954.

⁴⁴⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 mar. 1956.

⁴⁴⁷ **O Povo**, Fortaleza, 10 dez. 1955.

dívidas⁴⁴⁸. Nesse movimento, as algumas das antigas empresas foram sendo substituídas ou incorporadas por organizações cuja composição societária ampliava a gama de investidores para além dos núcleos familiares – ou seja, as *firmas individuais* se tornavam *sociedades limitadas* ou mesmo *sociedades anônimas* – trazendo recursos que pretendiam garantir a longevidade e renovação do transporte.

Foi o caso da Autoviária Cearense Ltda., que se organizou na Capital em 1949, depois de ter comprado sua homônima, a Autoviária Cearense. A nova Autoviária contava com importante parceiro, a importadora de carros A. Pinheiro e Cia, que garantia o financiamento da nova transportadora. A fiança da revendedora prometia uma nova frota de ônibus para os passageiros de Porangabussú, Bela Vista, Peri-Montim e Asilo, incluindo os sonhados *gostosões*, da marca Fargo, que asseguravam “comodidade, eficiência e segurança” para até 70 viajantes⁴⁴⁹.

A firma A. Pinheiro e Cia., que se dispõe a financiar a Empresa Autoviária Cearense, está disposta a tudo fazer para melhorar todos os transportes da referida empresa, proporcionando, por outro lado, uma perfeita assistência técnica para os ônibus da sua frota. Possuindo várias garagens para conserto, lubrificação, pinturas e reparos em geral, conta ainda com várias casas de variadas peças e acessórios para veículos, A. Pinheiro e Cia. Constitui sólido apoio a Autoviária Cearense na execução dos serviços de transporte coletivo nos populosos bairros em que vai servir⁴⁵⁰.

Se o negócio de ônibus era arriscado, valia fazer parceiros endinheirados, estabelecer aliados entre os pares e iniciar novas formas de relacionamento com o Governo para realizar o serviço público de locomoção de pessoas. Nesse sentido, talvez a mais importante representante da geração de transportadores dos anos

⁴⁴⁸ Passados os primeiros anos da euforia econômica depois da Segunda Guerra, a política econômica do Presidente Dutra sofreu uma inflexão que desestimulou as importações e acabou por lançar as condições do avanço da produção nacional de bens industrializados que se seguiria pelos anos 1950. Entretanto, nesses primeiros tempos, tanto a tributação dos produtos importados e a sobrevalorização do cruzeiro quanto o aumento da demanda decorrente da industrialização pressionaram alta dos preços e inflação. FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: UNESP, 1999, p.403-404.

⁴⁴⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 11 abr. 1949.

⁴⁵⁰ Idem.

1950 foi a Empresa São Jorge, de 1947. Gigante do ramo, ela acabou por refletir as possibilidades de enriquecimento com ônibus do seu tempo. Diferente das concessionárias da cidade, a empresa já nasceu uma sociedade anônima, bastante capitalizada com cotas de investimentos de várias pessoas⁴⁵¹. Chamava-se Kalil Otoch S.A. e apostava na exploração das linhas circulares, as preferidas da população por não exigir que se tomasse mais um ônibus no Centro para se cruzar a cidade. Talvez por contar entre seus diretores o *seu* José Otoch, revendedor em Fortaleza da *Chrysler Corporation*, que fabricava os motores Dodge e Fargo, a empresa se orgulhava de começar suas atividades com toda a frota zero quilômetro. Os ônibus eram confortáveis, com carrocerias impecáveis pintadas de amarelo. Motoristas e cobradores trabalhavam fardados, sob rígidas regras de boa educação, nem sempre seguidas com o rigor esperado. Os escritórios e a *garagem modelo*, em concreto armado, ocupavam uma área de 2.350 metros⁴⁵². Enfim, parecia ser uma companhia capaz de refletir a modernidade de Fortaleza de seu tempo.

Em um ano de funcionamento, a São Jorge tinha quinze ônibus, “que serviam Fortaleza em todas as direções”⁴⁵³ e não somente em circulares. Em 1949, conseguiu o monopólio da cobiçada linha da Aldeota, substituindo a frágil Empresa Fortaleza, incapaz de satisfazer as exigências dos moradores do bairro. O episódio foi uma evidência da falta de sintonia entre as empresas de ônibus quando se tratava de disputar mercados. Diante do poder da nova concessionária, a Empresa Fortaleza apelou, sem sucesso, para o que governador interviesse na determinação Inspetoria Estadual de Trânsito, numa clara tentativa de buscar caminhos não-convencionais para se manter em operação na linha da Aldeota⁴⁵⁴.

Nos limites da concorrência, cada um que cuidasse dos seus interesses. Ainda em 1949, a intromissão dos ônibus da São Jorge nos percursos do Benfica e da Gentilândia, atravessando os caminhos da Empresa Severino era um indício

⁴⁵¹ Edital de Assembleia Geral de fundação da empresa, publicado em Gazeta de Notícias, Fortaleza, 24 abr. 1947.

⁴⁵² **O Povo**, Fortaleza, 21 ago. 1947.

⁴⁵³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º maio 1948.

⁴⁵⁴ **O Nordeste**, Fortaleza, 18 dez. 1949.

que, mesmo entre as grandes, as acomodações de objetivos também eram bastante efêmeras⁴⁵⁵.

Mesmo colecionando rivais, em pouco tempo a empresa São Jorge tornou-se a maior transportadora de Fortaleza. Em 1950, como já se disse, sua frota dobrara. A empresa acumulava prestígio e poder de negociação com as autoridades do trânsito, enquanto as outras sucumbiam. Vale transcrever a manchete da Gazeta de Notícias sobre sua ousadia:

Arma-se o *trust* no transporte coletivo
A Empresa São Jorge vai comprando outras organizações
Já conta com a transferência de contratos de concessão de serviços. O domínio de diversas linhas. A empresa de Oscar Pedreira está *vende, não vende*.⁴⁵⁶

Algumas táticas de aproximação com o poder público também podiam ser elementos de diferenciação entre as empresas. Os ricos empresários da São Jorge parecem ter sido muito competentes em transformar seus interesses em medidas públicas. O projeto de descongestionamento do Centro em 1956 demonstrava isso. Vez por outra, a retirada de paradas de ônibus da Praça do Ferreira voltava à agenda dos executivos municipal e estadual, desencadeando enormes resistências dos donos de ônibus⁴⁵⁷.

Na reforma de 1956, a São Jorge fez valer a força do seu diretor para garantir uma localização privilegiada para o embarque de passageiros. Numa negociação pouco explicada pelas autoridades, a empresa conseguiu a autorização do Governo para continuar estacionando seus ônibus no lado leste da Praça, mesmo depois da ordem de retirada de todos os ônibus. Foi mais um enfrentamento com os demais empresários:

Segundo fomos informados, essa modificação não está sendo encarada com simpatia pelos demais empresários que tiveram suas linhas mudadas para pontos mais afastados do Centro da cidade. Assim, o plano previamente estudado e traçado pelo cel. Murilo Borges está

⁴⁵⁵ A polêmica foi parar no Conselho Estadual do Trânsito, que deu ganho de causa à Empresa Severino. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 jan. 1949.

⁴⁵⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁴⁵⁷ O tema foi desenvolvido no capítulo *Cidade sem bondes*.

sendo modificado para atender a uma imposição absurda do Sr. José Maria Otoch, que conta com boas influências⁴⁵⁸.

A ação da São Jorge dava ensejo para a contestação das medidas de ordenação urbana e lançava luzes sobre o perigo das empresas de ônibus deitarem por água abaixo os ensaios de planejamento de tráfego:

É bem provável que as demais concessionárias de linhas não concordem com a medida, pelo que se vaticina daí, a volta das demais linhas para a Praça do Ferreira e, concomitantemente a barafunda que se registrava ali anteriormente motivada pelo trânsito de coletivos⁴⁵⁹.

A agilidade da empresa em driblar a burocracia nas autorizações de linhas para lugares distantes, como o Cocó⁴⁶⁰ e Aeroporto⁴⁶¹, e sua disponibilidade de substituir serviços de empresas mais modestas⁴⁶² deram-lhe lugar de destaque na mobilidade de Fortaleza e, certamente, renderam-lhe bons resultados. Mas, durante uma disputa por aumento de tarifas em 1963, o senhor José Otoch entregou os pontos, mostrando que, se não era um bom negócio, pelo menos havia alternativas mais lucrativas que transporte coletivo para se investir naquele tempo:

O empresário e o pescador são dois grandes heróis. Digo isso porque me sinto com autoridade moral de dizer, já que tenho dezessete anos de luta nesse ramo, em que perdi uma incalculável fortuna. [...] Vendi meus ônibus sim, mas a empresários de Fortaleza para que os mesmos continuassem servindo a esse povo que, alheio às minhas condições individuais e à própria situação do meu ramo comercial, ainda me chama de *tubarão*!⁴⁶³

Com personagens tão diferentes, desacostumados aos rituais legais e mestres em lidar com desafios diários por meio da improvisação doméstica, o

⁴⁵⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 jun. 1956.

⁴⁵⁹ Idem.

⁴⁶⁰ Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 07/57, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 13 de maio de 1957.

⁴⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 19 set. 1957.

⁴⁶² Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 11/59, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 18 de outubro de 1959, transferindo à Empresa São Jorge a concessão para exploração da linha Monte Castelo.

⁴⁶³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 5 jan. 1964.

universo cindido dos donos de ônibus demorou a se organizar. Foi preciso o fortalecimento dos antagonistas e o acirramento dos conflitos para que os empresários se convencessem de que deveriam acertar seus ponteiros e traçar táticas comuns de defesa dos seus interesses. O movimento que levava à interferência cada vez maior do poder público nos assuntos de ônibus, junto com a articulação de trabalhadores por melhorias de salários parecem ter sido elementos importantes na construção da categoria dos empresários de ônibus em Fortaleza. Assim, os patrões se fizeram ao mesmo tempo que trabalhadores e autoridades, numa interdependência mais ou menos contraditória, permeada de acomodações e pequenas alianças – principalmente entre donos de ônibus e políticos – circunstanciais.

3.2. A greve e o sindicato dos patrões

A criação do sindicato dos empresários apareceu meio de repente, sem que o consenso sobre os assuntos do negócio se instalasse entre os donos de ônibus. Antigas fissuras entre pequenos e grandes proprietários e desacordos sobre a relação com o governo talvez tenham sido atropelados na velocidade dos acontecimentos de fins dos anos 1940. Tanto que as diferenças se mantiveram no interior da agremiação da classe durante toda a década de 1950, escondidas sob um discurso coerente e articulado em torno do objetivo comum: o aumento do preço das passagens⁴⁶⁴.

Em julho de 1948, apareceram nos jornais as primeiras notícias sobre uma certa Associação dos Proprietários de Ônibus⁴⁶⁵, enredada numa pendenga contra a Associação dos Choferes do Ceará sobre o aumento dos vencimentos dos motoristas. A história já se desenrolava há um mês, desde que os donos de ônibus haviam enviado à Comissão Estadual de Preços um memorial pedindo autorização para reajuste do preço das passagens na Capital.

⁴⁶⁴ O maior indício da pluralidade dos sócios pode estar no fato de que, até 1989, o sindicato abrigava empresas de ônibus urbanos e empresas de transporte rodoviário.

⁴⁶⁵ **O Povo**, Fortaleza, 5 jul. 1948.

É certo que antes mesmo da representação coletiva, as artimanhas para ganhar alguns centavos a mais nas viagens já eram conhecidas dos passageiros de Fortaleza e se disseminavam esparsamente nas práticas da maioria das empresas. A mais usada delas era a desculpa da falta de troco. Na linha do Mucuripe, com passagens a Cr\$ 0,90, os dez centavos do troco para um cruzeiro sempre desapareciam e chegaram a inspirar apelos de populares pela redução do preço a Cr\$ 0,80⁴⁶⁶.

Parece que as soluções não autorizadas para aumentar os lucros eram as primeiras alternativas de que os empresários lançavam mão, antes das consultas organizadas às autoridades. Ou então elas eram, pelo menos, expedientes bastante usados paralelamente às tratativas com o Governo. Durante o ano de 1947, muitas empresas já tinham aumentado suas tarifas à revelia do Estado. O senhor Artur Frota Vanderlei, dono de um ônibus que trafegava na Vila Monteiro, resolveu, por sua conta e risco, dobrar o preço das passagens e, ainda por cima, apresentar um documento com seus motivos para o Inspetor do Trânsito, justificando o aumento⁴⁶⁷.

Aquela era a forma comum de relacionamento com as autoridades. Junto com um suspeito desrespeito às regras, a ação do senhor Artur Vanderlei revelava o quanto os empresários de ônibus estavam desarticulados entre si e desinformados sobre os responsáveis pelos aumentos de tarifa, que era uma prerrogativa do Comissão Estadual de Preços – e não da Inspetoria de Trânsito – em 1947. Mesmo assim, sua ousadia era um indício que alarmava o jornalista de *O Povo*:

Achamos, aliás, melindrosa a situação do sr. Inspetor de Trânsito diante do que pleiteia o sr. Artur da Frota Vanderlei. Se aquela autoridade ceder, que atitude tomarão os demais proprietários de ônibus e caminhonetes em nossa capital?⁴⁶⁸

Em 1948, os aumentos de tarifa se espalharam por quase todas as empresas, fazendo com que a Comissão Estadual de Preços se mobilizasse para

⁴⁶⁶ *O Povo*, Fortaleza, 30 jul. 1947.

⁴⁶⁷ *O Povo*, Fortaleza, 7 fev. 1947.

⁴⁶⁸ Idem.

organizar o tabelamento urgente das passagens de ônibus “a fim de evitar novos abusos”⁴⁶⁹. Em junho, as tensões se acirraram com o movimento dos motoristas e cobradores por aumento de vencimentos.

Os trabalhadores recebiam por comissão. Na Empresa Iracema, por exemplo, os motoristas recebiam 10% da renda bruta diária do ônibus, o que os colocava numa delicada situação de conseguir seu dinheiro “dependendo, exclusivamente, da produção de cada um”, como lembrou o senhor José Setúbal, proprietário da empresa⁴⁷⁰. Com esse sistema, a remuneração dos motoristas e cobradores ficava vinculada ao valor aferido em cada ônibus. Isso explicava, sobretudo, as cotidianas brigas entre cobradores e passageiros e fazia das mobilizações de trabalhadores mais um elemento a complicar os cálculos de tarifas.

O embate com os trabalhadores em 1948 foi um dos primeiros episódios onde a articulação dos donos de ônibus em torno da Associação dos Proprietários se mostrou à opinião pública. A questão reunia os principais ingredientes capazes de atingir em cheio a tão desigual categoria: pagamento de trabalhadores e a sempre presente tarifa.

Foi a vinculação da tarifa ao pagamento das comissões o argumento usado pelos empresários na reunião no Ministério do Trabalho para tratar do caso dos trabalhadores. O senhor Guilherme Ellery, presidente da Associação dos Proprietários, lembrou “que os preços das passagens de ônibus, em nossa cidade, não nos permitem concedermos nenhuma majoração de vencimentos. Há várias empresas que estão sacrificadíssimas”⁴⁷¹. Por isso, era necessário que a Associação dos Choferes esperasse pela conclusão da Comissão Estadual de Preços no pedido de aumento de passagens para que os donos de ônibus formulassem uma contraproposta de reajuste. Aumentando-se a tarifa, automaticamente os motoristas passariam a ganhar mais. A solução estava na mão da Comissão de Preços e a conta recairia sobre os passageiros.

⁴⁶⁹ **O Povo**, Fortaleza, 8 abr. 1948.

⁴⁷⁰ **O Povo**, Fortaleza, 5 jul. 1948.

⁴⁷¹ **O Povo**, Fortaleza, 7 jul. 1948.

A mudança do sistema de pagamento dos profissionais não agradava aos empresários. Essa parece ter sido uma convicção que perpassava todas as empresas da Capital e, certamente, se tornara uma bandeira de luta comum. Talvez a remuneração comissionada fosse o desdobramento da própria situação quando, pouco tempo antes da explosão das concessionárias de ônibus da cidade, eles dirigiam seus próprios carros e amalhavam seu dinheiro no fim do dia.

Mas aos trabalhadores isso não interessava. A falta de um regime comum de salários impedia a mobilização da classe e fazia com que alguns profissionais – os das linhas mais lucrativas ou os mais ardilosos com os passageiros – ganhassem muito mais que outros. Deve ter sido difícil, portanto, convencer todos eles a criar uma tabela de vencimentos para apresentar ao Ministério.

De qualquer forma, os donos de ônibus pareciam resistir às investidas em normalizar a remuneração de motoristas de ônibus. O senhor José Setúbal, tesoureiro da Associação dos Proprietários, ponderava:

Não concordo, porém, com a modalidade de pagamento sugerida pela Comissão Central da Associação dos Chauffeurs. Não considero exagerados os ordenados constantes da tabela que elaboraram, se bem que esteja convicto de que as empresas não poderão satisfazer aos desejos daquela comissão. O que considero impraticável é modificarmos o nosso sistema de pagamento diário. [...] Há motoristas que percebem diárias superiores à que corresponde à nova tabela. São, pois, comissionistas. E desejamos manter este sistema, muito embora concedamos um aumento de comissão. De comissão, e, não, de salários⁴⁷².

O processo da tarifa na Comissão de Preços se arrastava há um mês. O senhor Antônio Viana, relator da comissão, apontava os defeitos da planilha de gastos apresentada pelas companhias. Revelando as dificuldades de organização, os dados sobre as despesas surgiam contraditórios, enquanto faltavam os registros sobre o arrecadado em cada carro. Por isso, a Comissão designara fiscais para verificar a receita dos ônibus diretamente nas ruas, atrasando ainda mais a decisão. Para o senhor Antônio Viana, todavia, não eram os morosos

⁴⁷² Idem.

métodos de sua repartição quem emperravam o aumento dos trabalhadores. Afinal, era injusto repassar aos passageiros os custos com aumento de salários. Irônico, o relator ponderava:

Os motoristas, conhecedores que são da generosidade do povo cearense, deveriam pedir a este que concordasse em pagar mais pelas passagens e não dirigir-se à classe patronal, que submete a concessão do [aumento] que pleiteiam ao referido aumento [de tarifas]⁴⁷³

Não bastassem as já confusas negociações entre os motoristas e os empresários, em julho daquele ano o Governo resolveu colocar em prática um plano de remodelação da Comissão Estadual de Preços, nomeando o capitão João Alencar como novo presidente do órgão e dando-lhe competências para reformular a Delegacia de Economia Popular e todas as sub-comissões que estudavam preços. Nesse intervalo, os processos sobre aumentos do pão, do café e do ônibus, em curso na CEP, ficaram ainda mais atrasados. A confusão nos ônibus aumentava e o clima entre trabalhadores e patrões esquentava⁴⁷⁴.

Uma enquete realizada pela comissão central da Associação dos Motoristas, no dia 14 de julho, revelava os ânimos dos patrões sobre a reivindicação, mostrando que a política de remunerações pretendida por eles ainda não tomara forma definida. Somente a Autoviária São Vicente de Paulo declarava-se de acordo com a extinção das comissões. As empresas Fortaleza, São Francisco e São Cristóvão eram contra, enquanto a Severino, sempre no vermelho, manifestava-se “furiosamente contrária à elevação dos salários”. As maiores e mais antigas Empresa Iracema, Empresa Pedreira e Empresa São Jorge estavam sem posição definida, decerto preparando o consenso na elaboração da resposta aos trabalhadores. Modestamente surgia a posição dos pequenos Posto Atlas e Posto Belas Artes, que, sabedores de seu papel no imbricado xadrez das concessionárias de Fortaleza, resolviam “conceder o aumento se a maioria conceder”⁴⁷⁵.

⁴⁷³ **O Povo**, Fortaleza, 6 jul. 1948.

⁴⁷⁴ **O Povo**, Fortaleza, 9 jul. 1948.

⁴⁷⁵ **O Democrata**, Fortaleza, 15 jul. 1948.

Dias depois, “em nome de outros patrões”, os senhores Kalil Otoch e José Maria Soares, da Associação dos Proprietários, levaram a contraproposta de pagamento à comissão central da Associação dos Motoristas⁴⁷⁶. O texto não modificava o regime de remuneração. Propunha a base de quatro cruzeiros por hora trabalhada, mais a comissão de 1,0% da renda bruta do ônibus⁴⁷⁷. Não interessou aos motoristas. Afinal, o cálculo resultava num salário fixo de 960 cruzeiros por mês, o equivalente a pouco mais de dois salários mínimos e meio, que marcava Cr\$ 380,00 naquele tempo⁴⁷⁸. “Os motoristas pleiteiam 1.500 cruzeiros e o fazem porque com quantia inferior não é possível viver como gente, em virtude da elevação constante do custo de vida”⁴⁷⁹.

Sem acordo, a solução do impasse ficou ao cargo da Justiça do Trabalho. Mas, como a interferência do governo nos seus negócios parecia não agradar aos empresários, no dia 19 de julho, eles resolveram publicar um *aviso ao público*, no qual anunciavam a impossibilidade de trabalhar com tarifas tão reduzidas:

Com o intuito de diminuir o mais possível as despesas enormes que estão enfrentando sem meios para contrabalançá-las, vêm-se os proprietários de ônibus na contingência de a partir do próximo 1º de agosto reduzir em 50% o número de veículos presentemente trafegando na cidade, como única maneira de poderem aguardar o pronunciamento da douta Comissão de Preços⁴⁸⁰.

Acuados pela pressão dos trabalhadores, eram os donos de ônibus que ameaçavam uma greve, medida somente possível com o mínimo de organização e adesão de considerável parte deles. Pela primeira vez, ensaiavam um boicote coletivo e lançavam mão do papel fundamental do transporte nos ritmos urbanos, colocando a população como refém numa complicada negociação entre comissões e sindicatos. A cartada também só foi possível graças ao monopólio

⁴⁷⁶ **O Democrata**, Fortaleza, 21 jul. 1948.

⁴⁷⁷ **O Povo**, Fortaleza, 19 jul. 1948.

⁴⁷⁸ Segundo dados usados pela Justiça Federal do Brasil para cálculos judiciais. Disponível em www.jfpr.gov.br, 2008. Vale notar a corrosão do salário mínimo com o aumento da carestia do período, se considerarmos que o reajuste em janeiro de 1951, pouco mais de dois anos depois da greve dos motoristas, atingiu a cifra de Cr\$ 1.200,00.

⁴⁷⁹ **O Democrata**, Fortaleza, 21 jul. 1948.

⁴⁸⁰ Associação dos Empresários de Ônibus de Fortaleza: Aviso ao Público. Fortaleza, 19 de julho de 1948. Publicado em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 20 jul. 1948.

dos ônibus nas ruas, depois da saída dos bondes elétricos, pouco tempo antes. Certamente, as possibilidades de organização de proprietários ficariam bem mais embaraçadas se a companhia de bondes ainda partilhasse dos deslocamentos urbanos, numa relação diferenciada com as autoridades.

A resposta veio à altura, na pena do capitão Alencar, da Comissão de Preços. A repartição não se intimidaria, tampouco apressaria seus estudos do aumento de tarifas. Afinal, ela dispunha de mecanismos legais para punir rigorosamente aqueles que atentassem contra a economia popular⁴⁸¹.

Mas nem foi preciso esperar até o começo de agosto para parar a cidade. No dia 26 de julho os motoristas entraram em greve, o que parece ter selado o desfecho do caso.



Comissão de motoristas e cobradores, na redação do *Correio do Ceará*. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 jul. 1948.

Se até então as autoridades mantinham-se discretas no desenrolar dos acontecimentos, com os riscos de “sérios prejuízos ao comércio, à indústria e ao povo em geral”, Inspetoria de Trânsito, Polícia e Exército foram convocados para tomar as ruas, garantir “a conservação dos veículos e assegurar o tráfego”, como declarou o governador Faustino de Albuquerque em nota aos jornais⁴⁸². O governo precisava proteger os empresários. Os motoristas viraram os culpados pelos atropelos da falta de ônibus e perderam prestígio. O delegado Crisanto Pimentel, à frente da Delegacia Regional do Trabalho, vociferava contra os trabalhadores:

⁴⁸¹ **O Povo**, Fortaleza, 24 jul. 1948.

⁴⁸² **O Povo**, Fortaleza, 26 jul. 1948.

Responsabilizo a Comissão Central da Associação dos Choferes por tudo quanto está acontecendo de anormal. Acho que o governador do Estado deve tomar medidas severas, no sentido de que aludida Comissão seja desarticulada⁴⁸³.

Na Praça do Ferreira, houve uma grande confusão. O motorista Chagas, da empresa São Jorge, foi espancado. Um dos líderes da parede, Rosendo Anselmo de Lima, foi preso pelos guardas da Ordem Social, enquanto poucos ônibus circulavam guarnecidos por policiais. Outros ficaram de prontidão nas garagens das empresas, armados com cassetetes e até fuzis para enfrentar os trabalhadores. A comunhão de interesses entre patrões e Governo parecia clara aos redatores do *Democrata*:

O Sr. Oscar Pedreira, por exemplo, pôs à disposição da polícia os veículos que ela necessitasse para a tarefa de repressão ao movimento. O mesmo Sr. Oscar Pedreira era visto constantemente em conciliábulo com os chefetes policiais em plena Praça do Ferreira. O clerical Aduino Evaristo [da Autoviária São Vicente de Paulo, que se manifestara em favor do aumento de salários] demonstrou a mesma *compreensão*. Segundo fomos informados, o botequim que existe na garagem dos ônibus da Autoviária funcionou como nunca no dia de ontem. O Sr. Aduino ordenou que o botequim fornecesse aos policiais que guardavam os ônibus o que eles quisessem, correndo a despesa por conta da empresa⁴⁸⁴.

No dia 28 de julho, a greve arrefeceu. Reprimidos, os motoristas resolveram voltar ao volante e esperar o veredicto da Delegacia do Trabalho. No fim, os patrões levaram a melhor – o regime de comissões só seria abolido completamente nos ônibus de Fortaleza em meados dos anos de 1960. O aumento da tarifa, contudo, não foi aprovado em 1948, perpetuando a prática dos empresários de ignorar as regras e de buscar alternativas não autorizadas para garantir seus interesses.

A diferença era que, depois da greve, o embate com os trabalhadores inspirara as ações dos empresários em conjunto. Até mesmo as afrontas às autoridades pareciam estar orquestradas:

⁴⁸³ Idem.

⁴⁸⁴ *O Democrata*, Fortaleza, 27 jul. 1948.

As empresas de ônibus que exploram o tráfego do bairro do Benfica resolveram aumentar o preço da passagem de Cr\$ 0,40 para 0,50. Foi uma deliberação autoritária, sem qualquer consulta à entidade reguladora do assunto, no caso, a Comissão Estadual de Preços [...]. Se a moda pega, é melhor que a CEP abra mão das suas prerrogativas e adote o lema do *laissez faire* deixando às empresas o critério de fixar as passagens de acordo com os seus interesses, que, de ordinário, são sempre contrários aos interesses do povo⁴⁸⁵.

Em 1949, a Associação dos Proprietários mostrava sinais de robustez. Já mudara seu nome para Associação dos Empresários de Ônibus de Fortaleza e montara sede provisória numa sala do edifício Granito, onde convocava seus sócios para assembleias e sessões regulares⁴⁸⁶. É possível que, nessas reuniões, os argumentos pelos aumentos de tarifas e as declarações sobre dificuldades financeiras das empresas tenham se firmado no discurso dos empresários e tenham se estendido a todos os sócios da agremiação. As diferenças entre as empresas se esmaeciam no enfrentamento organizado com as demandas da cidade. Eram todas *capitalistas*, reconhecidas na sua oposição à antiga *Light* entre si e pela população:

Mas os bondes foram retirados como se o problema possível fosse de solução por parte dos capitalistas. E o que se viu da noite para o dia foi o aparecimento de pequenas empresas que tomaram a si o direito dos moradores de determinados pontos da cidade [...]⁴⁸⁷

E junto de seu novo *status*, as empresas de ônibus acumulavam contradições. A reportagem de Orígenes, no *Correio do Ceará*, em 1949, tinha o sugestivo título *A Tragédia do Transporte Urbano em Fortaleza* e tecia severas críticas aos donos de ônibus, responsabilizando-os como um todo pela péssima situação do transporte. Mas o fórum de defesa comum já estava aberto e, em resposta, a Associação dos Empresários fez publicar na *Gazeta de Notícias* um detalhado estudo sobre a situação de todas as empresas e que serviu de

⁴⁸⁵ **O Povo**, Fortaleza, 4 nov. 1948.

⁴⁸⁶ Convocação para Assembleia Geral da Associação dos Empresários e Convocação para Sessão Extraordinária. Publicadas em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 jan. 1949 e **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 mar. 1949.

⁴⁸⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 mar. 1949.

fundamento para uma autorrepresentação que acompanharia quase todas as relações com outros segmentos da sociedade.

No documento, a Associação lamentava-se de que “não exist[ia] uma única empresa que est[ivesse] conseguindo ao menos os juros legais do capital empregado” e que todas viviam encurraladas pelas firmas credoras. Para sustentar suas queixas, havia argumentos técnicos e razoáveis. O texto enumerava a evolução de preços de chassis, carrocerias, gasolina e taxas de estacionamento em dois anos, o que, segundo a Associação, quebrava os caixas. Esclarecia também que algumas reclamações de populares, como a construção de abrigos, eram de competência da Prefeitura, colocando assim seus limites com a responsabilidade pública e garantindo sua diferenciação do Governo. E, numa defesa aos pequenos associados, apostava numa identidade histórica, temperada com uma autoimagem firmada na vocação dos transportadores em direção ao progresso e ao desenvolvimento⁴⁸⁸:

Os ataques feitos aos pequenos empresários são igualmente desprovidos de fundamento, pois foram eles e ainda são eles que desdobram nossos areais e barreiras e sem eles não poderíamos ter tido o surto de progresso alcançado por nossa capital em seus subúrbios⁴⁸⁹.

Os suportes para a confirmação dos donos de ônibus, mesmo meio cambaleantes, estavam lançados. Em 1950, o número de associados parecia ter se ampliado e traços de consenso tinham permitido a elaboração do estatuto da Associação. Naquele ano, sob os incentivos da Era Vargas à “livre associação sindical para fins de estudo, defesa e coordenação de interesses econômicos e sociais”⁴⁹⁰, os donos de ônibus registraram no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio o seu Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado

⁴⁸⁸ Por toda a década de 1950, os empresários repetiriam os argumentos formulados naquele tempo: “peças e acessórios, motoristas e cobradores, impostos e taxas, custo de vida, tudo subiu e de modo assustador, enquanto nossas tarifas continuam as mesmas, as mais baratas do Brasil inteiro, apesar dos ataques injustos”. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 20 mar. 1949.

⁴⁸⁹ Idem.

⁴⁹⁰ Consolidação das Leis do Trabalho, Rio de Janeiro, 1º maio 1943.

do Ceará (SETPEC)⁴⁹¹ – que se tornou o veículo de comunicação oficial da categoria nos enfrentamentos dos anos seguintes.

3.3. A meia dos estudantes

Logo o esforço de organização do sindicato foi posto à prova nos demorados debates sobre a regulamentação do abatimento no preço das passagens dos estudantes. Dessa vez, eles se alinhavam contra as tentativas do Governo de controlar o serviço de ônibus. A tônica desse embate estava na defesa da *liberdade* das empresas de transporte ou simplesmente no repúdio à instalação de regras para a prestação do serviço. Paradoxalmente, na intenção de garantir que cada um deles continuasse a trabalhar como bem entendia, eles fortaleceram seus padrões internos de relações.

É possível que a *Light* tenha sido a primeira companhia de transporte urbano de Fortaleza a lançar passagens mais baratas aos estudantes nos seus *tramways*, pelos idos dos anos 1920. É sabido que, em 1925, o Presidente do Ceará, desembargador Moreira da Rocha, teve de interferir junto ao senhor Scott, diretor da *Light*, para que voltasse a conceder o “abatimento para os passes escolares tanto nos bondes de primeira como nos de segunda classe”, uma vez que a companhia suspendera o desconto no último reajustamento de tarifa⁴⁹².

Veza por outra, a *Light* retrocedia na decisão e o assunto dos estudantes voltava à tona. Em 1934, em vez do interventor, foi um grupo de diretores de escolas de Fortaleza que pediu ao senhor Scott que reconsiderasse sua decisão, conservando “o preço antigo das antigas cadernetas escolares, isto é, [dando] aos alunos o abatimento de 50% nos seus transportes”⁴⁹³. No ofício, os diretores ponderavam as consequências do enfrentamento com os estudantes:

⁴⁹¹ Registro do sindicato no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Rio de Janeiro, 29 nov. 1950.

⁴⁹² **Diário do Ceará**, Fortaleza, 6 out. 1925.

⁴⁹³ **O Povo**, Fortaleza, 23 jan. 1934.

Todos sabem que os estudantes são a parte mais querida de uma população. Investir contra eles é acarretar com odiosidade na certa; ser-lhes gentil é conquistar a simpatia geral⁴⁹⁴.

A ameaça tinha fundamento. No ano seguinte, a *Campanha dos 50%*, por descontos em todas as empresas de transporte e casas de diversões se espalhou pelos estudantes do País, embalada pela máxima de que “a classe estudantil [era] em sua grande maioria composta de rapazes pobres, gente que afronta o monopólio da cultura [...] e que, por isso, enfrenta toda sorte de dificuldades”⁴⁹⁵. No dia 14 de setembro de 1935, a comissão organizadora do movimento no Ceará realizou um comício na Praça José de Alencar que contou com a solidariedade da população, sobretudo dos jornalistas⁴⁹⁶.

Os alvos preferenciais dos estudantes, na *Campanha dos 50%* de 1935 foram as *empresas particulares* – ou seja, as empresas de ônibus – pois “essa questão dos passes escolares de há muito havia sido resolvida pela Light, que concedeu aos estudantes em geral 50% de abatimento”⁴⁹⁷. Entre as reivindicações mais ou menos organizadas pelas entidades estudantis emergiam apelos tanto sobre os altos custos da educação quanto da impossibilidade dos bondes em acompanhar o crescimento de Fortaleza. Daí sua investida sobre os ônibus. A luta pela meia passagem criava um corpo coerente de argumentos que articulava o preço do transporte e a democratização do acesso à escola, com as mazelas da vida urbana – temas de participação cidadã que traziam o Governo para o centro das reivindicações. Com isso, os estudantes lograram a oficialização da meia passagem.

Fortaleza se desdobra, dia a dia, por todos os recantos, na ânsia fluorescente de crescer. A *Light*, entretanto, não a acompanha nesta sua

⁴⁹⁴ Idem.

⁴⁹⁵ **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1935.

⁴⁹⁶ O comício virou notícia em **O Povo** de 13 de setembro de 1935, **A Rua** de 14 de setembro de 1935 e **Unitário** de 14, 18, 21 e 22 de setembro de 1935.

⁴⁹⁷ **O Nordeste**, Fortaleza, 9 mar. 1936. A concessão do abatimento, entretanto, ainda parecia não se estender a todas as linhas de bondes e ônibus da *Light*, tampouco a todos os estudantes, uma vez que os acordos eram firmados por entidades particulares. Somente em 1940, por exemplo, a empresa anunciou o “abatimento de 50% para todos os estudantes no Correio do Ceará” de 5 de setembro, explicando que “os alunos não cientistas gozarão também da concessão feita aos sócios do CEC”.

eclosão vital de cidade seivosa. Só o ônibus a segue par e passo, articulando-se por todos os seus meandros, na pérfia (*sic*) econômica da luta pela vida. Há porém, o estudante pobre que, vítima dos altos preços dos aluguéis de casas no Centro da cidade, é atirado, pelo desdobramento urbano, nos bairros mais longínquos, aonde não chega o bonde. Como, porém, servir-se dos ônibus se as suas tarifas proibitivas lhe é inacessível? Faz-se, pois, mister que o governo do Ceará, representado na eminente pessoa do educador e a quem o custoso aparelhamento de ensino deverá ter imposto duras provas, no início da sua vida de estudante pobre, nos ajude na heróica e onerosa cruzada da instrução de nossos filhos. E esse auxílio se tornaria realidade se a questão do transporte dos estudantes em ônibus de todas as empresas particulares fosse devidamente regulamentada⁴⁹⁸.

Ou seja, no fim da década de 1930, Fortaleza era cidade grande, que tinha no ônibus sua opção de transporte coletivo viável, especialmente para o uso de trabalhadores e estudantes que se multiplicavam, empobreciam e eram expulsos do Centro. E, fosse por conta da *Light* ter resolvido precocemente a questão, ou porque somente os ônibus chegavam aos distantes bairros dos pobres, tudo indica que, no começo de 1940, mesmo sem o amparo das autoridades, a moda dos descontos nas passagens tornou-se corriqueira nas empresas de ônibus da cidade. Alimentada pelo costume, ela foi se tornando uma regalia sempre pleiteada.

Naqueles primeiros tempos, o abatimento era tratado sem intermediários entre cada um dos donos das empresas de ônibus e os representantes estudantis, o que fazia com que ele só vigorasse nas linhas em que a boa vontade do empresário fosse compensada pelas planilhas de lucros sempre no azul. Por isso, o preço especial dos estudantes não funcionava em todos os ônibus da Capital e, naqueles em que existia, sua continuidade ficava à mercê dos humores e dos cálculos dos empresários. Apesar disso, os estudantes, desafetos históricos dos transportadores, estavam sempre dispostos a conversar:

Simpático gesto da Empresa S. José
 Abatimento na passagem dos ônibus para os estudantes
 Esteve pela manhã de hoje na nossa redação, o acadêmico Osmundo Pontes, diretor do departamento de publicidade do CEC [Centro Estudantal Cearense], o qual pediu que *O Povo* transmitisse aos

⁴⁹⁸ Idem.

estudantes em geral que a entidade estudantina acaba de entrar em entendimentos com o cel. Oliveira Paula, conseguindo que os discentes paguem somente \$200 na passagem dos ônibus da Empresa São José. De amanhã em diante serão vendidos passes no escritório da empresa, à R. Barão do Rio Branco.

A mesma comissão que falou com o proprietário dessa modelar organização terá oportunidade de se dirigir às outras empresas de transporte, a fim de conseguir idêntico abatimento⁴⁹⁹.

No correr dos anos 1940, as investidas das classes estudantis foram crescendo em favor da regulamentação da regalia. Em 1948, na Câmara de Vereadores, tramitava um projeto de lei apresentado pelo vereador Mário de Assis, institucionalizando a meia estudantil. O texto tinha sido inspirado numa proposta similar dos comunistas à Câmara Municipal de Recife⁵⁰⁰ mas, em Fortaleza, fundamentava-se na confusão de transporte deixada pela *Light*.

Com a retirada injustificável dos bondes da Ceará *Light* do tráfego urbano, as empresas de transportes coletivos se multiplicaram na cidade. Pouco ou quase nada se lhes exigiu no interesse do povo. Deve haver, portanto, muita coisa para se corrigir e reajustar, eliminando-se quanto possível e no interesse do serviço que exploram seus abusos e irregularidades⁵⁰¹.

Com algumas alterações para se adaptar à cena cearense, ainda em 1948, a iniciativa se transformou no projeto de lei número 19, autorizando a Câmara Municipal a “proceder a competente revisão dos contratos das empresas de serviços públicos [...] de modo a adaptar os referidos contratos às exigências do interesse coletivo”⁵⁰² e que estabeleceria, entre outras condições, “o preço especial para passagens de estudantes”, conforme explicou mais tarde o vereador José Júlio Cavalcante, da *bancada popular*, em oposição ao prefeito Acrísio Moreira da Rocha⁵⁰³.

Entretanto, o projeto da revisão emperrou. Em julho de 1949, a diretoria do Centro Estudantil Cearense, reunida no auditório da Casa do Estudante,

⁴⁹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 5 set. 1941.

⁵⁰⁰ **O Democrata**, Fortaleza, 4 abr. 1950.

⁵⁰¹ Parecer n. 11 da Comissão de Organização Municipal. Câmara Municipal de Fortaleza, 28 fev. 1948.

⁵⁰² Lei Municipal n. 19, de 26 de abril de 1948.

⁵⁰³ **O Democrata**, Fortaleza, 4 abr. 1950.

deliberou, em assembleia ordinária, “empreender maiores esforços no sentido de que [fosse] conseguido o abatimento nos ônibus” e nomeou uma comissão para estudar a questão. Mostrando o estreitamento de suas relações com a Comissão Estadual de Preços, na mesma ocasião a diretoria tratou de enviar um telegrama repudiando a intenção dos empresários em aumentar as tarifas dos ônibus⁵⁰⁴.

Apesar disso, em setembro, na plena escalada da carestia, a Comissão Estadual de Preços resolveu aprovar a proposta dos donos de ônibus e permitiu o reajustamento da tabela de preços. Mas excluiu os estudantes do aumento. Suas ordens eram para que os estudantes permanecessem pagando Cr\$ 0,40 nos ônibus da Aldeota, por exemplo, enquanto os outros passageiros deveriam pagar o novo preço de Cr\$ 0,50.

Foi a primeira experiência do Governo no sentido de regular a vantagem dos estudantes e torná-la norma obrigatória a todas as companhias. E foi então que as empresas resolveram protestar, uma vez que a elas parecia mais conveniente manter o abatimento no universo da acomodação improvisada, onde eram senhoras do processo. Por isso, lutaram, tanto nos meandros burocráticos como no cotidiano dos ônibus, pela retirada do Governo do processo. Assim, elas lançavam mão de suas *táticas* para driblar a ordem, escondidas sob a “fiscalização deficientíssima” da Comissão de Preços⁵⁰⁵: “A maneira de burlar os incautos é *sui generis*. Resume-se no seguinte: para estudante não há troco!”⁵⁰⁶

Enquanto a resistência ao desconto fermentava os bate-bocas no mundo concreto dos coletivos, os estudantes exigiam o cumprimento da portaria trilhando caminhos formais. Em março de 1950, enviaram um memorial à Comissão Estadual de Preços denunciando a desobediência dos empresários e ainda contra-atacaram sugerindo que o abatimento fosse maior em algumas linhas da cidade⁵⁰⁷.

⁵⁰⁴ **Diário do Povo**, Fortaleza, 2 jul. 1949.

⁵⁰⁵ **Diário do Povo**, Fortaleza, 2 out. 1949.

⁵⁰⁶ *Idem*.

⁵⁰⁷ **O Povo**, Fortaleza, 28 mar. 1950.

Mas, do outro lado da trincheira, os empresários já haviam montado sua defesa e ameaçavam com novo pedido de aumento de tarifas, que poderia prejudicar toda a população:

Ontem, ao que parece, para contrabalançar o pedido dos estudantes, os empresários, por intermédio de sua associação de classe, dirigiram também um memorial à CEP, pedindo a revogação da portaria de setembro do ano passado, que estabelece o abatimento. Alegam, entre outras coisas, que as viagens lutam com dificuldades para sobreviverem e que a classe estudantil, em nenhuma capital do país desfruta privilégio de abatimento nos transportes coletivos. Finalizam dizendo que, para continuar a manter as atuais regalias à mocidade estudiosa, impõe-se um aumento de passagens nas diversas linhas⁵⁰⁸.

Além de reclamar do desrespeito à portaria da CEP, os estudantes procuravam um desfecho definitivo da questão reclamando a aplicação da lei número 19. E, assim que as discussões atingiram a opinião pública através dos jornais, os donos de ônibus voltaram à carga, publicando uma *nota oficial*, em nome da sua Associação dos Empresários de Transportes de Passageiros de Fortaleza. No manifesto, aludiam seu “direito de propriedade, um dos princípios basilares da constituição” e sugeriram aos edis um “exame mais acurado da matéria, com que se capacitem ser-lhes defeso legislar no setor do direito privado”⁵⁰⁹.

É verdade que o paradoxo da relação entre o serviço público – ligado aos compromissos sociais do Governo – e seus operadores particulares – impulsionados pela necessidade de lucro – sempre esteve nas entrelinhas dos discursos de governo, empresários e passageiros de ônibus. Em momentos de conflito, ele surgia com mais nitidez e, mesmo com a complexidade dos problemas crescendo no bolo das transformações urbanas, a equação jamais reescreveu seus termos mais elementares:

Para o concessionário, a prestação do serviço é um meio através do qual obtém o fim que almeja: o lucro. Reversamente, para o Estado, o lucro que propicia ao concessionário é o meio por cuja via busca sua

⁵⁰⁸ Idem.

⁵⁰⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 abr. 1950.

finalidade, que é a boa prestação do serviço. Portanto, alternando-se aquele equilíbrio, e, conseqüentemente, o lucro do empreendimento, estar-se-á dando margem não apenas à deterioração na qualidade da prestação do serviço [...] como também numa situação externa comprometendo a segurança dos passageiros, dada a precariedade das condições em que se veriam obrigadas a operar as empresas concessionárias⁵¹⁰.

Enquanto para os estudantes a meia passagem em ônibus era um direito social e uma ferramenta a serviço do bem-estar público, para os empresários tratava-se de um atentado ao seu direito de propriedade, este também garantido pela constituição do País. Essa convicção permitiu-lhes formar um discurso no qual o desconto nas passagens surgia como um *favor, cordialmente* cedido amiúde e de acordo com cada circunstância empresarial. Para eles, o tema era completamente alheio à ingerência da autoridade do Governo e decididamente inadmissível como regra geral. Nesse sentido, para os empresários, a meia passagem era mais um fenômeno da ordem privada, onde a regulação coletiva era esgarçada e pouco eficiente, característica que refletia a sobreposição dos âmbitos público e privado em Fortaleza dos anos 1950.

A publicação da *nota oficial* dos empresários foi também um retrato esclarecedor do entendimento dos empresários sobre o papel a eles reservado no caminho do desenvolvimento dos anos 1950. Eles eram os agentes do progresso, os protagonistas do destino vigoroso do País e patrocinadores da modernização da cidade:

Não somos imodestos dizendo que vimos concorrendo para o desenvolvimento urbano, fato que muito nos desvanece. Baixasse o preço da gasolina e dos pneus e nós mesmos teríamos a iniciativa não apenas de beneficiar os estudantes como a população em geral. Sabemos que Fortaleza é uma cidade pobre e que a situação cada vez mais se agrava dentro da crise geral⁵¹¹.

Por isso, mereciam ser protegidos da falência, ainda mais porque cumpriam seus compromissos sociais ao arcar com a pesada carga tributária do País.

⁵¹⁰ MELO, Celso Bandeira de. Prestação de serviços públicos e administração indireta. **O Povo**, Fortaleza, 17 nov. 1981.

⁵¹¹ **Diário do Povo**, Fortaleza, 4 jun. 1950.

[...] avisamos ao público em geral que este favor [do abatimento] – o qual só poderia ser concedido pelos proprietários dos ônibus, de acordo com os preceitos constitucionais – é em absoluto, impraticável, pois viria apressar a ruína definitiva das firmas que exploram o ramo e que pagam regularmente suas taxas e impostos⁵¹².

Contudo, se os impostos eram o mecanismo de distribuição das benfeitorias sociais, os empresários conheciam seus limites. Por isso, sugeriam soluções para minimizar as dificuldades dos estudantes, desde que fossem amparadas no aparato legal que garantia, mais que tudo, seu direito de propriedade:

Reconhecemos ser a nobre classe dos estudantes a que deve merecer maiores benefícios e facilidades. Entretanto, há meios constitucionais para isto, por exemplo: fundação de escolas municipais e estaduais com transporte próprio, como é comum no sul do país, baixa nas taxas escolares, subvenções aos colégios particulares, criação de cooperativas de consumo de fundos destinados aos estudantes pobres, com a participação dos governos, dos vereadores e deputados, do comércio e da indústria em geral. Nunca a intervenção na propriedade particular com fins eleitorais.

Parecia que o termo *constitucional* tinha um sentido bem amplo naqueles tempos de ressaca do Estado Novo, revestindo-se de ações ligadas ao transporte escolar, cooperativas e outros, pelo menos na compreensão dos empresários. Entretanto, a última afirmação da *nota oficial* dos empresários – sobre a propriedade – parece ser a única evocada na Carta de 1946. E assim, *constitucionais* eram as medidas que garantiam a propriedade. Mais impressionante ainda, no fim da *nota*, os empresários faziam valer sua força frente ao Estado, deixando antever sua disposição em garantir sua propriedade, caso fosse ameaçada, mesmo se para isso tivessem de prejudicar o funcionamento do serviço público de locomoção:

Enfim, pedimos às autoridades competentes, os srs. Governador do Estado e Secretário de Segurança Pública, as garantias necessárias para evitar depredações e para que possam os ônibus circularem

⁵¹² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 abr. 1950.

normalmente, visto ser nossa disposição não consentir, em hipótese alguma, a consumação desse atentado ao nosso patrimônio⁵¹³.

Pelo menos na redação de *O Democrata*⁵¹⁴, a nota causou indignação. O alegação de defesa da propriedade não passava de uma “justificativa vesga que é própria dos capitalistas, os quais sempre invocam esse direito para cometer desatinos e as injustiças mais clamorosas”. A ameaça de ruína não deixava de ser uma falácia, uma vez que

os donos de ônibus acham-se numa situação privilegiada. Não fosse assim, não observaríamos a tremenda competição pela posse das linhas de ônibus que se empenham esses senhores. Quem correria atrás de um negócio que desse prejuízo? Só os inexperientes em matéria de negócios e não os managões (*sic*) que exploram o serviço de transporte⁵¹⁵.

Desmascaradas as intenções dos *tubarões*, a classe estudantil não deveria se acovardar. *O Democrata* impelia os interessados à luta, bradando palavras de ordem:

Os estudantes devem se preparar para a luta [...] Não devem abrir mão de sua reivindicação, tornando-se necessário, portanto, que lutem com todas as forças e com o espírito ofensivo para conquistar a vitória!

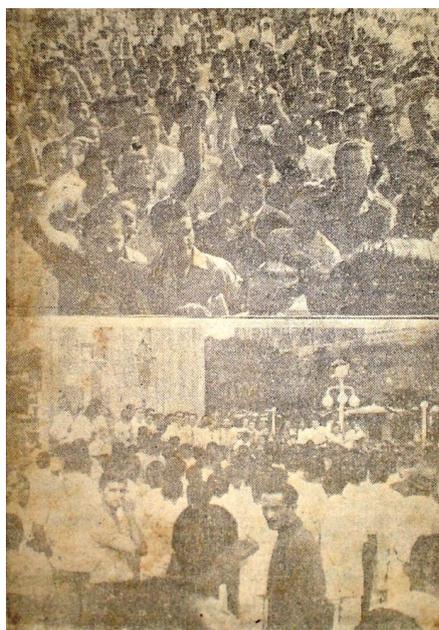
No dia 10 de abril, os vereadores retornaram à Câmara depois das *férias da semana santa* e retomaram a pauta que deveria apreciar, em segunda votação, o projeto do vereador Mário de Assis. Entretanto, os udenistas, sob a liderança do integralista Luiz de Oliveira, manobram a sessão e tomaram a tribuna questionando a validade jurídica da meia estudantil. Assim, a votação do projeto foi adiada mais uma vez⁵¹⁶.

⁵¹³ Idem.

⁵¹⁴ *O Democrata*, Fortaleza, 10 abr. 1950.

⁵¹⁵ Idem.

⁵¹⁶ *O Democrata*, Fortaleza, 11 abr. 1950.



“Manifestações públicas. Agitadas as ruas e praças por grupos de jovens em comícios e passeatas: *meetings* na Praça do Ferreira e nas redações dos vários jornais”
Correio do Ceará, Fortaleza, 26 maio 1950.

E a batalha chegou à rua. Na tarde de 22, um grupo de estudantes depredou um ônibus da Empresa Severino na Praça do Ferreira, num movimento em favor da aprovação da lei e em resposta ao memorial dos empresários enviado à CEP, que sugeria a suspensão dos descontos e ameaçava novo aumento de tarifas⁵¹⁷. Em 26, o *Democrata* estampou a denúncia em letras garrafais:

Os proprietários de ônibus tramam um novo aumento no preço das passagens: A luta justa dos estudantes pelo abatimento de 50% está sendo usada pelos gananciosos donos de empresas como justificativa para um novo assalto à economia do povo! [Conheça] o verdadeiro sentido do memorial enviado à CEP! Mas o povo não permitirá esse novo saque à sua bolsa!⁵¹⁸

Influenciada ou não pela ebulição nas ruas, a discussão da meia estudantil foi retomada na Câmara Municipal. Em poucos dias, o projeto do vereador Mário de Assis foi ampliado e reformado por várias emendas. Nesse trajeto, muita gente tomou carona na tal *revisão de contratos de transporte*. Carteiros e estafetas dos Correios e Telégrafos, praças das Forças Armadas, fiscais de trânsito e guarda

⁵¹⁷ *O Democrata*, Fortaleza, 22 abr. 1950.

⁵¹⁸ *O Democrata*, Fortaleza, 26 abr. 1950.

cívica, guardas do serviço nacional da febre amarela, peste, malária e profissionais de saúde e visitas sanitárias ganharam passes livres nos ônibus. Além deles, os fiscais do município e os guardas noturnos, desde que apresentassem documento de identificação⁵¹⁹. Sobre os estudantes, as emendas se referiam às identidades estudantis ou à necessidade do uniforme para o gozo do desconto⁵²⁰. Em 13 de maio de 1950, a lei n. 184 foi promulgada, com a redação do artigo 2º, de autoria do vereador Edmilson Pinheiro:

As referidas empresas [de auto-ônibus concessionárias dos serviços de transporte de passageiros do município de Fortaleza] ainda obrigatoriamente concederão um abatimento de 50% sobre o preço de suas passagens aos estudantes matriculados nos cursos primário, secundário 1º. e 2º. ciclos, comercial e superior, benefício que ao ser prestado ficará o referido beneficiado, quando desuniformizado, obrigado a exibir qualquer documento de identidade escolar correspondente ao ano⁵²¹.

A dispensa do uniforme permitiria que os estudantes viajassem de ônibus pagando a metade da passagem em qualquer momento do dia e para qualquer destino. Não era, portanto, um benefício a serviço da frequência escolar, que facilitaria a ida para escola e a volta para casa. Sua amplitude era maior, talvez inspirada na luta por meia entrada em casas de espetáculo e atividades culturais, também em voga no período⁵²². A medida não deixava de criar, sobretudo, uma categoria diferente de cidadãos, que estavam num processo de formação que excedia à sala de aula, merecendo, portanto, cuidados especiais. Mas se, no começo, para ser estudante nos ônibus bastava apresentar a carteirinha da escola, no correr dos anos as disputas pela autoridade de emitir carteira estudantil cindiram as entidades de alunos⁵²³.

⁵¹⁹ Lei Municipal n. 184, de 13 de maio de 1950.

⁵²⁰ Processo do Departamento Legislativo da Câmara Municipal de Fortaleza, sobre o projeto de lei n. 119/48, apresentado pelo vereador Mario de Assis Batista.

⁵²¹ Lei Municipal n. 184, de 13 de maio de 1950.

⁵²² **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1935.

⁵²³ Sobre as disputas entre entidades estudantis pela emissão de carteiras, vale transcrever a batalha de memoriais dos grêmios de estudantes cearenses contra o Centro Estudantil Cearense, quando este era responsável pelas identidades estudantis em 1954: “No correr do expediente uma comissão de estudantes fez entrega à Câmara de um memorial contendo 15.000 assinaturas, pleiteando que o abatimento nas diversas linhas de ônibus da cidade seja extensivo a todos os

Os empresários não se conformaram com a lei n. 184. Não se incomodaram tanto com os passes livres para funcionários públicos, mas entraram de frente contra os 50%. E, como de costume, traçaram uma estratégia de defesa de seus interesses que misturava a negociação com a pressão na rua. Primeiro, eles entraram com um mandato de segurança no Tribunal de Justiça, onde consideraram a ilegalidade da decisão, argumentando que a Câmara Municipal não tinha autoridade sobre preços de passagens, uma vez que a fixação de tarifas era prerrogativa a Comissão Estadual de Preços⁵²⁴. Se apropriavam assim da costumeira confusão das autoridades sobre os contratos de transporte público e colocavam, em lados antagônicos o Estado e o município. Segundo o *seu* José Otoch, da Empresa São Jorge,

O município dormiu do seu direito, perdendo assim a capacidade de regular as questões de trânsito, hoje disciplinadas pelo Estado. Não existem concessões na verdadeira acepção do termo. As empresas de ônibus somente recebem autorização para a exploração do serviço de transporte de passageiros. Aliás, uma autorização precária...⁵²⁵

Como o Tribunal de Justiça demorava a se pronunciar, em 26 de maio, eles deflagraram a greve do transporte público em Fortaleza, proibindo os carros de saírem das garagens e alegando que “os ônibus corriam graves riscos de serem depredados”⁵²⁶.

Decerto, o receio dos empresários por seu patrimônio era fundado na idéia do direito de propriedade. Numa cidade cheia de tensões, eles temiam que os estudantes se esquecessem das garantias legais sobre o bem alheio e enveredassem nos caminhos por fora da lei. Interessante, contudo, que as suspeitas de depredação decorressem justamente do seu próprio desrespeito a lei

estudantes, quando fardados ou mediante a apresentação de carteira de identidade fornecida pelos estabelecimentos de ensino. Por sua vez, o Centro Estudantal Cearense fez entrega de outro memorial, contrário à pretensão contida no primeiro documento”. **O Povo**, Fortaleza, 9 abr. 1954.

⁵²⁴ **O Democrata**, Fortaleza, 24 maio 1950. Vale destacar que a indefinição das atribuições do Estado e do município nas questões de ônibus foi amplamente utilizada pelos empresários em diversas ocasiões de enfrentamento com as autoridades.

⁵²⁵ **Diário do Povo**, Fortaleza, 6 maio 1950.

⁵²⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 26 maio 1950.

n. 184. Mais interessante ainda, a certeza de que não seriam penalizados por paralisar o serviço de transporte repentinamente e de forma unilateral.

É provável que nas entrelinhas das justificativas da greve – ou *lock out*, como chamava a imprensa da época – existisse a certeza de que privar a cidade de locomoção era uma das mais poderosas armas das empresas de ônibus em relação às autoridades. Não era possível desconhecer o impacto da greve sobre as pessoas. O drama dos passageiros era noticiado nos jornais e, no palco das ruas, rendeu repostas nas formas de passeatas e comícios contra os empresários.

Toda a população de Fortaleza passou hoje por sérios vexames e grandes atropelos em consequência da atitude assumida pelas empresas de ônibus da Capital ao retirar das linhas os veículos de transporte coletivo. Precisamente às 7:00 horas, quando já se havia declarado a greve dos empresários, os estudantes abandonaram os estabelecimentos de ensino e se foram reunir no Centro da cidade onde promoveram comício de protesto⁵²⁷.

A paralisação do transporte foi o clímax da tensão e forçou as autoridades a transigirem com os empresários. Naquele maio de 1950, a pressão fez com que o Secretário de Segurança Pública José Rabelo Machado reunisse em seu gabinete representantes da Comissão Estadual de Preços, da Inspetoria de Trânsito e outras repartições policiais, empresários, estudantes e jornalistas para estabelecer um acordo entre estudantes e empresários, uma vez que estes declararam que “não estavam absolutamente em condições de cumprir a lei”⁵²⁸. Era um flagrante do pouco caso com a ordem aprovada pela Câmara, uma vez que propunha uma solução alheia. O resultado da reunião, como era de se esperar, mesclou numa acomodação conciliatória e temporária que, se não resolveu o problema, ao menos deixou claro que as decisões do legislativo municipal não eram determinantes para o funcionamento do transporte coletivo de Fortaleza:

A partir de hoje, sexta, e até segunda-feira, os estudantes viajarão de ônibus pagando com o abatimento de 50%. De terça até sexta-feira da próxima semana esses abatimentos desaparecerão passando a vigorar,

⁵²⁷ Idem.

⁵²⁸ Idem.

apenas, o de 20%, que já fora estabelecido anteriormente. Dentro desse espaço de tempo já se conhecerá, certamente, a decisão do juiz competente [...]. tanto os empresários de ônibus como os estudantes se comprometeram a acatar a decisão do Tribunal de Justiça, contra ou a favor do abatimento⁵²⁹.

E os ônibus voltaram a circular. No dia 30 de maio, o Tribunal de Justiça protelou mais uma vez sua decisão, mas expediu uma medida preliminar que suspendia a aplicação da lei à meia passagem até a apreciação mais detalhada do mandado de segurança⁵³⁰. E o caso voltou às ruas, no confronto direto com os estudantes:

É claro que os estudantes não se conformaram. Depois de irem, numa massa compacta, protestar à redação dos jornais, encaminharam-se à Praça do Ferreira, a fim de realizarem um comício de protesto. A polícia, no entanto, interviu violentamente dispersando os manifestantes a *casse-têtes (sic)*.⁵³¹

A cada lance da batalha pelo reconhecimento legal da meia passagem revelava-se um processo marcado pelas atitudes paralelas à ordem institucional, tanto do ponto de vista da mobilização de estudantes e suas formas de luta na imprensa e na comoção popular como da utilização de mecanismos cada vez mais violentos da parte dos empresários. No dia 2 de junho, os conflitos entre a polícia e os estudantes continuavam, enquanto suspeitava-se de que “os donos de ônibus esta[vam] gorgeteando os facínoras da guarda civil”⁵³² em favor dos seus interesses. No dia seguinte, nova reportagem denunciava que a questão da meia passagem havia se desviado completamente do universo da lei:

Ontem pela manhã recebemos essa grave denúncia: o Sr. Oscar Pedreira, proprietário de ônibus estava distribuindo rebenques com pontas de ferro entre seus motoristas. A medida, como é claro, não poderia visar senão a classe estudantil [...] [A intervenção do jornalista Jáder de Carvalho e do professor Moacir de Aguiar junto ao Seu Oscar Pedreira], tratava-se de evitar acontecimentos de funestas

⁵²⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 26 maio 1950.

⁵³⁰ **Diário do Povo**, Fortaleza, 30 maio 1950.

⁵³¹ *Idem*.

⁵³² **Diário do Povo**, Fortaleza, 2 jun. 1950.

conseqüências que seriam a natural represália dos parentes de alunos porventura chicoteados pelos motoristas da Empresa Pedreira⁵³³.

De ambos os lados, as críticas à inabilidade do Governo em solucionar o caso movimentavam as redações, ao mesmo tempo em que se reclamavam atitudes mais consistentes para driblar a crise. Enquanto *O Democrata* tomava o partido dos estudantes e vociferava que “o governo inepto do Sr. Faustino [de Albuquerque, Governador do Estado] não tomava nenhuma providência”⁵³⁴, *O Correio do Ceará*, contrário à meia passagem, apontava os desmandos dos vereadores, ao tempo que sugeria a gratuidade do transporte na cidade:

A nossa inefável vereança, entre inúmeras cousas gozadas e confusas, acrescentou mais esta de entrar na seara particular, tal qual pertencesse à sogra. Assim entendeu o pessoal do *foyer* do José de Alencar intimando os donos de várias empresas de transporte ao concederem aos estudantes o abatimento de 50% sem mais aquela⁵³⁵.

A ideia de que o preço de passagens era coisa a ser resolvida no particular ressoava o argumento dos empresários. Como, para eles, as autoridades violavam o *direito de propriedade* ao se intrometer nas tarifas, eles mesmos deveriam defendê-lo. No entender deles, sem poder defender o patrimônio, as companhias de ônibus viraram vítimas de espertalhões interessados em ganhar vantagens. Por isso, o *Correio* denunciava:

Elementos maus, contudo, de que a cidade está cheia até a tampa quiseram tirar partido da encrenca, havendo algumas correrias e borrachadas na Praça do Ferreira, crismada pelo ardoroso panfletário João Brígido de Praça da Anarquia. O mais pândego, porém, é que no intuito de saborear o apetecível desconto, surgiram de improviso, da noite para o dia, milhares de candidatos de idades avançadas às matrículas nos educandários fortalezenses⁵³⁶.

Mas os dias seguidos de combates nas ruas e as acusações de truculência da polícia desgastaram a discussão e fizeram a opinião pública pender para o lado

⁵³³ **Diário do Povo**, Fortaleza, 3 jun. 1950.

⁵³⁴ **O Democrata**, Fortaleza, 3 maio 1950.

⁵³⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 jun. 1950.

⁵³⁶ *Idem*.

da já popular juventude estudantina. Entre os donos de ônibus começaram a se formar ideias conciliatórias, que permitiriam a apropriação das razões dos estudantes e minimizariam os prejuízos. Eram fórmulas que pretendiam recuperar, na medida do possível, a antiga autonomia dos empresários e excluía as autoridades de regulação das meias passagens:

Há muito que mantenho um ponto de vista que reputo certo. É este: as empresas se cotizariam mensalmente a fim de fornecer ao Centro Estudantal uma importância que seria convencionada entre o Centro e as empresas de ônibus. De posse dessa importância, a entidade estudantal adquiriria cadernetas de passes, distribuindo-as entre os estudantes reconhecidamente pobres⁵³⁷.

Entretanto, em 4 de junho, a batalha dos estudantes pela meia passagem tinha sido ganha, pelo menos no campo da legislação. Frustrando as expectativas dos donos de ônibus, os juristas “opinaram pela constitucionalidade da lei”⁵³⁸, como lamentou o *seu* José Otoch ao repórter do Diário do Povo.

3.4. O papel da Prefeitura

Se o processo de organização das empresas de ônibus acompanhou os passos da organização de seus interlocutores na cena de Fortaleza dos anos 1950, do lado do governo, décadas de confusões entre as autoridades e de nebulosidades nos regulamentos impuseram medidas de controle e planejamento do transporte quando a cidade restou aos ônibus. Assim, também na contradição com donos de ônibus e embalada pelas demandas da população, a máquina pública do transporte foi tomando contornos e foi se aparelhando com marcos reguladores do serviço. Esse processo não prescindiu dos ingredientes fundamentais dos ônibus daquele tempo: improvisos, debates, desrespeito às normas, enfrentamentos, greves e a onipresente questão das tarifas.

A vinculação do serviço de transporte coletivo de Fortaleza ao Governo do Estado do Ceará remonta aos tempos da antiga Companhia Ferro Carril do Ceará,

⁵³⁷ **Diário do Povo**, Fortaleza, 4 jun. 1950.

⁵³⁸ *Idem*.

que operou os primeiros bondes puxados por burros da cidade a partir dos anos 1880. Naquele tempo, o imperador Dom Pedro II e a princesa Isabel aprovaram os estatutos da empresa e autorizaram o Governo da Província a contratar uma empresa privada para o transporte de passageiros na Capital através do sistema de concessão⁵³⁹. Em 1901, a Assembleia Legislativa isentou de impostos⁵⁴⁰ e aprovou a renovação do contrato entre o Governo do Estado e a companhia dos bondes⁵⁴¹. Em 1910, os direitos de exploração foram novamente afirmados através de uma lei estadual⁵⁴² e, dois anos mais tarde, quando a *Light* comprou a Companhia Ferro Carril, os contratantes e os direitos lhes foram automaticamente transferidos⁵⁴³.

Assim, entre as primeiras experiências de bondes puxados por burros e a municipalização do serviço de ônibus em 1953, o funcionamento do transporte coletivo de passageiros em Fortaleza fundamentou-se mormente nas determinações do Governo do Estado, a despeito de leis que vez por outra transferiam prerrogativas para a alçada municipal⁵⁴⁴.

Em 1937, o Interventor Federal no Ceará, Menezes Pimentel, criou a Inspetoria Estadual de Trânsito, subordinada à Secretaria Estadual de Segurança Pública⁵⁴⁵. No ano seguinte, a IET foi aparelhada com um automóvel⁵⁴⁶ e recebeu verbas para a construção de sua sede na Capital⁵⁴⁷. Nesse processo, o regulamento do trânsito do Estado foi aprovado em novembro de 1938, reservando à Inspetoria poderes sobre todos os detalhes dos bondes da *Light* e dos ônibus⁵⁴⁸. A IET cuidava não somente da definição de requisitos para a construção dos carros, mas do comportamento de motoristas e cobradores, da

⁵³⁹ Decreto Imperial n. 5.110, de 9 de outubro de 1872 e Decreto Imperial no. 6.620, de 4 de julho de 1877.

⁵⁴⁰ Lei Estadual n. 663, de 26 de agosto de 1901.

⁵⁴¹ Lei Estadual n. 671, de 30 de agosto de 1901.

⁵⁴² Lei Estadual n. 1.008, de 19 de agosto de 1910.

⁵⁴³ MENEZES, Antônio Bezerra. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: 1992.

⁵⁴⁴ Como o contrato intermediado pelo Governo do Estado entre a Prefeitura de Fortaleza e a Companhia Ferro Carril do Ceará para a fiscalização dos bondes mencionado no relatório do Presidente do Estado em 1895 ou a Lei Estadual n. 1.350, que autorizava a Câmara de Fortaleza a definir preços de passagens de bondes junto com os diretores da *Light*.

⁵⁴⁵ Decreto Estadual n. 30, de 16 de dezembro de 1937.

⁵⁴⁶ Decreto Estadual n. 300, de 8 de julho de 1938.

⁵⁴⁷ Decreto Estadual n. 301, de 8 de julho de 1938.

⁵⁴⁸ Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

condução de pessoas embriagadas ou maltrapilhas, do uso de autofalantes e, sobretudo, impondo condições de matrículas, recebendo taxas, cauções e multas e autorizando licenças de linhas:

Art. 44: A matrícula para exploração do tráfego de auto-ônibus no município de Fortaleza só será concedida quando organizada em empresa tendo a mesma no mínimo três veículos.

[...]

Art. 46: Para a garantia das multas impostas por infração deste regulamento, os proprietários de empresas de auto-ônibus antes de ser expedido o alvará de licença, depositarão na Recebedoria do Estado, mediante guia fornecida pela Inspetoria do Trânsito, [...] a importância de duzentos mil réis por veículo, até o número de três; de quatro até dez, cento e cinqüenta mil réis por veículo [...]

Art. 47: Quando houver necessidade de aumentar o número de auto-ônibus de uma linha explorada por mais de um concessionário, terá preferência aquele que, a juízo do Inspetor de Trânsito se houver mostrado mais zeloso no cumprimento das disposições deste regulamento e das leis referentes ao assunto que o mesmo cogita;

Art. 48: Ocorrendo necessidades de estabelecer outra linha para a zona já servida de auto-ônibus, será dada a preferência em igualdade de condições, ao concessionário da linha em serviço⁵⁴⁹.

A toda-poderosa IET organizou praticamente sozinha o funcionamento dos ônibus de Fortaleza até 1953. Multava motoristas, cassava carteiras, negociava com empresários, fazia *blitzes*, tirava ônibus de circulação e alterava itinerários. Tornou-se, assim, em plena multiplicação da cidade, um elemento fundamental na definição de fluxos urbanos e na própria expansão espacial de Fortaleza. Em 12 de maio de 1949, por exemplo, a IET emitiu seu edital número 4, alterando os traçados das linhas da Praia de Iracema – Prainha e da Cais do Porto,

Tendo em vista uma melhor organização dos serviços de transportes coletivos desta capital, que estão a merecer uma distribuição de modo a atender eficientemente a condução dos habitantes de cada bairro ou zona da cidade, obedecendo, também o melhoramento das vias de comunicação e tendo em vista as ponderações encaminhadas a esta Inspetoria pelos moradores daqueles bairros [...] ⁵⁵⁰

⁵⁴⁹ Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

⁵⁵⁰ Edital n. 4 da Inspetoria Estadual de Trânsito, publicado em **O Povo**, Fortaleza, 12 maio 1949.

Talvez o único aspecto do transporte público que escapava ao controle unânime da IET fosse a definição de tarifas. Com desorganização econômica dos anos dourados e a inflação, o Governo Estadual diluía entre repartições e comissões os estudos sobre aumentos nos itens de economia popular. Não raro, essas comissões abrigavam representantes de diferentes áreas do Governo e da população.

No começo de 1953, era o Conselho Estadual de Trânsito que estudava e aprovava as tabelas de preços de ônibus na Capital. Era composto por representantes da Prefeitura de Fortaleza, do DAER – Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Estado do Ceará –, da Inspetoria Estadual de Trânsito, do Sindicato dos Motoristas, do Sindicato dos Empresários de Ônibus e do *Touring* Clube do Brasil, sob a presidência do Secretário Estadual de Polícia⁵⁵¹. Era, portanto, um órgão consultivo grandemente marcado pela presença do Executivo do Ceará.

Naquele ano, o sindicato dos empresários, alegando os aumentos nos preços da gasolina, óleo, graxa e peças, além dos passes livres e dos descontos, pleiteou ao Conselho Estadual de Trânsito autorização para aumentar em cerca de 20 centavos o preço das passagens de ônibus⁵⁵². A intenção logo chegou aos ouvidos da população, que começou a pressionar as autoridades para que negassem o aumento, levando em conta as “aflictivas circunstâncias econômicas do nobre povo da Terra da Luz” para quem a majoração “redundaria em graves prejuízos no tocante à educação, instrução e alimentação do povo e habitantes dos bairros distantes”⁵⁵³. Alegava-se também, contra o aumento, as condições péssimas do serviço de ônibus e as *artimanhas* dos empresários, sempre escondendo seus largos lucros das autoridades.

No dia 12 de maio, o memorial dos motivos dos empresários foi debatido pelo Conselho, sob grande expectativa da população e sob ameaças de que “acontecimentos desagradáveis poderiam vir ocorrer” caso o aumento fosse

⁵⁵¹ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁵² *Idem*.

⁵⁵³ Memorial da Sociedade Beneficente 18 de Setembro contra o aumento de preços de ônibus, enviado ao Governador do Estado. **Gazeta de Notícias**, 10 maio 1953.

aprovado⁵⁵⁴. Naquela reunião, considerando a escalada do custo de vida, o Conselho negou o aumento⁵⁵⁵.

A imprensa esperou uma reação dos empresários. Mesmo com suas diferenças, desde os tempos da batalha contra a meia estudantil, eles já articulavam ações na defesa dos preços de passagens. Além disso, ao passo que os empresários teciam sua organização, parecia crescer entre a população as demandas pela reforma no funcionamento do transporte público. E nesse movimento, a *Gazeta de Notícias* tomou a frente da campanha em favor da quebra dos monopólios da exploração das linhas de ônibus.

O aumento pretendido foi negado de maneira peremptória. [...] E se houver essa nova investida, coisa que nos parece certa pois ela já é rotineira, o Conselho tem uma boa arma para usar: a liberação das linhas⁵⁵⁶.

As concessões de transporte público eram baseadas no monopólio das linhas. Com exceção da linha da Parangaba – por onde circulavam caminhonetes de diferentes proprietários – cada roteiro ficava reservado à exploração de somente uma empresa. Assim, a Inspetoria Estadual de Trânsito dividia os percursos urbanos entre as empresas que se mostravam aptas para operá-los e fiscalizava o serviço. Apesar disso, a ação gestora da IET não agradava à população, que, no caldeirão de justificativas para os problemas de ônibus, disparava em favor da concorrência:

O erro parece nascer da existência de dois critérios de concessão adotados: um que funciona na prática e outro na teoria, no papel. Há a substituição da livre concorrência pelo livre apadrinhamento em que não figura a menor parcela de consideração pelo povo. Não mais se cumprem os contratos, que se sustentam graças às mágicas dos donos de empresas junto aos poderes competentes⁵⁵⁷.

⁵⁵⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 maio 1953.

⁵⁵⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 maio 1953.

⁵⁵⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 maio 1953.

⁵⁵⁷ **O Povo**, Fortaleza, 4 jan. 1952.

Monopólios, privilégios, ingerência do privado sobre o público. Esse sistema era um dos responsáveis pela grande diversidade de situações de ônibus em Fortaleza, dificultando a unificação de discursos e as ações dos empresários nas diferentes áreas da cidade. Mas, paradoxalmente, o monopólio os defendia da concorrência e, assim, tornava-se uma vantagem comum, capaz de concentrar seus interesses.

Além disso, em sua face mais cruel, o monopólio praticamente sufocava as possibilidades de ação dos usuários sobre os ônibus. Pouco adiantavam as constantes reclamações escritas diariamente nos jornais – menos ainda as queixas e indignações nas pontos de ônibus, se a única alternativa para chegar ao trabalho era o velho *calhambeque* do bairro. Com isso, o instituto do monopólio excluía as populações do debate, fazendo da interlocução entre empresários e autoridades o único meio para tomada de decisões sobre o transporte público. E, como já se viu, sobrava aos passageiros, como única forma de relação com os empresários, o caminho do confronto direto, do quebra-quebra de ônibus. Mas, nesses casos, sempre havia a proteção policial ao *direito de propriedade...* Restava então pressionar o governo, expediente mais valioso em tempos de escolha democrática, desafiando críticas nas páginas dos jornais.

Por essas, em favor da manutenção do monopólio, as fissuras na categoria dos empresários eram superadas:

Mas os *tubarões* dos transportes tremem de terror quando se fala nessa liberação. Defendem o privilégio com unhas e dentes pois sabem o quanto isso atende aos seus interesses⁵⁵⁸.

Se as discussões sobre os preços de passagens mobilizavam empresários, é certo que elas também potencializavam as críticas ao serviço de ônibus. A opinião pública articulava sua repulsa aos aumentos em torno de uma argumentação que ligava as péssimas condições de transporte à sede de lucro das empresas. Como era possível aumentar o preço do ônibus se os empresários não investiam nas melhorias do serviço e drenavam os recursos para seu

⁵⁵⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 maio 1953.

enriquecimento? A grita contra tal *ganância* parecia até a re-edição do discurso que, poucos anos antes, atribuía as deficiências dos bondes elétricos às remessas de dinheiro aos acionistas ingleses da *Light*.

De qualquer forma, aqueles momentos de conflito eram espaços para a reflexão sobre o problema do transporte público e, em 1953, colocaram em xeque o tema do monopólio. Os prejuízos causados à população com a retirada de circulação de 21 dos 26 ônibus da Empresa São Jorge⁵⁵⁹ numa *blitz* da IET no dia 21 de maio deu munição aos defensores da livre concorrência no serviço público:

Isso [lotações e atrasos] é um resultado do sistema obsoleto e por todos os títulos injustificável do privilégio de linhas para as empresas. Sabendo que referidas linhas são “suas”, os empresários de ônibus não cuidam de sanar essas irregularidades [das condições de trafegabilidade dos veículos] nem fazer com que seus ônibus voltem a trafegar normalmente, atendendo ao público de maneira conveniente. E assim, por causa desse sistema de privilégios, a vistoria, tão necessária, torna-se um problema. [...] Liberadas as linhas que deveriam ser servidas pelos veículos tidos como emprestáveis, outros fariam o seu serviço. E apostamos como a empresa tudo faria para terminar com maior brevidade os reparos. Tudo mostra como é injustificável a concessão de linhas para certas empresas. O privilégio só causa prejuízo ao povo⁵⁶⁰.

Em 26 de maio de 1953, os empresários voltaram à carga na questão do reajuste, enviando um longo documento ao Conselho Estadual de Trânsito, no qual pediam que o órgão reconsiderasse sua decisão. Diziam que não tinham como operar os ônibus nos limites das receitas e sugeriam que, na impossibilidade de serem atendidos, que o Conselho permitisse, ao menos, a suspensão do abatimento de 50% aos estudantes. Desenhava-se assim a linha perene de argumentos que vincularia, até o século XXI, o alto preço do transporte aos benefícios de tarifa concedidos a alguns passageiros.

A ideia rendeu debates e uma grande indignação no público. No interior do Conselho, o prefeito Paulo Cabral montou a resposta negativa aos empresários e

⁵⁵⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 21 maio 1953.

⁵⁶⁰ *Idem*.

sugeriu que eles organizassem mesas-redondas, apresentando a todas as classes da cidade seus argumentos e dificuldades de operação⁵⁶¹. No final da reunião

O conselho votou a resolução, oficializando o abatimento concedido aos estudantes. [...] A vitória do Sr. Paulo Cabral foi vitoriosa por 4 votos contra 2. Votaram a favor Paulo de Araújo, José Plínio Cavalcante, Osvaldo Chaves e contra os srs. Salomão Cláudio e José Maria Soares⁵⁶².

Os empresários ficaram sem aumento e ainda tiveram de manter a meia passagem. Para piorar, engoliram e tiveram de acatar a sugestão do prefeito em ampliar os debates sobre preço de passagem às representações populares⁵⁶³. Entretanto, as tais *mesas redondas* não se realizaram. Com a luta perdida no ambiente institucional, os empresários, certos do papel fundamental dos ônibus na vida da cidade, orquestraram a greve que paralisou a cidade na manhã do dia 27 de maio.

Na ausência completa de ônibus para o transporte do pessoal dos subúrbios, [veio] ao centro da cidade era tudo que era veículo: caminhonetes, caminhões, jipes, automóveis de trabalho pela manhã, trazendo para o emprego o povo dos diversos bairros. Mesmo assim o número de veículos não foi suficiente. Nas artérias que se ligam com o Centro da capital viam-se filas enormes de pedestres durante toda a manhã de hoje⁵⁶⁴.

Mas, escaldadas de paredes anteriores, as autoridades responderam com medidas rápidas ao *lock out*. O Conselho Estadual de Trânsito tratou de mobilizar a Base Aérea e a 10ª Região Militar de Fortaleza para que colocassem seus caminhões militares em prontidão para fazer transporte urbano, caso os empresários insistissem em fechar as garagens.

⁵⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁶² **O Povo**, Fortaleza, 26 maio 1953.

⁵⁶³ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁶⁴ Idem.



Caminhões usados para o transporte de passageiros nas ocasiões de *lock-out*. “A vida na cidade mudou de aspecto. Foram horas de sofrimento, mas também de muito humor quando o povo teve que recorrer aos caminhões das repartições públicas para se transportar. Eis aí na montagem um dos paus-de-arara do asfalto na Praça do Ferreira, com sua carga humana. O povo sofre muito...” **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 maio 1952.

A Prefeitura, mesmo sem consultar o Conselho Estadual, lançou dez de seus caminhões oficiais às ruas, que substituíram os ônibus nos trajetos mais concorridos da Capital logo nas primeiras horas do dia⁵⁶⁵. Não deixava de ser uma forma de conciliar a defesa do patrimônio dos empresários com as necessidades urgentes de locomoção, e que certamente não poderia perdurar por muito tempo: “O povo, na sua irreverência, vendo os caminhões passarem apinhados de gente, os chamava de *paus-de-arara do asfalto*...”⁵⁶⁶

E assim, meio precariamente, entre manifestações de repúdio pela atitude dos empresários aqui e ali, transcorreu o expediente dos fortalezenses no dia 27 de maio. O *seu* José Maria Soares, voto vencido no Conselho, dono da empresa São José e presidente do sindicato dos empresários, rebateu a fama de *tubarões* de seus correligionários com declarações que davam o tom da complexidade do problema da renumeração do transporte público – além de soarem muito mal aos ouvidos da opinião pública:

⁵⁶⁵ Idem.

⁵⁶⁶ Idem.

Há muita ilusão a respeito do fabuloso lucro que conseguimos. Por exemplo, há dois meses minha empresa vem sofrendo *déficits*. [...] [Além disso], muitos proprietários não invertem em benefício da própria empresa os lucros que obtêm porque não dá bons resultados. O preço irrisório das passagens, o grande número de passes livres e o abatimento concedido aos estudantes tiram a coragem dos empresários explorarem com intensidade o negócio⁵⁶⁷.

Era o que faltava para levantar ainda mais a fervura sobre o descaso dos empresários com carros melhores e mais abundantes. Talvez por esse estado de espírito, na Câmara Municipal os aplausos à decisão da Prefeitura em colocar transporte gratuito nas ruas uniram governistas e oposição⁵⁶⁸, engrossando a opinião corrente sobre a vilania dos empresários de ônibus no trato com o povo.

Reunido às pressas, na manhã de 27 o Conselho Estadual de Trânsito resolveu dar um ultimato às empresas, ameaçando cassar as concessões *incontinenti*, caso os ônibus não retornassem às ruas até uma hora da tarde⁵⁶⁹. As negociações sobre aumento só retornariam à pauta do Conselho com os ônibus circulando normalmente. Mesmo assim, havia compreensão sobre as dificuldades das companhias em tempos de carestia:

O Sr. José Maria Soares argumentou, em defesa dos empresários, com os aumentos ultimamente ocorridos nos preços da gasolina, do óleo e das peças, ao que o Sr. Osvaldo Chagas [do D.A.E.R] lembrou a constituição de uma cooperativa de consumo da classe, que resulta em grande economia. José Maria, todavia, invocou as dificuldades burocráticas para a importação do material necessário à cooperativa⁵⁷⁰.

Na Assembleia Legislativa, os deputados também se movimentaram em “defesa da população” e aprovaram por unanimidade o requerimento do udenista Edival Távora, solicitando ao Conselho Estadual do Trânsito que liberasse todas as linhas de ônibus da cidade⁵⁷¹ à exploração de qualquer pessoa que apresentasse as condições exigidas pelo Código Nacional de Trânsito ao

⁵⁶⁷ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁶⁸ **O Povo**, Fortaleza, 28 maio 1953. O vereador Antônio Azin, do PSD, declarou que “não obstante ser adversário do prefeito, não podia deixar de louvar a sua atitude em defesa da população de Fortaleza”.

⁵⁶⁹ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁷⁰ *Idem*.

⁵⁷¹ **O Povo**, Fortaleza, 29 maio 1953.

transporte coletivo. Para justificar seu pedido, Edival Távora esclarecia que, mesmo que a concessão das linhas não tivesse sido resultado de concorrências públicas, era obrigação dos empresários garantir ônibus nas ruas. Afinal, nessa situação pouco regular, os argumentos de cada lado se moldavam às circunstâncias do momento. Nesse caso, o deputado recorria à opinião dos Ministros Orozimbo Nonato e Waldemar Falcão, do Supremo Tribunal Federal, segundo a qual:

O argumento de que a falta de concorrência deve ser imputada ao Estado, não destrói a culpa, pois a parte que se vinculou à obrigação devia também exigir que seu contrato fosse formalizado, não tendo direitos, assim, a pleitear perdas e danos⁵⁷².

Ou seja, sem contrato, sem concorrência, o transporte público da Capital era o universo dos desmandos. Tanto que, aos olhos do parlamentar, a greve dos empresários tivera por “objetivo procurar desmoralizar a oportuna e louvável decisão do Conselho Estadual do Trânsito” em negar o aumento de tarifa. Ainda nas considerações de Edival Távora, a crítica ao regime do monopólio das linhas tomava força, baseada na constatação de “quanto maior [fosse] o número de transportes coletivos em nossa Capital, para cada linha, melhor [seria] para o nosso povo”⁵⁷³. Os deputados sabiam que o frouxo controle sobre o transporte urbano inibia também novos investimentos dos empresários. No dia 28, o deputado Gomes de Freitas, falando da necessidade de se reformar o sistema e de se liberarem as linhas de ônibus, citou que havia, entre os empresários, aqueles que, mesmo com condições de oferecer bons ônibus, deixavam de operar na cidade por não encontrar espaço no obscuro sistema de funcionamento:

[O deputado] citou inclusive o fato de haverem em nossa capital diversas pessoas interessadas em explorar o comércio do transporte coletivo, não o fazendo diante do privilégio de que gozam os atuais empresários. A respeito das declarações [...] soubemos ontem á noite que o Sr. Ludgero Guilherme é uma dessas pessoas desejosas em montar uma empresa de ônibus em Fortaleza. Aquele cidadão já dispõe mesmo de vinte veículos, inclusive um magnífico “gostosão”, prontos

⁵⁷² Idem.

⁵⁷³ Idem.

para entrarem em tráfego desde que seja acabado o monopólio das linhas⁵⁷⁴.

Enquanto isso, nas ruas, a população exigia uma reação, chamando as autoridades à responsabilidade:

Senhores governantes! Não cedam um centavo de aumento nas passagens de ônibus! [...] Os empresários estão agindo do mesmo modo como fazem os que desejam subir os preços do feijão, da farinha e de outros artigos de primeira necessidade: escondem os gêneros [...] Os senhores governantes têm o remédio nas mãos. Podem acabar de vez com esses abusos inqualificáveis. Podem ou têm autoridade de fazer aquisição de ônibus e os lançarem em todas as linhas da cidade e teria acabado desse modo, o monopólio dos gananciosos [...] De um estudante que está do lado de seus colegas e do povo⁵⁷⁵.

Pouco a pouco se disseminava entre a população o ponto de vista de que o Executivo Estadual devia sair de cena no drama do ônibus. O transporte urbano deveria ser organizado exclusivamente pela Prefeitura de Fortaleza⁵⁷⁶, até mesmo porque já se suspeitava da íntima ligação de interesses entre o Conselho Estadual do Trânsito e os empresários de ônibus. Até a greve parecia ter sido uma encenação orquestrada para garantir o re-exame do aumento de passagens. A *Gazeta de Notícias* publicou os detalhes do *plano*:

Houve a greve: depois, entre discursos bombásticos, o ultimato aos empresários. Mais tarde, a imposição dos tubarões para fazerem os ônibus voltarem à circulação: a exigência do reexame do pedido de aumento, atendido pelo Conselho, com a nomeação da já conhecida sub-comissão. [...] Para aumentar a suspeita de que tudo fora planejado adremente, o matutino *Unitário*, jornal oficioso que tem inclusive um de seus redatores como membro do Conselho Estadual de Trânsito, ao noticiar na sua edição de ontem os acontecimentos do dia anterior assim se manifestou: “os ônibus voltaram em poucas horas, mas é provável, para a tristeza geral, que as passagens subam dentro de alguns dias, em virtude do aumento de 40% em todas as peças⁵⁷⁷”.

⁵⁷⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 maio 1953.

⁵⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 29 maio 1953.

⁵⁷⁶ *Idem*.

⁵⁷⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 maio 1953.

A interferência dos empresários nas decisões do Conselho Estadual ficou ainda mais evidente quando o Comitê de Defesa do Povo, entidade civil de grande prestígio em Fortaleza, apresentou os resultados de uma pesquisa feita na contabilidade das concessionárias no ano anterior que chegara a “conclusão de que os lucros auferidos são mais do que compensadores” e que suas alegações de falta de dinheiro eram infundadas⁵⁷⁸. Outra manifestação pública, organizada pela Sociedade Beneficente 18 de Setembro, reuniu cerca de 100 grupos populares em repúdio ao aumento de passagens⁵⁷⁹.

O discurso pela liberação das linhas e encampação do serviço pela Prefeitura tomou força na onda de insatisfações. Segundo o *Diário do Povo* – com forte inclinação à esquerda e um grande potencial para se apropriar das mazelas de Fortaleza em proveito de sua causa –, até mesmo nos países “detentores do sistema liberal-individualista”, o sentido de coletividade vinha crescendo, o que escancarava ainda mais a falta de cabimento da situação a que os fortalezenses estavam submetidos:

Está provado que não se conciliam os interesses e as ambições desses *tubarões* com as necessidades da população. Qual é a saída, então, que se vê para o problema? É a encampação das empresas e a formação de uma companhia municipal de transportes⁵⁸⁰.

Mas os meandros da política não permitiam tais ousadias. Havia sempre o *direito de propriedade* a se resguardar. Muito menos tinha a municipalidade condições de criar uma empresa e fornecer diretamente o transporte à população. No dia 29 de maio de 1953, “considerando que a grave situação dos transportes coletivos de Fortaleza [reclamava] uma pronta intervenção do poder público municipal”, o prefeito Paulo Cabral decretou o controle direto da Prefeitura sobre o serviço de transporte e ameaçou⁵⁸¹:

⁵⁷⁸ Idem.

⁵⁷⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 30 maio 1953.

⁵⁸⁰ **Diário do Povo**, Fortaleza, 28 maio 1953.

⁵⁸¹ Decreto Municipal n. 1.258, de 29 de maio de 1953.

Se qualquer das empresas que, no momento, exploram o serviço de transporte coletivo deste município transgredir as disposições deste decreto ou se abster de manter em tráfego os seus veículos em detrimento da população, a Prefeitura, sem prejuízo das sanções legais cabíveis, permitirá, também em caráter provisório, que a linha mantida pela empresa transgressora seja explorada livremente por outras empresas ou por terceiros⁵⁸².

Habilmente, o prefeito jogava com a desunião dos empresários, acenando com a possibilidade de abrir a concorrência entre elas. Na Assembleia, o requerimento do petebista Gomes de Freitas sobre a municipalização ganhara adesão maciça do PTB e fora aprovado graças à campanha dos correligionários do prefeito, alinhados na UDN⁵⁸³. O decreto, então, agradou aos parlamentares e ao Conselho Estadual de Trânsito. Somente a bancada pessedista da Câmara resistiu, tentando alegar a ilegalidade da medida com a tomada de decisão à revelia do Legislativo Municipal⁵⁸⁴. Assim, com a aprovação de uma Moção de Confiança dos vereadores ao Secretário de Serviços Urbanos, a Prefeitura marcava sua vitória política no caso. Pouco tempo depois, Paulo Cabral declarou os motivos e os antagonistas que levaram à municipalização do transporte em Fortaleza:

Se outro mérito não tivesse a iniciativa da Prefeitura [...], o controle dos transportes coletivos de nossa Capital pela edilidade, por um motivo só já se teria imposto à confiança geral: o decreto 1.258, de 29 de maio último trancou qualquer possibilidade de aumento de preço de passagens. E foi precisamente para tentar atingir esse objetivo que se verificou a greve desencadeada pelos srs. proprietários de ônibus dias antes da atitude adotada pela administração municipal⁵⁸⁵.

Mesmo tendo sido criado para dar uma resposta às circunstâncias daquela greve, o decreto da municipalização se calçava nas competências reservadas aos

⁵⁸² Idem.

⁵⁸³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 30 maio 1953.

⁵⁸⁴ Os esforços da oposição na Câmara não surtiram efeito, uma vez que era “legal porque as Constituições Federal e Estadual dão aos municípios a prerrogativa de dirigirem os serviços locais. Legal porque a Lei Orgânica do Município diz expressamente que os transportes coletivos são do controle municipal. Legal porque pelo Código de Urbanismo votado pela Câmara já traça normas a respeito, inclusive para estabelecer sistema de concorrência e apontar penalidades para as empresas que não respeitem os contratos”. **O Povo**, Fortaleza, 2 jun. 1953.

⁵⁸⁵ **O Povo**, Fortaleza, 4 ago. 1953.

municípios tanto na Constituição Federal quanto na Constituição do Ceará e na Lei Orgânica do Município. Talvez por isso a medida tenha resistido ao vai-e-vem da política de transporte coletivo até os dias de hoje.

Uma vez sob o controle da Prefeitura, tratava-se, então, de regulamentar o serviço, para dar ao transporte, pela primeira vez, um formato mais ou menos definitivo. E isso não foi fácil. Nos primeiros dias, a desculpa da liberação das linhas serviu para que a confusão nos ônibus aumentasse ainda mais. Os empresários deixavam de cumprir as determinações da IET, alegando oportunamente que o serviço, a partir de então, era de competência municipal. Abatimentos, gratuidades, horários e outros, já tão pouco obedecidos, foram suspensos de vez em algumas linhas⁵⁸⁶.

Nesse espaço de tempo em que a prefeitura prepara a regulamentação do nosso sistema de transporte coletivo, pode-se dizer que os ônibus estão como numa espécie de terra de ninguém, absolutos na desorganização geral que caracteriza no momento os maus serviços que prestam à população. [...] E [a população] fica sem ter para quem apelar, porque o pessoal do trânsito, quando solicitado, afirma que a coisa, agora, é com a Prefeitura⁵⁸⁷.

Durante um ano uma comissão nomeada pela Prefeitura tentou esquadrihar o transporte. Era preciso recolher dados para tentar organizar o caos legado às ruas depois de tanto tempo sem uma fiscalização eficaz. Quase nada se sabia sobre a recém-extinta gestão do transporte. No dia 5 de junho de 1953, a Secretaria de Serviços Urbanos⁵⁸⁸ publicou um aviso convocando todas as concessionárias de ônibus a comparecer à repartição para cadastrar todas as linhas de ônibus que existiam na cidade, tamanho era o desconhecimento da situação.

Em agosto, o prefeito começou a avaliar o anteprojeto de regulamentação que lhe fora apresentado pela comissão da Secretaria de Serviços Urbanos e prometeu democratizar o debate sobre o assunto, “reunindo representantes de entidades sindicais e classistas numa mesa redonda para troca de idéias que

⁵⁸⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 jun. 1953.

⁵⁸⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 7 jun. 1953.

⁵⁸⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 jun. 1953.

poder[ia] resultar muito útil para a Prefeitura”⁵⁸⁹. Tratava-se, como ele lembrou, de uma iniciativa inédita e, portanto, demandava muito estudo, participação de todos e, sobretudo, cautela na tomada de decisões.

Mande sua opinião sobre os ônibus
A Prefeitura de Fortaleza resolveu prorrogar o prazo por mais 10 dias, a fim de poder receber mais sugestões quanto à regulamentação dos transportes coletivos de nossa cidade⁵⁹⁰.

Depois de acolher as aspirações, em setembro o anteprojeto já estava pronto para os debates da Câmara Municipal.

Do ponto de vista dos donos de ônibus, o atraso na regulamentação atravancava o já demorado processo do aumento das tarifas. Como o decreto da municipalização fixara a tarifa e dera permissão em título precário para a exploração das linhas, era necessário que o protocolo das concessões fosse definido para o congelamento da tarifa ser suspenso. Talvez por isso, como era de seu feitio, os empresários reiniciaram a campanha pelo aumento em duas frentes: no domínio público das instituições contestaram o decreto de maio no Tribunal de Justiça. Paralelamente, lançaram boletins com ameaças de paralisação, reajustaram seus preços, ignoraram a lei, confundiram as autoridades⁵⁹¹. Uma nota da *Gazeta de Notícias* deixava ver que ninguém sabia muito bem a quem recorrer entre os desarranjos do governo daquele tempo. E, na lacuna da lei, imiscuíam-se os interesses dos empresários:

Sem ao menos ter dado explicações à COAP, Prefeitura, Inspetoria de Trânsito, *etcetera*, alguns proprietários de transporte coletivo acharam por bom alvitre aumentar o preço das passagens de seus veículos. [...] Essa história de aumento já é uma espécie de doença. É o que se ouve mais falar neste Ceará sem dono⁵⁹².

Na Assembleia Legislativa, os deputados também não se entendiam. Enquanto o deputado Ademar Távora acreditava que “como o caso, agora,

⁵⁸⁹ **O Povo**, Fortaleza, 4 ago. 1953.

⁵⁹⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 ago. 1953.

⁵⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 22 out. 1953.

⁵⁹² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 out. 1953.

[estava] dependendo da prefeitura de Fortaleza, [era] de se esperar que o prefeito Paulo Cabral [desse] mais uma prova de sua honestidade⁵⁹³. Seu par, o deputado Antônio Gomes de Freitas, conclamava a interferência do legislativo do Estado:

Não permitiremos que a pretensão dos empresários seja concretizada. Precisamos lutar por todos os meios afim de que nossos irmãos não sejam mais uma vez extorquidos por esses que são verdadeiros inimigos do povo.⁵⁹⁴

Ainda não estava claro sobre quem recairiam as atribuições do aumento. É certo também que o regulamento demorava a sair por conta da discussão que colocava em dúvida o modelo para a exploração de linhas de ônibus. Na primeira organização municipal do transporte, a reserva de itinerários para cada uma das empresas foi tema fundamental, principalmente depois da campanha movida na imprensa em favor da liberação das linhas.

Por outro lado, como se disse, a manutenção do monopólio era fator de união entre os empresários porque dividia os caminhos entre eles, garantindo que cada um ficasse com uma parte da cidade sem ter de disputar passageiros com outro. Assim, ele era um mecanismo que assegurava o retorno dos capitais investidos pelas empresas. E, entre propostas antagônicas que prescreviam a liberação completa ou a reserva total de linhas, os vereadores optaram pelo caminho do meio, cedendo privilégios aos empresários por tempo determinado, numa fórmula de *licenciamento* que funcionava a partir de uma petição encaminhada à Seção de Transportes Coletivos da Secretaria de Serviços Urbanos – que ficou responsável pelo transporte público do município –, o pagamento de uma caução e a aprovação da documentação e veículos⁵⁹⁵. O licenciamento tinha validade por cinco anos, que poderiam ser prorrogados, mediante novas vistorias. Foi o jeito de agradar aos empresários, mesmo num ambiente de fortalecimento do controle público sobre os ônibus. E se para aqueles as intervenções do governo nos negócios eram motivos de descontentamento, no

⁵⁹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 out. 1953.

⁵⁹⁴ *Idem*.

⁵⁹⁵ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no **Diário do Executivo Municipal**, Fortaleza, 17 fev. 1954.

caso da garantia do monopólio de linhas a presença pública era bem-vinda. O udenista J. C. de Alencar Araripe comentou:

A proposição aprovada pela Câmara consta o sistema de licenciamento para a circulação de transporte coletivo. [...] O prefeito, que enviou a mensagem ao legislativo como os vereadores, que a examinaram, puseram de lado, pelo que se vê, o sistema de concessão e a idéia de liberação geral de todas as linhas de ônibus. Tanto a primeira fórmula como a segunda apresentam-se menos vantajosas para o povo que o sistema de licenciamento, pelo período máximo de cinco anos, como ficou decidido. A concessão, pelo prazo longo que admite e por outras particularidades, sempre merecem sérias restrições. A liberação geral das linhas de ônibus era medida absolutamente injustificável, pois desorganizaria os transportes⁵⁹⁶.

Ainda houve quem ainda apostasse na flexibilização do monopólio das linhas. A *Gazeta de Notícias* considerou que não percebia “na lei em referência [o regulamento do transporte] nada dizendo que uma linha só poderá explorada por uma empresa, sendo de se presumir, assim, que será acabado o sistema odioso dos privilégios, que tantos prejuízos causam à população”⁵⁹⁷. Mas o texto aprovado e publicado no Diário Oficial em 17 de fevereiro de 1954 consagrava a disposição das autoridades em proteção as empresas da concorrência:

Art. 15: Pedida uma linha de auto-ônibus ou auto-lotação igual ou interferindo em linhas existentes a ponto de lhes ser concorrente, a licença só será concedida se os serviços aí prestados forem insuficientes e os seus executores intimados em tempo oportuno, ou não puderem ou se recusarem a ampliá-los como a Prefeitura julgar necessário⁵⁹⁸.

Segundo o vereador Alencar Araripe, entretanto, tal proteção tinha motivos e limites que se buscavam conciliar as demandas da população com a viabilidade econômica das empresas:

Decerto deu-se um privilégio para as empresas de ônibus. Mas privilégio por pouco tempo e na dependência do cumprimento das

⁵⁹⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 nov. 1953.

⁵⁹⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 nov. 1953.

⁵⁹⁸ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no **Diário do Executivo Municipal**, Fortaleza, 17 fev. 1954.

exigências constantes da lei [...] E temos, aliás, que ser razoáveis: quem investe capitais de certa monta num serviço, há de necessariamente que receber algumas garantias, desde que cumpra com suas obrigações⁵⁹⁹.

Por que era necessário proteger o retorno dos investimentos em transporte? Os outros empreendimentos de capitais na cidade não demandavam defesa tão eloquente do Governo. E, certamente, com as necessidades de locomoção crescendo muito em Fortaleza – e mais ainda se considerarmos a fama de *tubarões* que envolvia os empresários –, ônibus não eram um mau negócio. Talvez fosse o controle público das tarifas que afastasse os pretendentes a empresários de transporte... Mas as tarifas não podiam ser liberadas sem que as autoridades pagassem um alto preço junto à opinião pública.

Nesse quesito, o regulamento inovou quando os vereadores resolveram acatar uma emenda do senhor Antônio Azin⁶⁰⁰, reservando exclusivamente à Câmara Municipal a prerrogativa de fixar “os preços de passagens individuais [...] bem como a forma de seccionamento das diferentes linhas”⁶⁰¹. No entanto, no correr dos anos 1950, o dilema da fixação de tarifas não foi resolvido, porventura por ser a mais delicada polêmica da montagem do sistema de transporte de Fortaleza. Em apenas um ano, a Prefeitura de Fortaleza voltou atrás e tomou a si a responsabilidade sobre o preço da passagem⁶⁰². Em 1960, foi criada uma Comissão de Preços de Passagens, numa nova tentativa de se chegar a um denominador que satisfizesse aspirações de diferentes interessados no preço do ônibus, deixando somente a lacuna sobre os trabalhadores do transporte. A comissão era composta de técnicos e de representantes populares, em nada menos de:

Um representante da prefeitura, que será o supervisor do Departamento de Transportes Coletivos, como presidente nato, um engenheiro do DNER, um engenheiro do DAER, um engenheiro do Clube de Engenharia, um representante do Sindicato das Empresas de

⁵⁹⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 nov. 1953.

⁶⁰⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 nov. 1953.

⁶⁰¹ Art. 24º do Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no **Diário do Executivo Municipal**, Fortaleza, 17 fev. 1954.

⁶⁰² Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

Transportes Coletivos de Fortaleza, um representante do Centro Estudantil Cearense, um representante da União Estadual dos Estudantes, pelos universitários, um representante da Câmara Municipal de Fortaleza, um representante das classes produtoras, um representante do Sindicato dos Empregados do Comércio de Fortaleza, um representante da Ordem dos Advogados, um representante da Ordem dos Economistas e um do Sindicato dos Jornalistas⁶⁰³.

Apesar de não resolver o problema da tarifa, o regulamento de 1954 foi um instrumento importante na normatização do transporte em Fortaleza. Com ele, vieram as regras para a construção de carros, indicações de conforto e segurança, recomendações para motoristas e cobradores e, principalmente, a consagração de uma instância pública – a Secretaria de Serviços Urbanos – como órgão regulador e fiscalizador do serviço⁶⁰⁴. Foi uma resposta, nem sempre convincente, do grande problema de ônibus enunciado por Luis Campos, nas suas *Considerações da Gazeta de Notícias*:

O que, na verdade tem havido em torno do grave problema dos transportes da população, em nossa capital, sem dúvida, é que as soluções sempre tentadas encerram um caráter de paliativo. É com improvisações que nossas autoridades procuram orientar qualquer medida visando a resolver os casos até hoje surgidos. Nunca houve a preocupação de se preparar uma planificação bem orientada e inteligente, firmada em elementos concretos e investigados com cuidado. [...] A única providência melhor pensada a registrar, para sermos justos, visando a essa situação dos transportes foi a regulamentação da matéria objetivada pela prefeitura na gestão do sr. Paulo Cabral⁶⁰⁵.

Mas enquanto o projeto de regulamento tramitava na Câmara Municipal, os empresários continuavam com suas intenções de aumentar as passagens, frustradas durante praticamente todo o ano de 1953. Mas, durante o processo de elaboração da lei, manobraram para manter boas relações com a Prefeitura e a

⁶⁰³ Lei municipal n. 1.530, de 24 de março de 1960.

⁶⁰⁴ O impacto das regras de 1954 no cotidiano dos passageiros foi analisado no capítulo 2.

⁶⁰⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 maio 1955.

Câmara, assegurando à população que “não tinham o propósito de recorrer à greve, esperando obter a majoração por meios legais”⁶⁰⁶.

Por isso, desta vez, foi subvertendo as preocupações das próprias autoridades em relação à segurança dos passageiros que os donos de ônibus encontraram uma tática de pressão, sem precisar deflagrar mais um de seus odiados *lock out*. Medida cautelosa, especialmente em tempos de regulamentação do transporte.

Inesperadamente, no final de novembro, os ônibus começaram a rarear nas ruas e filas de passageiros maiores que as habituais se formaram nos pontos. Isso porque, segundo as empresas, grande parte dos carros estava fora de circulação, esperando conserto para ficar aptos a conduzir as pessoas sem riscos de acidentes. Como lembrou o cuidadoso gerente da Empresa São Jorge: “Nós botamos todos os carros na linha, desde que não apresentem defeitos”⁶⁰⁷.

Nesse jogo de dissimulação, bastava não substituir peças de ônibus para deixar Fortaleza sem transporte. Sem aumento de passagens, as empresas diziam que não tinham dinheiro para comprar peças novas. No dia 21, *O Povo* mobilizou um repórter para visitar as garagens das empresas e tomar conhecimento do fenômeno.

Em todas as garagens onde chegava a reportagem, recebemos a informação de que os ônibus parados estavam em reparos e logo voltariam ao tráfego. Em muitas delas, vimos mecânicos e operários diversos conversando⁶⁰⁸.

Até mesmo ônibus *novíssimos* estavam parados. O senhor Júlio Mourão, dono da Empresa Santa Maria com então cinco carros em manutenção, sem pudores sobre sua nova aquisição, declarou: “Se houver aumento no preço da passagem, ele [o ônibus novo] sai. Caso contrário ficará aqui”⁶⁰⁹.

⁶⁰⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 nov. 1953.

⁶⁰⁷ **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1953.

⁶⁰⁸ **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1953.

⁶⁰⁹ *Idem*.

Mas vale lembrar que, de acordo com *O Povo*⁶¹⁰ – e com a própria diversidade do empresariado –, o engodo da manutenção não foi unânime. Algumas empresas, como a Santa Cecília, da linha Campo Pio, mantiveram seus carros rodando, retirando de circulação apenas um deles, que realmente precisava de reparos. A Empresa Bom Jesus, que então rodava nas linhas Pereira Filgueiras, Pinto Madeira e Aldeota, teve três ônibus em reparos, sendo que dois deles haviam se acidentado na manhã anterior.

Contudo, elas não eram suficientes para diminuir os transtornos na cidade, principalmente porque o movimento parece ter tocado as organizações mais tradicionais, com frotas maiores. A Empresa São Jorge, a maior em linhas na cidade⁶¹¹, retirara pelo menos nove ônibus de circulação. A Empresa Severino paralisara sete carros, das linhas Benfica, Barreiros e 12 de Maio. Na Santa Maria, foram cinco, das linhas São Gerardo, Hospedaria Getúlio Vargas, Vila dos Industriários e Padre Andrade. E nos disputados caminhos para Antônio Bezerra, a Auto Viação Vitória tirara mais cinco ônibus de tráfego⁶¹².

Tão logo foi anunciada a determinação de que os vereadores poderiam dispor sobre a tarifa, os empresários iniciaram novo assédio, enviando-lhes um novo pedido de aumento⁶¹³ e, com isso, atijando o contra-ataque em várias “entidades de classe, associações literárias, esportivas, sociais e recreativas” da cidade⁶¹⁴. Em resposta, as tarifas subiram sem autorização, apostando no imperativo da necessidade de transporte das pessoas:

Durante os dias de realização do Tríduo Nacional de Fátima, quando milhares de pessoas se dirigiam, a todo o momento, ao santurário na Avenida Treze de maio, ninguém fazia questão de pagar um cruzeiro, e até mais, conquanto chegasse àquele local. Passada a fase de intenso movimento, os empresários de ônibus, ao que parece, julgaram ter assegurado o direito líquido ao aumento de vinte centavos no preço da passagem, pois é quanto os cobradores estão exigindo

⁶¹⁰ Idem.

⁶¹¹ Em 1954, a empresa São Jorge era a maior organização da cidade, rodando em sete linhas: Soares Moreno, Paula Pessoa, Benfica, Granja Paraíso, Justiniano de Serpa, Dom Manuel e Estrada de Ferro. A distribuição das linhas entre as empresas foi descrita em **O Povo**, Fortaleza, 12 mar. 1954.

⁶¹² **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1953.

⁶¹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 nov. 1953.

⁶¹⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 nov. 1953.

dos que se servem do transporte para aquele hoje famosa artéria da capital. [...] Como se vê, os empresários estão movendo uma campanha muito sutil, tentando generalizar o aumento do preço da passagem independentemente de qualquer decisão das autoridades competentes⁶¹⁵.

Quando a Câmara negou o aumento, a criatividade dos donos de ônibus aumentou. Afinal, a necessidade de transporte urbano era sua mais eloqüente arma de persuasão. Daí até arquitetarem a retirada de ônibus de tráfego em massa foi um passo. O presidente do Sindicato, senhor José Maria Soares considerava que “no fim de ano, com chuvas e pouco movimento, a receita cai e a despesa sobe”, portanto, nem todos os carros poderiam estar a serviço⁶¹⁶. Justamente no tempo de festas de fim de ano, Fortaleza praticamente parou.

Se até então a luta da tarifa encadeava uma trama de desculpas esfarrapadas, pressões institucionais, cobranças não autorizadas e boicote de ônibus, o episódio de 1954 fez revelar as possibilidades de participação dos movimentos sociais urbanos em respeito ao preço do ônibus. A começar pelas iniciativas de discussão através de *mesas redondas* como a que fora organizada pela Federação da Juventude Cearense, ainda em novembro de 1953⁶¹⁷.

Depois quando a falta de transporte se tornou insuportável, a população mais ou menos organizada ganhou as ruas, dando novas cores ao confronto de vereadores e empresários e realinhando forças. E, com o povo em cena, o que se assistiu então, foi novamente uma união de esforços pela garantia da ordem e da propriedade, pedras de toque tanto de capitalistas como do governo:

Tendo à frente o próprio secretário de segurança, as autoridades policiais dissolveram o comício que estava sendo realizado à tarde de ontem contra o aumento no preço das passagens de ônibus. O *meeting* era promovido pela Associação Interassociativa. Por essa altura foram presos alguns populares, que faziam a distribuição de boletins concernentes ao movimento paredista dos proprietários de ônibus, decorrente do não acatamento, pelo povo, dos novos preços que querem impingir á população⁶¹⁸.

⁶¹⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 dez. 1953.

⁶¹⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 31 dez. 1953.

⁶¹⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 nov. 1953.

⁶¹⁸ **O Povo**, Fortaleza, 6 jan. 1954.

No dia seguinte, a população apareceu na Câmara Municipal, enquanto acontecia uma sessão extraordinária que colocava em pauta novamente a avaliação do aumento, depois que a Câmara rejeitara pleito dos empresários. A convocação fora o resultado de uma reunião entre o presidente da casa, vereador Francisco Cordeiro de Souza e os senhores José Maria Soares e José Otoch, do sindicato das empresas, numa mostra da aproximação dos donos de ônibus com os vereadores que indignou a população em janeiro de 1954⁶¹⁹:

Pela imprensa matutina de anteontem a União Interassociativa de Fortaleza dirigiu-se ao povo abordando a questão do aumento. A nota a que ela deu publicidade foi elaborada após uma assembléia que contou com a presença de representantes de numerosos sindicatos operários e associações populares. Através dela [da nota], a união conclamou todo o povo de Fortaleza a comparecer hoje à Câmara Municipal a fim de exigir do legislativo da cidade um pronunciamento rápido e decisivo contra o aumento⁶²⁰.

Como durante fevereiro as investidas dos empresários na Prefeitura, na Câmara e até no Conselho Regional de Trânsito não surtiram efeito, o desastre dos ônibus aumentou: os calhambeques se espalharam na cidade, enquanto boatos de nova greve de empresários e denúncias de aumentos ilegais se multiplicavam⁶²¹. Em março, os ônibus da meia-noite sumiram de vez de circulação⁶²².

As possibilidades de convencimento tinham se esgotado e as palavras haviam sido substituídas pela força. Então a Câmara Municipal capitulou, aprovando o aumento nas bases de um novo estudo sobre a remuneração das empresas, encomendado a uma comissão técnica⁶²³. A medida impopular foi minimizada por declarações enfáticas do prefeito Paulo Cabral, que soaram à população como as velhas ladainhas que procuravam justificar os aumentos no preço do bonde no tempo da *Light*:

⁶¹⁹ Idem.

⁶²⁰ **Democrata**, Fortaleza, 9 jan. 1954.

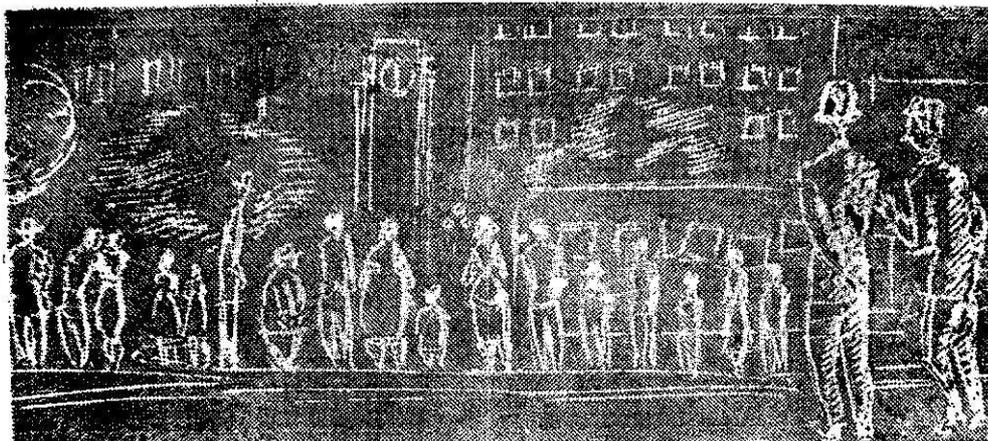
⁶²¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 fev. 1954.

⁶²² **O Povo**, Fortaleza, 4 mar. 1954.

⁶²³ **O Povo**, Fortaleza, 12 mar. 1954.

Prometeu o Prefeito (e sua voz não tremia) que o melhoramento das condições os decadentes ônibus seria exigido! Que o bom tratamento dos passageiros pelos trocadores mal educados e motoristas atrevidos seria exigido! E que, finalmente renovadas as *flotinhas [sic]* de veículos, prestado pelas empresas um serviço decente, o cumprimento dos horários seria exigido! [...] Coitado do povo! Ele estava mais uma vez caindo na *esparrela!*⁶²⁴

A *Gazeta de Notícias* publicou o retrato da situação dos passageiros, enquanto as enroscadas tratativas se desenhavam nos gabinetes dos gestores da cidade⁶²⁵:



- E afinal? que tanta gente é essa?
- Não é “fila” não senhor. Esse negócio de “fila” já se acabou. Isso é gente esperando a passagem do Prefeito, para aclamá-lo e agradecer os ônibus novos, o fim dos abusos dos cobradores e a obrigatoriedade dos horários...
- ???
- Val por mim que “tá” bem. O mais é demagogia dos inimigos da administração.

Gazeta de Notícias, Fortaleza, 4 abr. 1954.

Fortaleza não se dobrava ao novo regulamento ou às promessas de fiscalização dos políticos plantão, tão complexas eram as relações de ônibus nos seus primeiros tempos.

⁶²⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 maio 1954.

⁶²⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 abr. 1954.

3.5. A Secretaria e a intervenção

Entre 1951 e 1954, a inflação brasileira aumentou drasticamente, impulsionada pelo déficit no balanço e pelos atrasos no pagamento das contas públicas. A drenagem de recursos para a implantação do parque industrial brasileiro já mostrava seus limites. Em resposta à iminente falência do País, o programa de estabilização do Ministro da Fazenda, Oswaldo Aranha, – conhecido como *Plano Aranha* – misturava restrição ao crédito para as empresas e uma política cambial que fez os produtos importados subirem muito de preço⁶²⁶. As medidas foram desastrosas para as empresas de ônibus. A situação era tão grave que mereceu destaque até no editorial de *O Democrata*:

Assiste de fato razão dos empresários se queixarem da política cambial de Vargas da qual decorrem sérias e danosas restrições ao comércio de importação. A lei do câmbio livre, o Plano Aranha e outras medidas cambiais do Governo Vargas são, sem dúvida verdadeira calamidade a atingir em cheio todos os setores da vida nacional, inclusive também, no caso em espécie, os empresários de transporte coletivo que dependem da importação de lubrificantes e peças para seus veículos⁶²⁷.

Mal entrou 1955, os donos de ônibus já achavam que a inflação corroera o aumento de tarifas penosamente conseguido em 1954. Em fevereiro, o presidente do sindicato, José Maria Soares, anunciou que esperava a definição do aumento no preço da gasolina e do óleo para concluir os termos do memorial que os empresários enviariam à Câmara Municipal para o reajuste⁶²⁸.

O anúncio do Conselho Nacional do Petróleo sobre o aumento de Cr\$ 1,82 no litro da gasolina chegou em 10 de fevereiro e desencadeou os procedimentos para justificar o aumento⁶²⁹. Nas vésperas da entrada em vigor do novo preço, em 1º de abril, José Maria Soares já anunciava que “os donos de ônibus não se conformarão, em absoluto, com menos de 1 cruzeiro de aumento”⁶³⁰.

⁶²⁶ SKIDMORE, Thomas. Op. cit. p. 151-153.

⁶²⁷ *O Democrata*, Fortaleza, 12 maio 1953.

⁶²⁸ *Correio do Ceará*, Fortaleza, 5 fev. 1955,

⁶²⁹ *Unitário*, Fortaleza, 10 fev. 1955.

⁶³⁰ *Correio do Ceará*, Fortaleza, 28 mar. 1955.

A experiência do ano anterior parecia ter ensinado à Prefeitura a cautela necessária no trato com donos de ônibus. Talvez esse tenha sido o motivo que levava uma modificação no recém-instalado regulamento, com a criação da Secretaria Municipal dos Transportes, à qual “ficar[iam] afeitos todos os problemas relacionados com o transporte de Fortaleza”, em substituição à Seção de Transportes Coletivos da Secretaria de Serviços Urbanos⁶³¹.

Não fosse pela afirmação, logo no artigo 1º da lei na qual o novo órgão se dedicaria aos *problemas* relacionados ao transporte coletivo e ao fato de que, no seu artigo 4º., o prefeito encomendava um “parecer circunstanciado sobre a liberação de todas as linhas de ônibus”⁶³², o surgimento da nova repartição poderia ser entendido como mais um desdobramento da montagem da estrutura administrativa municipal iniciada por Acrísio Moreira da Rocha, em resposta à multiplicação urbana de Fortaleza do pós-guerra⁶³³.

Mas a lei parecia aparelhar a Prefeitura com bases seguras para as relações que se avistavam com os empresários. A alçada ao primeiro escalão municipal do gestor do transporte ampliava as possibilidades da interferência do recém empossado prefeito Acrísio Moreira da Rocha – em sua segunda gestão –, uma vez que lhe reservava prerrogativas para escolher e exonerar o titular da Secretaria⁶³⁴. Com isso, o novo cargo revestia-se de forte componente político, indispensável à administração, em detrimento dos quadros técnicos de carreira da Secretaria de Serviços Urbanos. Nesse sentido, os vencimentos do Secretário dos Transportes serviram também como padrão para equipararem-se os vencimentos dos demais secretários e do chefe de gabinete da Prefeitura⁶³⁵. Dominando a Secretaria de Transportes, o prefeito centralizou forças para enfrentar os empresários de ônibus durante os acontecimentos de 1955.

No paralelo das acomodações da política, os empresários de ônibus entraram unidos e coerentes na luta pelo aumento de tarifas de 1955. Além do preço na gasolina, alegavam, no memorial de 1º de abril, o aumento autorizado

⁶³¹ Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

⁶³² Idem.

⁶³³ SOUZA, Simone (Org.). Op. cit. p. 70-75.

⁶³⁴ Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955, art. 3º.

⁶³⁵ Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955, art. 7º.

pelo Conselho Nacional do Petróleo de 60% no óleo e mais uma prospectiva de 100% nas peças e pneumáticos. Pediam um aumento linear e Cr\$1,00 em todas as linhas, incluindo a passagem de estudantes⁶³⁶, numa clara menção à derrota que amargavam desde 1950, quando a meia fora aprovada. A pretensão aproximava o preço de inteiras e meias, uma vez que, as passagens que custavam Cr\$ 1,00 passariam a custar Cr\$ 2,00, enquanto as meias aumentariam de Cr\$ 0,50 para Cr\$ 1,50. Com isso, os ônibus abocanhariam 50% do desconto dos estudantes.

E, para alcançar suas pretensões, os empresários entraram em confronto com a Prefeitura munidos de suas experiências acumuladas. No geral, é possível afirmar que as confusões do governo interessavam aos empresários. Isso ficara claro desde as sequências de apelações e informações desencontradas que obscureceram as tratativas com trabalhadores em 1948, atrasaram a instalação da meia estudantil, como nos imbrólios administrativos da municipalização de 1953. Talvez por isso o memorial de motivos para aumento de passagens em 1955 foi apresentado tanto à Câmara Municipal como à Comissão de Abastecimento e Preços (COAP), ligada ao Governo do Estado, deixando os dois órgãos em posições contrárias. “O memorial dos empresários foi mandado para ali [à COAP], ao que tudo indica de indústria, julgado eles ser aquele o melhor caminho para o atendimento de suas pretensões”⁶³⁷.

Daí resultou a sobreposição de atribuições entre Câmara Municipal e COAP. Esta, considerando que desde 1º de abril as empresas de ônibus da Capital operavam gastando mais dinheiro com gasolina, autorizou um *reajuste provisório* de 50% na tarifa, como forma de minimizar o prejuízo das empresas até a definição do preço final⁶³⁸. E ganhou em resposta grande a insatisfação popular que se seguiu. Afinal, ao governo convergiam as cobranças de defender a

⁶³⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 1º abr. 1955.

⁶³⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 abr. 1955.

⁶³⁸ Portaria n. 23 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará. Fortaleza, 2 de abril de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 abr. 1955.

população da *ganância dos tubarões*⁶³⁹. E era na opinião pública que se podia encontrar um dos motivos da omissão da Prefeitura de Acrísio Moreira da Rocha – o ídolo popular do enfrentamento com a *Light* – no caso, uma vez que a demanda dos empresários era inquestionável. A manobra não passou despercebida ao jornalista da *Gazeta de Notícias*:

Está errado. A Comissão de Preços não tem competência legal para conhecer do assunto o qual é privativo do poder municipal. [...] Para que serve uma lei especial votada e aprovada pela Câmara Municipal e sancionada pelo prefeito e Fortaleza – a lei dos transportes coletivos? Por que razão existe um serviço especializado em transportes coletivos o qual, por último foi transformado em Secretaria da Prefeitura? [...] Sendo inútil, então, vassoura! [...] Ele [o prefeito] não pode dar o sinal da covardia, fugindo ao dever de cuidar da questão que tão sua como da coletividade, pelo simples motivo de, quando for oportuno, proclamar que não lhe cabe a responsabilidade dos aumentos⁶⁴⁰.

O certo é que a trapalhada entre Câmara Municipal e COAP desagradou até aos empresários, que esperavam o dobro do aumento. Talvez por isso logo se espalharam pela cidade os rumores sobre o *lock-out* que eles pretendiam iniciar⁶⁴¹.

A situação se agravou quando um grupo de estudantes descontentes com o novo preço iniciou um quebra-quebra de ônibus na Praça do Ferreira, dando motivos para que quase todas as empresas retirassem seus ônibus de circulação e paralisassem a cidade no dia 4 de abril⁶⁴². A confusão nas ruas durou o tempo necessário para que a COAP consultasse o governador Paulo Sarasate, voltasse atrás e revogasse o aumento⁶⁴³. Então a questão foi parar na Câmara Municipal, como recomendava o regulamento.

⁶³⁹ No mesmo dia, uma comissão de moradoras dos bairros do Montese e Itaoca encaminhou um abaixo assinado com mais 700 assinaturas contra o aumento na Assembleia Legislativa Estadual. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 abr. 1955.

⁶⁴⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 abr. 1955.

⁶⁴¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 abr. 1955.

⁶⁴² *Idem*.

⁶⁴³ Portaria n. 24 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará. Fortaleza, 4 de abril de 1955. Publicada em **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 abr. 1955.

Mas nem por isso a situação se esclareceu. No dia 16 de abril, a Câmara Municipal acabou permitindo um aumento de 20% – menor que o aprovado pela COAP e muito menor que as pretensões dos empresários. Para piorar, com a inclinação do Governo Federal em rever o aumento da gasolina, a majoração ficou vigente somente durante 60 dias, quando, esperava-se, a nova tarifa poderia ser novamente revogada⁶⁴⁴.

É de se imaginar o impacto que tanta insegurança gerava na definição das práticas dos agentes do transporte num tempo de formação do serviço e implantação da rede de empresas na cidade. O vai-e-vem das políticas, marcado pelo desmando e pelo viés personalista⁶⁴⁵, se, por um lado, abria aos empresários espaços para a defesa de seus interesses, por outro descartava do xadrez os donos de ônibus desarticulados com os políticos da ocasião. Nessa perspectiva, a formação do sindicato dos empresários representou uma das mais importantes manobras para o debate com as autoridades.

Naquele tempo, contudo, os contornos dos serviços públicos já ficavam mais nítidos aos eleitores. Do ponto de vista das aspirações populares, o município emergia como porta-voz em relação às empresas de ônibus, para zelar pelo bem público, uma vez que, no próprio modelo do monopólio, a população não tinha como participar dos processos de decisão sobre ônibus. Do outro lado, na perspectiva dos empresários, o município surgia como o defensor de seus investimentos, garantindo a saúde financeira das operadoras e a continuidade do serviço. Equilibrando-se entre as duas extremidades, não é difícil perceber a seqüência de atropelos e desencontros de medidas oficiais.

Depois dos 20%,

Sabe-se que os empresários estão descontentes com a medida e ensaiam mesmo uma reação, pois queriam muito mais. [...] Qualquer reação contra o povo, assim, deve ser coibida pelas autoridades dentro da lei, pois transporte coletivo é serviço público⁶⁴⁶.

⁶⁴⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 abr. 1955.

⁶⁴⁵ Em relação ao clientelismo político do Ceará pós-1945 vale destacar RIBEIRO, Francisco Moreira. **A redemocratização do Ceará**. Fortaleza, 1981.

⁶⁴⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 abr. 1955.

Ao que parece, mesmo relegado ao mudo papel de refém nos casos de greve de empresários, o povo leitor da *Gazeta de Notícias* acreditava que as autoridades estavam a defendê-lo, cuidando com eficiência do *serviço público*.

Com o correr dos dias, mais uma vez, os ônibus desapareceram das ruas para forçar o aumento. No fim de abril, a Empresa São Jorge publicou uma nota avisando à população que retiraria seus carros de tráfego “por não poder arcar com os prejuízos” que acumulava. Com grande influência entre seus pares, sua ofensiva logo ecoou noutras permissionárias da cidade⁶⁴⁷.

Não pode haver dúvida de que a população de Fortaleza está diante de um movimento organizado, visando deixá-la sem transportes. [...] Já ontem a empresa São Jorge retirou seus ônibus de circulação, o mesmo sucedendo com a Nossa Senhora de Fátima⁶⁴⁸.

Mas o discurso do sindicato parecia disfarçar o recurso do *lock-out* como forma de pressão. A retirada dos ônibus era a consequência fatal de um negócio que funcionava no vermelho.

“Não há força humana capaz de continuação de um negócio evidentemente deficitário, como o dos transportes coletivos nas presentes circunstâncias” – declarou ao Correio do Ceará o sr. José Maria Soares, presidente dos empresários de ônibus. Ele diz que a tendência geral é mesmo a retirada paulatina dos ônibus em todas as linhas da cidade. “Umás empresas agüentam mais, outras menos. Todas, entretanto, estão funcionando em regime de *deficit*”⁶⁴⁹

A resposta da Prefeitura veio dura, no dia 27, em ato da Secretaria:

A Secretaria Municipal do Transporte comunica às autoridades e ao povo que a partir das 12 horas do dia que transcorre encontram-se liberadas todas as linhas servidas pela Empresa São Jorge, em face da comunicação de desistência de explorar aquele serviço de interesse público, endereçada pelo diretor da referida concessionária ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal.

⁶⁴⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

⁶⁴⁸ *Idem*.

⁶⁴⁹ Sem ônibus a partir da meia-noite de hoje... **Correio do Ceará**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

Comunica outrossim que idênticas providências esta Secretaria porá em prática caso quaisquer outras empresas congêneres venham adotar atitude semelhante⁶⁵⁰.

A Prefeitura pagava para ver a reação dos empresários atacando seu maior representante. Mas, por trás da liberação das linhas, estava em xeque o monopólio. A própria Secretaria apostava na eficiência da estratégia e convocava os potenciais concorrentes a operar nas linhas da São Jorge pelo rádio, com insistentes avisos que “dora em diante todo e qualquer veículo de transporte, ônibus ou auto-lotação (e até o caminhão, em último recurso) poderá transportar passageiros nestas linhas”⁶⁵¹.

Com isso, a dinâmica escolhida para o serviço municipal de transporte estava abalada, em apenas dois anos de funcionamento. A Prefeitura fortalecia seu papel na locomoção das pessoas na cidade, principalmente depois a confusão da cidade sem ônibus se instalou completamente:

A requisição legal dos veículos retirados de circulação para pô-los na rua em regime de intervenção seria uma medida acertada. Por outro lado, poderia a Prefeitura encampar o transporte, criando um serviço de transportes coletivos por ela mantido, servindo a todas as linhas⁶⁵².

Certamente a idéia era simpática ao antigo prefeito da encampação da *Light*. Na batalha das notas publicadas, no dia 29, o *Correio do Ceará* apresentava uma declaração do prefeito com grande apelo popular:

O prefeito municipal de Fortaleza comunica ao povo que aguarda a chegada às suas mãos da lei da Câmara, conferindo-lhe a responsabilidade do encaminhamento do problema dos transportes coletivos. [...] Pede à população que se mantenha tranqüila e assegura ao povo que seus interesses serão defendidos⁶⁵³.

⁶⁵⁰ Nota oficial da Secretaria Municipal de Transportes, de 27 de abril de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

⁶⁵¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 27 abr. 1955.

⁶⁵² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

⁶⁵³ Nota oficial da Prefeitura Municipal de Fortaleza, publicada em **Correio do Ceará**, Fortaleza, 29 abr. 1955.

Tratava-se do encaminhamento de um projeto de lei do vereador René de Paiva Dreyfus, com o apoio de mais onze de seus pares, que tramitou rapidamente na comissão de transportes da Câmara e virou lei no dia 29 de abril⁶⁵⁴. Era mesmo, como avaliou o prefeito, um importante mecanismo para transferir-lhe a “responsabilidade do encaminhamento do problema dos transportes”, uma vez que simplesmente passa-lhe a prerrogativa para a fixação das tarifas, estopim de todas crises de ônibus que Fortaleza conheceu nos anos 1950.

Já investido do poder de decidir a tarifa, o prefeito convocou uma reunião com os empresários, que acabou por azedar ainda mais o diálogo, pois as condições que eles citaram para que seus ônibus retornassem às ruas tinham feições bem pouco simpáticas à população e, por isso mesmo, bastante destoantes da imagem pública que Acrísio Moreira da Rocha cuidava de propalar. Os donos de ônibus pediam que a Prefeitura assumisse o compromisso de reavaliar a tarifa em 30 dias. Pediam também que a Prefeitura requisitasse todas as peças e acessórios automotivos do comércio da cidade a preço de custo e que as vendesse às empresas com lucro de 50% ou então que elaborasse uma tabela de para o controle desses preços. Finalmente, pediam a extinção dos passes livres e a aplicação da meia passagem somente aos estudantes fardados⁶⁵⁵.

Sem acordo, no dia 2 de maio praticamente nenhum ônibus circulou por Fortaleza, num movimento orquestrado pelo sindicato que, ironicamente, apoiava-se no anonimato, depois da renúncia oportuna do presidente José Maria Soares. Sua saída talvez fosse uma manobra hábil para confundir ainda mais as autoridades, ao tempo que servia para preservar os negócios da Empresa São Francisco – da qual era proprietário – de possíveis represálias:

Daí o caráter de imposição com que têm [os empresários] encaminhado a questão, em meio a mais revoltante dissimulação, ao engodo mais revoltante, a ponto de, afirmando ter havido a renúncia do presidente do seu sindicato e estando este governado por uma junta, negam revelar

⁶⁵⁴ Lei Municipal n. 954, de 29 de abril de 1955.

⁶⁵⁵ Esclarecimentos ao público, publicados em **Gazeta de Notícias**, 3 maio 1955.

os nomes dos integrantes dessa junta [...] de sorte que a autoridade não sabe ao menos com quem tratar⁶⁵⁶.

A antiga resistência em trilhar caminhos regulares e transparentes em suas relações com as autoridades parecia voltar a tona entre os donos de ônibus. E foi como uma queda de braço entre quem mandava no transporte que o prefeito Acrísio Moreira da Rocha encarou a situação. No mesmo dia, ele concedeu uma entrevista coletiva aos jornais da Capital, onde disse considerar a atitude dos empresários um “castigo à população e um teste para as autoridades”. Para ele, o caso era sobre poder: “estou disposto a enfrentar o teste o mais energicamente possível!”⁶⁵⁷.

E baixou um decreto executivo declarando a intervenção municipal em todas as empresas de ônibus da cidade, com exceção da Empresa Pedreira, “que foi a única que não paralisou a circulação de seus veículos”. Considerando que a greve dos donos de ônibus criava “um estado de intranquilidade pública, que poderia por em perigo iminente a paz e a ordem” social e baseado no princípio constitucional de que as autoridades podiam “usar da propriedade particular se assim exigisse o interesse público” – desde que se fizesse indenização posterior –, todos os “ônibus, garagens, materiais e acessórios sem exclusão de quaisquer instrumentos pertencentes às empresas” ficaram sob a gerência da Prefeitura⁶⁵⁸.

A nota dos empresários em resposta à intervenção foi publicada como *Esclarecimentos ao Público* nos jornais de maior circulação de Fortaleza. E foi mesmo esclarecedora do abismo que separava compreensão do empresariado e dos populares sobre o *serviço público* de ônibus. Em primeiro lugar, para *proprietários de empresas*, transporte era uma *mercadoria* que só seria viável se vendida a um preço que garantisse sua sustentação. Empresas de ônibus, por sua vez, eram *propriedade* legalmente defendidas na sociedade capitalista dos anos 1950:

⁶⁵⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 maio 1955.

⁶⁵⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 2 maio 1955.

⁶⁵⁸ Decreto Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

Nenhuma empresa comercial pode funcionar sem rendas suficientes à sua manutenção. Por outro lado, na qualidade de comerciantes devidamente legalizados, estamos sujeitos à Lei de Falências e não desejamos em hipótese alguma ir à valência nem incidir em crimes falimentares. Temos o dever legal de preservar nosso patrimônio⁶⁵⁹.

Mas o transporte coletivo era uma mercadoria diferente das outras que, presa à mediação do governo entre empresas e consumidores, estava sendo vendida a um preço muito baixo e insustentável. Essa interferência do governo indicava a dubiedade do transporte. Ele era um serviço público, mas como o governo era incapaz de produzi-lo, tinha de *comprá-lo* de particulares. Nesse terreno, o papel social do transporte se esvaziava, dando lugar às regras de mercado que orientavam os *comerciantes* de ônibus. Qualquer investida contra essas regras deformava as relações:

Cumpra ainda esclarecer que os serviços de transporte coletivo são de natureza pública. A obrigação de mantê-los, para o bem do povo, é do governo municipal. Os particulares, adquirindo ônibus caríssimos e aceitando a incumbência de fazê-los funcionar estão prestando um FAVOR (*sic*) ao poder público municipal e, como particulares, COOPERANDO (*sic*) com o poder público para solucionar um problema que ele não resolveu até hoje⁶⁶⁰.

Ora, se Prefeitura quisesse estabelecer regras diferentes das comerciais ou ainda se pretendia dar as cartas do transporte, que o assumisse. Mas lembrando-se sempre que ônibus estavam sujeitos ao mercado de peças, lubrificantes e combustíveis para poder cumprir seu papel social. Se para os particulares estava difícil manter as empresas, a experiência indicava que, para o governo, a situação poderia ficar ainda pior:

Não sabemos se será a melhor solução para o povo, haja visto o preço recente do kilowatt, luz e força depois que a concessão passou ao município. Entretanto, mesmo assim, eis que haveria transporte, ainda que mais CARO [*sic*] e sem apelação⁶⁶¹.

⁶⁵⁹ Esclarecimentos ao público, publicados em **Gazeta de Notícias**, 3 maio 1955.

⁶⁶⁰ *Idem*.

⁶⁶¹ *Idem*.

Com a advertência, talvez, os donos de ônibus quisessem lembrar que, com sua presença no serviço, ainda restava ao povo apelar ao governo sobre o mal serviço, já que ele estava impedido de escolher em que ônibus embarcar graças ao monopólio das linhas. Se os particulares abandonassem o transporte, o povo ficaria nas mãos da Prefeitura, centralizando ainda mais o monopólio. O papel do governo como protetor do bem público era colocado em dúvida. Como confiar num prefeito que “acha que não há problema [econômico nas empresas] e sim um jogo com fins subalternos?”⁶⁶². Por isso, os empresários haviam de denunciar o blefe da intervenção e esclarecer ao público quem estava fazendo *testes* de poder sobre o transporte:

Finalmente, que solução espera o Exmo. Sr. Prefeito Municipal? Não sabemos. Disse S. Excia. que deseja desapropriar as empresas, mas que a Prefeitura não dispõe de recursos. Logo não haverá desapropriação, já que essa, na forma da Constituição Federal (art. 141) somente é possível “MEDIANTE PRÉVIA E JUSTA INDENIZAÇÃO EM DINHEIRO. Se houver, será no futuro”⁶⁶³.

Numa outra dimensão, os *esclarecimentos* traziam à tona as contradições do sistema montado em 1953 na medida em que, segundo os empresários, omitindo-se sobre a defesa da saúde financeira das empresas permissionárias, o regulamento do transporte inviabilizava a circulação de ônibus e distorcia seu sentido de serviço público:

Se o poder público municipal vem, agora, proclamar essa UTILIDADE, é justo que se espera decidir dar meios a essas empresas para que possam continuar a ser úteis ao povo. [...] [Afinal hoje], não existe concessão, mas uma simples permissão, dada pelo poder público, mas sem garantia de qualquer espécie [aos permissionários].

E, nesse ponto, os donos de ônibus indicavam o perfil de regulamento ao qual estavam dispostos a se sujeitar:

⁶⁶² Idem.

⁶⁶³ Idem.

Esse estado de coisas só beneficia o poder permitente, visto que nenhuma obrigação ele assume, nem sequer a mais elementar de todas: a de assumir um tabelamento [de tarifas] justo e legal⁶⁶⁴.

Ou seja, se houvesse a garantia do preço *justo e legal*, não haveria resistências à mediação da Prefeitura. Com esse entendimento, os donos de ônibus rebatiam sua fama de ganaciosos, surgindo como bem intencionadas vítimas, à mercê da incompetência da Prefeitura em regular o serviço. Esqueciam-se, contudo, de que a proteção do monopólio das linhas, cedida pelos legisladores, garantia-lhes o plantel de consumidores – como eles pareciam tratar os passageiros – numa cidade onde transporte era cada vez mais fundamental.

Além disso, os empresários julgavam que o sistema pecava por desconsiderar as diferentes situações urbanas de Fortaleza. Ônibus rodavam por toda a cidade, e a cidade era desigual. Cada rota tinha particularidades que determinavam se o negócio do transporte era viável ou não. Portanto, era preciso formular um protocolo que garantisse que os lucros fossem divididos proporcionalmente entre as empresas. Essa regulamentação, para ser correta, deveria sobrepor-se às peculiaridades inegáveis de cada caminho urbano.

Dir-se-á que a empresa do sr. Oscar Pedreira está funcionando com os preços estabelecidos pela Câmara (Cr\$ 1,00) e que se acontece, as demais empresas estariam em condição de fazê-lo. A explicação é fácil: a linha de Jacarecanga mede apenas 2 quilômetros, à razão de Cr\$ 0,50 [cada]. Ora, enquanto isso, linhas como Pici, Casa Popular, Pan Americano, Praia do Meireles, Antônio Bezerra, Campo do Pici e tantas outras medem 4, 5, 6 e até 9 quilômetros e o preço da passagem é Cr\$1,20 (...). Na base do preço vigorante para a linha de Jacarecanga, as outras deveriam ser pagas a Cr\$ 0,50 por quilometro, por elementaríssimo direito de igualdade, principalmente sabendo-se que essas outras linhas não são pavimentadas na sua extensão total⁶⁶⁵.

Nesse sentido, a pluralidade urbana surgia como aspecto desagregador da união dos empresários. Como ocorria nas vidas de todos em Fortaleza, as áreas mais próximas do Centro eram privilegiadas. Ônibus de linhas mais curtas no perímetro central eram mais rentáveis porque trafegavam por caminhos mais bem

⁶⁶⁴ Idem.

⁶⁶⁵ Idem.

cuidados e tinham a certeza de lotação, visto que as atividades urbanas convergiam para ali.

Mas donos de ônibus tinham chance de persuasão no poder para reclamar sua intervenção do governo para regular as relações no crescimento contraditório da cidade. Interessava que o governo aparecesse como protetor do *elementaríssimo direito de igualdade*. Nesses casos, eles não só acatavam como solicitavam a presença do poder público no seu negócio. Quando as autoridades pareciam se omitir na função de garantir a igualdade, apareciam sérias suspeitas de favorecimento:

O sr. Oscar goza de um favor especial na exploração comercial da sua linha. [...] Por que? Não sabemos. [...] Se S. Excia, o Prefeito, quiser dar aos demais empresários tratamento igual ao que lhe merece o sr. Oscar Pedreira, hoje mesmo todos os ônibus poderão voltar à circulação⁶⁶⁶.

Não estavam em questão as disposições do regulamento de 1953, nem a política de tarifas institucionalizada à qual o senhor Oscar Pedreira parecia obedecer durante os acontecimentos. Se o governo não era *justo*, perdia sua legitimidade e abria espaço para desrespeitos à legislação de todos os lados.

É possível que, ao poupar a Empresa Pedreira da intervenção, o prefeito apostasse nas fissuras que fragilizavam o grupo de empresários. Mas, quando se tratava de lutar pela tarifa, a união entre eles se fortalecia ao ponto de fazer com que eventuais baixas influenciassem pouco nas suas ações. Por isso, os donos de ônibus comportaram-se como de costume, conjugando ações que mesclavam estratégias de defesa de seus interesses nos meios legais e retóricos com uma interpretação peculiar do seu *direito de propriedade*, onde se insinuavam táticas que subvertiam as recomendações da legislação. “Sabia-se que os donos de ônibus, prevendo uma solução assim [da intervenção], já haviam começado a desmontar os seus veículos, tirando-lhes as peças e escondendo-as”⁶⁶⁷.

⁶⁶⁶ Idem.

⁶⁶⁷ Normaliza-se a situação... **Gazeta de Notícias**, 4 maio 1955.

O prefeito também tinha suas previsões. Para garantir o cumprimento do decreto, requisitou força policial do Estado e garantiu a presença dos motoristas, valendo-se de seu temor em perder a fêria dos dias de paralisação⁶⁶⁸.

Assim como o prefeito, os empresários recorreram à administração do governador Paulo Sarasate, pedindo sua interferência. Apostavam na indefinição dos campos de luta do transporte e na subordinação das forças políticas do município ao Estado para saírem ilesos da intervenção. E como mediador do conflito, o governo do Ceará alinhavou um entendimento, onde todos ônibus – mesmo aqueles que tiveram linhas cassadas – retornariam às ruas com aumento de 20% no preço das passagens, conforme a primeira determinação da Prefeitura. A Prefeitura teria 30 dias para reexaminar o valor das passagens na busca de um *preço justo*, como queriam os empresários⁶⁶⁹. E o grande barulho da intervenção não redundou em nada: o decreto não chegou a ser cumprido.

A acomodação das forças contrárias num acordo provisório foi o tom da montagem do sistema de transporte público nos anos 1950. O prazo de 30 dias para a definição da nova tarifa não resolvia a questão, pois não garantia que os empresários não recorressem novamente à greve caso não se contentassem com a proposta de *preço justo* da Prefeitura. Quanto à Prefeitura, ficava a impressão de fraqueza ou mesmo a de ter usado um *ardil*, blefando com o anúncio da intervenção, uma vez que não teria mesmo como colocá-la em prática.

Mas há que se dizer, também, que o Prefeito baixou muitas leis que não chegou a cumprir, como essa da intervenção a que estava disposto e que possivelmente concorreu para apressar as empresas a aceitarem aquele ponto de vista inicial da edilidade: a obediência à lei sem o que qualquer outra reivindicação não poderia ser apreciada⁶⁷⁰.

Com isso, a batalha das notas publicadas de lado a lado nos jornais, o terror dos boatos sobre greves de empresários, os arroubos institucionais do prefeito Acrísio Moreira da Rocha, as investidas contra o regulamento de 1953 e qualquer outro lance de abril e maio de 1955 de nada serviram para a solução do

⁶⁶⁸ Aflição a situação dos motoristas. **O Povo**, Fortaleza, 3 maio 1955.

⁶⁶⁹ Normaliza-se a situação... **Gazeta de Notícias**, 4 maio 1955.

⁶⁷⁰ Idem.

impasse dos ônibus. Parecem não terem passado de um emocionante jogo de cena onde Prefeitura e empresários se digladiavam frente à população que, paradoxalmente, era a principal interessada e a mais alijada das questões de transporte.



Propaganda política de Acrísio Moreira da Rocha, enfatizando suas ações em relação ao transporte público durante sua primeira gestão na Prefeitura de Fortaleza.

Unitário, Fortaleza, 21 set. 1958.

A opinião pública interessava aos políticos. Era preciso oferecer uma satisfação aos habitantes da cidade. Entretanto, as decisões sobre ônibus que realmente pesaram pareciam ter sido urdidas por detrás das cortinas, longe dos olhos da população, num processo em construção ainda incipiente, onde se misturavam os campos de luta, os papéis dos personagens, os limites entre o público e o privado. Certamente essa situação podia esclarecer a constante transitoriedade e o caráter paliativo que marcava os enredos de preços de passagens.

No decorrer de maio, a Prefeitura montou um *Conselho Municipal de Transportes*, com representantes do Governo do Estado, do Exército, dos estudantes, do clube de engenharia e do Sindicato dos Empresários sob a presidência do secretário de transportes, senhor Sebastião Gonçalves, para elaborar a nova tabela dos ônibus⁶⁷¹. Os cálculos vieram a público no dia 14 de

⁶⁷¹ Decreto municipal n. 1.611, de 1º de junho de 1955.

junho, sugerindo um aumento de mais 10 a 20% nos preços que vigoraram em maio. Eram cifras menores que as aspirações dos empresários, mas acumuladas chegavam a 40% em dois reajustes em menos de seis meses.

O reajuste foi uma tentativa de acordo, depois de desgastes de ambos os lados. A meia passagem dos estudantes foi mantida, com a promessa de que a Prefeitura não permitiria a circulação de carteiras falsas, estabelecendo um carimbo da Secretaria de Transportes em cada uma delas. Os proprietários, de seu lado, considerando que o novo cálculo redundava em muitos valores quebrados, sugeriram também o *arredondamento* dos preços⁶⁷². Mas sua grande vitória foi a extinção do fracionamento da tarifa:

Isso nos lembra o que ocorre com a linha de Parangaba e demais que transitam pela avenida João Pessoa. Por ali passam ônibus de Itaóca, Pici, Casa Popular, Samuel Ucha, Jardim América e muitos outros. Todos terão o seu preço fixado para a linha toda. O que nos faz olhar para a situação das pessoas que residem nas Damas, no Colégio, em suma, no meio da avenida. Todas terão que utilizar um daqueles ônibus pagando passagem inteira para um percurso que deveria tirar da bolsa de cada um muito menos⁶⁷³.

Além disso, para apaziguar os ânimos, era preciso afirmar a validade do monopólio no sistema. O tema atingia especialmente a Empresa São Jorge, que, no tempo da liberação, tivera seus percursos realizados por caminhonetes e outros ônibus. Passado o ponto alto da crise, mesmo depois do acordo, os representantes da empresa São Jorge anunciaram que os ônibus somente voltariam à circulação se a Prefeitura retirasse os concorrentes do percurso⁶⁷⁴.

A nova tabela foi publicada no Diário Oficial do Município no dia 6 de junho de 1955 e entrou em vigor no dia 12, sem os odiados *arredondamentos*⁶⁷⁵. Com isso, o problema do troco foi transferido para os cobradores, perpetuando as brigas com passageiros. Até mesmo a emissão de tíquetes para serem usados

⁶⁷² Concluídos os estudos do CMT. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 jun. 1955.

⁶⁷³ Uma solução. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jun. 1955.

⁶⁷⁴ O aumento das passagens de ônibus. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 19 jun. 1955.

⁶⁷⁵ Nota da Secretaria Municipal de Transportes. Publicada em **Correio do Ceará**, Fortaleza, 12 jul. 1955.

como vales nos casos de troco – os *borós* –, que virou prática corriqueira nos ônibus, era uma alternativa para aumentar a renda.

Ontem às 18 horas um nosso companheiro apanhou o ônibus nº 6711 da linha de Jacarecanga, pagando a passagem com uma cédula de cinco cruzeiros. O cobrador, de nome Valdemar – talvez obedecendo instruções, quem sabe – achou de instruir no troco um cheque [boró], cujo número é 05847, embora tivesse e mãos moedas de vinte e de dez centavos⁶⁷⁶.

Sobre o caso dos *borós*, é preciso lembrar que era permitido dar troco em tíquetes, mas eles somente poderiam servir dinheiro na próxima viagem na mesma empresa de ônibus. Valia também abusar da lotação, encurtar itinerários, diminuir horários e todas outras artimanhas possíveis onde a fiscalização era ineficiente. Lançar mão das esgarçadas relações com os trabalhadores também dava lucro. No dia 25 de julho, um leitor *prejudicado* denunciava, na seção de cartas da *Gazeta de Notícias* a diminuição do percentual das comissões pagas aos motoristas e cobradores de ônibus em quase todas as empresas da Capital⁶⁷⁷.

Esse estado de coisas surgia, aos olhos da população, como mais uma enganação dos empresários. Afinal, o acerto sobre a nova tarifa tinha chegado junto com compromissos de aumentar as frotas, garantir conforto, cumprir horários e tudo mais. Se a desgraça dos ônibus era consequência da remuneração insuficiente das empresas, com o reajuste, era de se esperar que a situação melhorasse para os passageiros. Não foi o que se viu.

A população começa já a dar mostras indisfarçáveis de irritação e insatisfação! Não é cumprida uma só promessa das que foram feitas à coletividade! Parece que tudo era engodo para o aumento ser recebido sem protestos! Empresas não cumprem horários, cobram além da tabela, não possuem ônibus suficientes. Tudo está pior que antes⁶⁷⁸.

Tampouco a necessidade de se organizar melhor os contratos com as empresas, depois de meses de desmandos e suspensão de linhas, cumpriu-se.

⁶⁷⁶ Mais uma “sabedoria”... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 ago. 1955.

⁶⁷⁷ Denunciam os motoristas de ônibus... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 jul. 1955.

⁶⁷⁸ Injustificável negligência da Prefeitura. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 21 jul. 1955.

Os famosos contratos que seriam firmados entre a Prefeitura e as empresas para a exploração de cada linha, especificando-se as obrigações mínimas que estas teriam de cumprir, ficaram para as *calendas gregas*⁶⁷⁹.

Nos movimentos subterrâneos do aumento de passagem de 1955, a equação entre conforto e preço se alinhava noutros moldes. A longa negociação para o tráfego dos ônibus *gostosões* da Empresa São Jorge fez aparecer um leque de alternativas para o transporte que foram, pouco a pouco, sedimentando a idéia de que a tarifa deveria ser condicionada às condições de conservação e conforto que cada carro oferecia. Afinal, para quem podia pagar mais, a cidade de Fortaleza deveria oferecer a última palavra em transporte coletivo dos anos dourados.

3.6. Ônibus *gostosões*

A nova relação entre preço de passagem e conforto era uma mudança sutil nas demandas dos empresários. Eles sempre justificaram as más condições da frota com o montante insuficiente arrecadado nas viagens. Portanto, a cada aumento de tarifa, esperava-se que eles investissem na qualidade do serviço ou, pelo menos, obedecessem os padrões mínimos exigidos no regulamento *em todos os ônibus em circulação*, visto que todos arrecadavam mais dinheiro com os reajustes. No entanto, em 1955, uma nova compreensão apontava para a possibilidade de se operarem preços diferentes para viagens numa mesma linha. Quem quisesse viajar com mais conforto, pagaria mais caro, enquanto os mais pobres poderiam usar os velhos *calhambeques*. Perigosamente, entretanto, essa ideia poderia se desdobrar no sumiço dos *calhambeques* de algumas linhas, o que dava chances para um ardiloso aumento forçado de tarifa.

⁶⁷⁹ Idem.



Em 1952, a importadora pernambucana Alves Costa & Cia apresentou os *gostões* franceses *Berliet Diesel* à população de Fortaleza. O evento contou com um desfile pela Praia de Iracema, onde figuraram as autoridades do Estado e do município.

Gazeta de Notícias, Fortaleza, 22 fev. 1952.

Em janeiro de 1955, enquanto amanhecia a disputa pelo aumento de tarifas, a Empresa São Jorge anunciou a compra de oito chassis de ônibus novos, para encarroçamento em Fortaleza, que serviriam às linhas operadas pela empresa. Satisfeito com sua aquisição, o senhor José Otoch reclamava da ultrapassada prática das carrocerias artesanais e mostrava sua intenção de modernizar sua garagem, desde que o aumento de passagens saísse. Argumentava:

Não é possível adquirir modernos transportes para as linhas desta capital com os preços de passagens atualmente cobrados, além das passagens que os estudantes pagam. Estão em minhas cogitações uns modernos ônibus já fabricados em São Paulo. Penso em adquirir trinta destes veículos, já tendo me entendido com várias empresas, ouvindo as vantagens de cada um. No entanto tudo dependerá da resposta da Câmara Municipal ao nosso pedido de aumento⁶⁸⁰.

A declaração contradizia as alegações dos empresários, uma vez que, segundo eles – inclusive o senhor José Otoch, um dos seus principais porta-vozes

⁶⁸⁰ Oito chassis novos para a Emp. São Jorge. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jan. 1955.

– o aumento era necessário para garantir a somente sobrevivência das companhias. Não havia qualquer referência a novos e volumosos investimentos.

Talvez por isso o caso dos oito ônibus da Empresa São Jorge desapareceu dos jornais até o desfecho do embate do reajuste, no segundo semestre de 1955. Mas como o aumento da tarifa sem a contrapartida do cumprimento das regras desagradou a todos, nesse intervalo a Prefeitura de Fortaleza amargou severas críticas à gestão do transporte, tanto vindas da população como dos vereadores. Nesse processo, a Secretaria Municipal de Transportes foi perdendo poder e influência sobre o serviço.

Na sessão do dia 13 de setembro, um requerimento do vereador Ademar Arruda sobre a liberação da linha Pereira Filgueiras gerou intensas discussões sobre o papel da Secretaria Municipal de Transportes, depois que o seu colega José Diogo propôs um aditivo sugerindo a liberação de todas as linhas nas quais fossem verificadas faltas das operadoras⁶⁸¹.

Os ataques à Secretaria continuaram por outras reuniões da Câmara. Os vereadores denunciavam a sua inoperância e levantavam-se contra o monopólio, pressionando pela liberação de linhas ou pela permissão de que as caminhonetes circulassem nas rotas onde os ônibus eram deficientes. Na sessão do dia 21 de setembro, mesmo com a resposta da Secretaria sobre a situação e com o seu compromisso de resolver os problemas de transporte “depois do planejamento das linhas da cidade”⁶⁸², o vereador Djalma Eufrásio apresentou sua ideia de extinção da repartição em 1956⁶⁸³. A ineficiência dos serviços deixava a impressão de que a Secretaria servia aos interesses dos empresários de ônibus: “Disse o vereador [Djalma Eufrásio] que não adiantava formular apelos de qualquer espécie à Secretaria, uma vez que aquele órgão é o grande protetor dos empresários de ônibus desta Capital”⁶⁸⁴.

Tamanha má vontade com a Secretaria podia ser efeito da centralização das definições de tarifas no Conselho Municipal de Transportes, pois, desde

⁶⁸¹ Ata da 34ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 13 set. 1955.

⁶⁸² Ata da 41ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 21 set. 1955.

⁶⁸³ Seriadamente atacada a Secretaria de Transportes Coletivos. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 set. 1955.

⁶⁸⁴ Acusada a Secretaria de Transportes. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 set. 1955.

então, os vereadores perdiam espaço na gestão do transporte e as investidas dos empresários de ônibus eram dirigidas mormente à Secretaria. As suspeitas de ingerências das companhias nas decisões da repartição levaram os vereadores a aprovar uma “comissão de sindicância para apurar as irregularidades inoperância daquele órgão”⁶⁸⁵. No começo de outubro, o plenário foi novamente sacudido por uma denúncia da interferência do vereador Ozéas Aragão no aumento do preço de passagens da linha da Aerolândia⁶⁸⁶, aprovado pela Secretaria.

Com o enfraquecimento político da Secretaria, entrou em cena a antiga Inspetoria Estadual de Trânsito. No meio da confusão, partiu dela a ideia de se criar ônibus de segunda classe, mais compatíveis com a lamentável situação de conforto de grande parte da frota fortalezense. No começo, a proposta representava uma inversão da lógica da tarifa. Já que os rendimentos dos novos preços não apareciam na melhoria do transporte, então que se diminuísse o preço. Por isso, a ideia não agradou aos empresários⁶⁸⁷. No entanto, flexibilizar o regime de tarifas poderia também ser um meio de conseguir mais rendas. Essa perspectiva foi destruindo a resistência dos donos de ônibus, enquanto se construía um entendimento que ônibus mais caros se encaixavam nas ideias de progresso e urbanidade – diferenciada e fragmentada, diga-se de passagem – de Fortaleza.

Outro ponto importante a se frisar no tocante à importância da criação dos ônibus de segunda classe é justamente o que se refere ao conforto dos passageiros. Ora, aqui em Fortaleza, o que vemos são pessoas carregando verdadeiros balaios de bananas, verduras, incomodando grandemente os demais passageiros. Pois bem: ninguém pode deixar de fazer suas compras, e não tendo outra condução, o jeito é incomodar todos os outros viajantes. Já com a criação de ônibus de segunda classe, esse problema ficará solucionado⁶⁸⁸.

⁶⁸⁵ Falhas nos transportes coletivos. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 set. 1955.

⁶⁸⁶ Ata da 57ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 12 out. 1955. Na sessão seguinte, em 13 de outubro, o vereador Ozéas Aragão teceu sua defesa, que foi acolhida pelos seus pares depois de calorosas discussões.

⁶⁸⁷ Por que não executam? **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 out. 1955.

⁶⁸⁸ Ônibus de segunda classe. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 set. 1955.

O incômodo de ter de compartilhar ônibus com pessoas abarrotadas de sacolas e tralhas acabou por obscurecer a constatação original de que os ônibus estavam caros demais para as condições que ofereciam. Certamente foi a preocupação com o conforto que levou o vereador Miguel Ivon a propor ao plenário da Câmara o envio ao Secretário de Transportes e à Inspetoria Estadual de Trânsito de uma sugestão para a instalação dos ônibus de segunda classe e de carros mistos, capazes de levar os passageiros e suas bagagens, garantindo o conforto de quem podia pagar mais pelo transporte. A proposta, de tão conveniente, se transformou em indicação por aclamação de todos os vereadores e migrou para a comissão de legislação da Casa para virar projeto de lei⁶⁸⁹.

Nesse momento, as desconfianças sobre a Secretaria de Transportes tomavam volume na Câmara Municipal. Junto com a indicação dos ônibus de segunda classe, a Secretaria receberia também um pedido de informações sobre seu quadro de funcionários, nomeações e vencimentos, de autoria do vereador Belaziel Teixeira⁶⁹⁰, aguerrido adversário da repartição. Talvez por isso a sugestão dos ônibus de segunda classe fora encaminhada à IET, que tratou de dar prosseguimento ao projeto, sob os aplausos dos vereadores⁶⁹¹.

Com a desculpa de que grande parte dos desastres em ônibus de Fortaleza era consequência “da deficiência de visibilidade do motorista originada pelo abuso do excesso de lotação”, caso, portanto, de sua competência, a IET emitiu uma portaria instituindo três categorias de transporte coletivo na cidade, baseada na lotação de cada carro: ônibus de tamanho superior, com capacidade para 20 passageiros em pé, ônibus médio, para 15 passageiros em pé e autolotações, para 10 passageiros em pé⁶⁹².

Sobre os carros mistos, nenhuma linha na portaria. Sobre excesso de lotação, muito pouco. Mas, aos ônibus de tamanho superior, a IET dedicou sua atenção, detalhando suas características:

⁶⁸⁹ Ata da 69ª. Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 26 out. 1955.

⁶⁹⁰ Idem.

⁶⁹¹ Ata da 70ª. Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 27 out. 1955.

⁶⁹² Portaria n. 12 da Inspetoria Estadual de Trânsito, de 10 de novembro de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

Ficam os transportes coletivos (ônibus) obrigados ao uso de portas com os necessários dispositivos para abrirem e fecharem rapidamente. No caso do ônibus de tamanho máximo, é obrigado o uso de duas portas, sendo uma colocada no centro para facilitar a subida e a descida dos passageiros, modalidade essa já em vigor por algumas empresas de transportes coletivos nesta cidade⁶⁹³.

Com a medida, a IET consagrou a diferença entre os ônibus da cidade e alargou o entendimento sobre as condições mínimas de conforto e segurança do transporte. Ou seja, a portaria foi lançada antes para regularizar ônibus maiores do que para fazer com que os menores se conformassem às normas. Parecia que tinha sido feita sob encomenda para as maiores empresas, que já possuíam os tais ônibus de tamanho máximo, com duas portas. E, no dia seguinte à sua publicação, os oito ônibus da Empresa São Jorge apareceram novamente nas manchetes dos jornais, já chamados de *gostosões* e aclamados pela população como a solução para o desastre o transporte.

A empresa São Jorge recebeu, há quase um mês, procedentes de São Paulo, oito ônibus tipo *gostosão*. A notícia da chegada desses veículos foi amplamente divulgada e encheu de satisfação a população de Fortaleza, tão mal servida de transportes coletivos⁶⁹⁴.

Os *gostosões* mereciam tratamento especial. Ficaram estacionados na empresa até que algumas questões do transporte público fossem adaptadas às suas demandas. Segundo o senhor José Otoch, para que o grande investimento na compra desse retorno, era preciso considerar tanto a escolha do trajeto quanto o da passagem. Até a escassez generalizada de ônibus na cidade foi reformulada diante da expectativa dos cobijados *gostosões*:

Explicou o sr. Otoch que a sua empresa possui 24 ônibus, dos quais apenas 18 trafegam nas linhas em que servem, por não haver necessidade de todos. Em face disso, ele está pleiteando uma nova linha, o que até o momento não conseguiu. Já propôs compra aos concessionários da [linha da] Aldeota, mas estes pediram muito caro.

⁶⁹³ Portaria n. 12 da Inspetoria Estadual de Trânsito, de 10 de novembro de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

⁶⁹⁴ Os ônibus desembarcaram em Fortaleza vindos de São Paulo em setembro daquele ano. Oito ônibus tipo *gostosão*... **O Povo**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

Por outro lado existe, também, outra reivindicação: é o aumento no preço das passagens para os ônibus novos, alegando ele o alto custo dos veículos⁶⁹⁵.

O entusiasmo sobre os *gostosões* potencializou a influência da Empresa São Jorge junto às autoridades e sobre seus colegas de transporte. A linha da Aldeota era muito cobiçada pelos empresários, por ser uma das mais lucrativas da cidade. A tentativa da Empresa São Jorge em *comprá-la* revelava uma prática corriqueira entre as empresas de ônibus, que colocava em segundo plano todos os esforços da Prefeitura em controlar o transporte público. Isso porque a *venda* de linhas era completamente alheia às determinações do regulamento do transporte, pelo simples fato de que as linhas eram coisa pública. Tanto que as definições sobre as permissões, emanadas somente da autoridade, passavam por uma sequência de vistorias, documentação, comprovações e tudo mais que parecia concorrer para a garantia do serviço à população.

A negociação entre a Empresa São Jorge e a Bom Jesus – permissionária da linha da Aldeota – era o reflexo de que a presença do poder público pouco influenciava no funcionamento concreto do transporte, bem nos moldes das esperanças dos empresários, refratários às ordenações do governo. A possibilidade de *comprar* uma linha revelava o entendimento comum no qual os donos de ônibus também eram *donos* das linhas que exploravam, podendo aliená-las em transações nas quais o poder público aparecia como coadjuvante, lançando as portarias de transferência para dar feições legais aos acordos fechados no ambiente privado das empresas. Essa constatação ampliava a noção de *propriedade* dos empresários para o domínio público.

E com os caminhos urbanos transformados em propriedade privada, os arranjos entre as empresas de ônibus ensejavam também o fortalecimento das grandes companhias dos anos 1950. Ainda nos acontecimentos de 1955, a empresa São Jorge usou do expediente da transferência de exploração de linhas para incorporar “vinte e dois ônibus da Empresa Iracema e mais as concessões [sic] das linhas Casa de Saúde São Raimundo, Cais do Porto, Mucuripe, Praia do

⁶⁹⁵ Oito ônibus tipo gostosão... **O Povo**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

Meireles, Vila dos Estivadores e Serviluz⁶⁹⁶, todas acompanhando o crescimento promissor do lado leste da cidade.

Se o monopólio já era protegido pelo modelo das licenças públicas de linhas, o movimento do *mercado* do transporte fazia com que se formassem grandes companhias privadas, que centralizavam e acabavam ditando as regras do serviço.

Ao lado disso, vai a São Jorge alargando o seu domínio nas linhas da cidade, mandando na prefeitura – onde tem a cara amizade de uma administração indiferente à sorte dos munícipes – influenciando no Conselho de Trânsito, constituindo, por assim dizer, um Estado dentro do Estado. [...] E com isso, a empresa do sr. Otoch vai ganhando terreno e buscando a situação favorável para a implantação de um *trust* no terreno dos transportes coletivos⁶⁹⁷.

O poder da Empresa São Jorge crescia à medida em que ela absorvia as maiores e mais rendosas parcelas da mobilidade da cidade. Da portaria da IET que instituiu os ônibus de tamanho máximo à retomada da discussão sobre tarifas, foi uma questão de dias. No dia 23 de novembro, o Conselho Municipal de Transportes aprovou às *pressas* o aumento de tarifa pleiteado pela São Jorge para colocar em tráfego seus *gostosões*. Curiosamente, a majoração não foi aplicada a toda a frota de Fortaleza, mesmo com as evidências de que outras companhias também haviam iniciado o tráfego de grandes ônibus. Recaía somente sobre as linhas operadas pela Empresa São Jorge⁶⁹⁸.

Certamente abalado pelo impacto da medida na população, o prefeito não ratificou a tabela do Conselho Municipal de Transportes, presidido pelo secretário Sebastião Gonçalves⁶⁹⁹. Talvez percebesse que a Secretaria já não era instrumento em seu favor para suas tratativas com os empresários. Por isso,

⁶⁹⁶ Aumentos absurdos concedidos pelo Conselho de Transportes. **O Povo**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁶⁹⁷ Arma-se o trust no transporte coletivo. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁶⁹⁸ As linhas que tiveram aumentos de tarifa foram Serviluz, Cais do Porto, Mucuripe, Praia do Meireles, Casa de saúde São Raimundo, Dom Manuel, Justiniano de Serpa e Circular Paula Pessoa. A reportagem denunciava o privilégio da empresa São Jorge, ao considerar que outras empresas da cidade também tinham posto em circulação ônibus novos e confortáveis, sem pleitearem aumentos de tarifas. Aumentos absurdos concedidos pelo Conselho de Transportes. **O Povo**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁶⁹⁹ Advogado do Diabo. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 nov. 1955.

encaminhou à Câmara Municipal uma mensagem anulando a lei de criação da Secretaria e o regulamento do transporte, por considerar – surpreendentemente - que não cabia à Prefeitura organizar o sistema de ônibus, “por falta de instrumentos legais e recursos coatores apropriados”⁷⁰⁰.

Por falta de *recursos coatores* se podia entender a fraqueza da Prefeitura diante da desobediência dos empresários às leis. Mas, como já tramitava pela Câmara Municipal uma proposta do vereador Belaziel Teixeira para extinguir a Secretaria de Transportes, por exigência regimental, a mensagem do prefeito foi posta de lado⁷⁰¹. Tornou-se mais um factóide de Acrísio Moreira da Rocha. Desnecessário salientar a que a instabilidade institucional do transporte público dos anos 1950 criava uma situação na qual os mais poderosos definiam o cotidiano dos ônibus. A cada trapalhada da Prefeitura, os desmandos se multiplicavam.

Com a Secretaria cambaleando, o transporte público ficou sem controle. Sem aumento, os ônibus da São Jorge permaneceram na garagem. Em pouco tempo a portaria da IET foi esquecida e os carros persistiram trafegando superlotados⁷⁰².

É inútil reclamar [dos ônibus] mesmo porque não se tem a quem a quem endereçar, com a mais remota possibilidade de êxito qualquer reclamação. [...] A Secretaria Municipal de Transportes criada apenas para dar empregos a candidatos derrotados nas eleições de outubro pretérito não teve sequer três meses de existência. Foi extinta por iniciativa de seu próprio criador dada a sua inocuidade. Restam ainda sobrevivendo por simples convenção legal e acinte público a Inspetoria do Trânsito, o Conselho Regional do Trânsito e a famigerada COAP [...] Vivem praticando um rasteiro jogo de empurra que apenas denuncia a falta de autoridade moral, já não dizemos para resolver definitivamente o problema, mas ao menos, para adotar providências mínimas⁷⁰³.

Enquanto isso, a imprensa alardeava o absurdo dos *gostosões* parados, “pela ausência absoluta de um órgão competente e especializado na

⁷⁰⁰ Extinção da Secretaria. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 nov. 1955.

⁷⁰¹ A advertência foi feita pelo vereador Mauro Benevides. Extinção da Secretaria. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 nov. 1955.

⁷⁰² Caem aos pedaços... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 mar. 1956.

⁷⁰³ Transporte. **Gazeta de Notícias**, 11 jan. 1956.

regulamentação do transporte dentro do município”. E de fato, como lembrou o vereador Manoel Lourenço dos Santos na reunião de 10 de abril de 1956, evocando a lei orgânica do município, a tarefa cabia à administração da cidade⁷⁰⁴. Dessa forma, qualquer tentativa de regulamentação vinda das repartições estaduais abria espaço para recursos dos empresários de ônibus na justiça, legando o transporte público à mais completa desordem.

A extinção da Secretaria de Transportes foi publicada no Diário Oficial do Município em 27 de abril de 1956, junto com o re-enquadramento de vencimentos dos seus novos funcionários. As questões de transporte público passaram à competência do recém-criado Departamento de Transportes Coletivos, ligado ao Gabinete do Prefeito⁷⁰⁵. Parecia que as disposições do regulamento dos transportes voltariam a vigorar.

No entanto, o que se viu no correr de maio de 1956 foi a participação intensa da IET nos destinos do transporte de Fortaleza. Afinal, as companhias de ônibus estavam firmes na convicção de que *gostosões* só entrariam em serviço em linhas especiais e com preços acima dos normais. Tinham as determinações da portaria dos ônibus *de tamanho máximo* ao seu favor. Talvez por isso, o coronel Murilo Borges, Secretário Estadual da Polícia e Segurança Pública, autoridade máxima da IET tornou-se seu principal interlocutor no caso.

Se não havia linhas para os *gostosões*, era só criá-las. Afinal, a cidade inteira precisava de ônibus. Então, a IET lançou as linhas bairro-a-bairro, operadas exclusivamente por eles, com preços diferenciados⁷⁰⁶. A fórmula seria fácil e cômoda para todos: a primeira linha bairro-a-bairro ligaria a Aldeota à São Gerardo, numa extensão maior que as convencionais. Ora, até então, para se fazer o percurso, era preciso pegar um ônibus da Aldeota ao Centro, pagando-se Cr\$ 1,50. Dali embarcava-se noutro ônibus, que custava mais Cr\$ 1,50. Ao todo, a viagem custava Cr\$ 3,00. Se os *gostosões* circulassem com passagens próximas a Cr\$ 2,50, os passageiros pagariam menos pelo percurso inteiro. Quem quisesse

⁷⁰⁴ O poder municipal cruza os braços. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 abr. 1956.

⁷⁰⁵ Lei n. 1.032, de 27 de abril de 1956.

⁷⁰⁶ Os primeiros passos para a instituição de novas linhas... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 maio 1956.

seguir até o meio do caminho poderia continuar usando os velhos ônibus que já faziam o trajeto. Quanto ao acordo, somente uma ressalva dos empresários: a meia passagem dos estudantes seria abolida nos *gostosões*⁷⁰⁷.

Os questionamentos sobre a ação da IET sobre assunto da alçada da Prefeitura foram resolvidos com uma adaptação das leis à circunstância. Em julho de 1956, a Prefeitura emitiu decreto fazendo do Conselho Estadual de Trânsito “órgão opinativo e consultivo de todos os problemas com os serviços de transporte do município de Fortaleza”⁷⁰⁸. O caso parecia próximo de um desfecho, não fosse a resistência do Centro Estudantal Cearense sobre o abatimento. Achava que a medida abriria o precedente para que a meia passagem desaparecesse de outras linhas⁷⁰⁹. Era preciso transigir com os estudantes também.

A essas alturas, a Empresa São Jorge, principal interessada na questão, tomou a frente da discussão, apropriando-se da velha aspiração do sindicato sobre a regularização das carteiras de estudantes. Dizia-se que proliferação de carteiras falsas e o descontrole da emissão fazia o número de meias passagens abater as contas das empresas. A meia nos *gostosões* poderia ser mantida, desde que o número de estudantes diminuísse em todos os ônibus da cidade. Sobre esse aspecto, a interferência do governo era muito bem-vinda. Mas o consenso se fez mesmo entre empresários e estudantes, com as autoridades servindo de figuração, numa relação semelhante àquela anterior à instituição da meia passagem, em 1950.

Só passariam a valer para efeito de abatimento nos transportes as carteiras fornecidas pela União Estadual dos Estudantes e pelo Centro Estudantal Cearense. [...] Hoje, estarão reunidos o dr. Odilon Braveza, Presidente do Sindicato dos professores, o presidente do Centro Estudantal Cearense, o jovem Stenio Linhares e o sr. José Otoch. A União Estadual dos Estudantes já concordou com a regularização das cadernetas dentro de sessenta dias, mesmo porque a proposta vem beneficiar aquelas entidades de classe, as únicas autorizadas a fornecer cadernetas válidas nos ônibus⁷¹⁰.

⁷⁰⁷ Problema dos estudantes e transporte. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 maio 1956.

⁷⁰⁸ Decreto municipal n. 1.171, de 7 de julho de 1956.

⁷⁰⁹ A causa justa dos estudantes. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 jul. 1956.

⁷¹⁰ Reaberta a questão dos ônibus da empresa Otoch... **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 jul. 1955.

Ninguém da Prefeitura estava por lá. Próximo da vigência das novas carteiras, o Conselho Estadual do Trânsito aprovou nova tabela de preços de passagens para os ônibus deixando a passagem mais barata no valor de Cr\$ 1,60 e a mais cara a Cr\$ 2,50⁷¹¹. Os oito ônibus *gostosões* da Empresa São Jorge entraram em circulação em outubro de 1956. Passavam não só no caminho bairro-a-bairro da Aldeota a São Gerardo como pelas recém-*compradas* linhas Aldeota e Pinto Madeira do então *proprietário* Carlos de Albuquerque, da Autoviária São Vicente de Paulo. Todos com as passagens mais altas da Capital⁷¹².

⁷¹¹ Passagens mais caras a partir de domingo. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 25 set. 1956.

⁷¹² Vão circular na Aldeota... **O Povo**, Fortaleza, 18 out. 1956.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Aos urbanistas, políticos bem intencionados e aos habitantes de Fortaleza dos anos dourados, o ônibus deveriam servir, como ensinou o professor José Borzacchiello, para “unir de forma sistêmica esses dispersos setores da cidade, permitindo os diversos desejos de deslocamento, facilitando a mobilidade com rapidez e eficiência”⁷¹³. Tinham uma finalidade social. Faziam as pessoas fluírem pelas artérias urbanas, aproximando experiências, reescrevendo diferenças, incrementando as trocas da cidade. Eram instrumentos em favor do bem-estar coletivo, propulsores e distribuidores do progresso econômico urbano.

Mas, por serem produtos urbanos, os ônibus de Fortaleza traziam em sua origem a contradição que regia das cidades modernas, onde o imperativo do dinheiro definia os destinos coletivos, alheio às expectativas de bem-estar coletivo. Os atributos do *moderno*, traduzidos pelo professor Heitor Frúgoli, pareciam unir perfeitamente a ideia que persistia no imaginário dos fortalezenses dos anos 1950 e o sistema de ônibus que serviu a cidade naquele tempo:

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 continuamente⁷¹⁴.

Uma atividade a serviço do bem estar público desempenhada a partir dos “princípios ordenadores da racionalidade capitalista”⁷¹⁵. Esse parece ter sido o paradoxo que deu as cartas na mal resolvida montagem do transporte urbano de Fortaleza. A ambiguidade colocava em lados opostos as demandas da população e os interesses das empresas de ônibus, revelando os papéis reservados aos

⁷¹³ SILVA, José Borzacchiello da. **Nas trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará, SECULT, 2005, p. 104.

⁷¹⁴ FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007, p. 14. Trata-se da exploração das ideias sobre a cidade moderna e suas sobreposições de proximidade e distância no pensamento de Georg Simmel e Leopoldo Wainzbor.

⁷¹⁵ Idem, p. 15.

personagens da mobilidade, na forma que assinalou o professor José Ivonaldo de Almeida:

A crescente complexidade posta pelo desenvolvimento histórico faz do serviço transporte um processo constituído de agentes, os quais sejam o poder público, as empresas e os usuários. Destes, o poder público, organismo da gestão de transportes, tem por função o controle das relações entre usuários e empresas. Por sua vez são as empresas, firmas encarregadas do funcionamento do conjunto de elementos da execução física do processo de transporte. Enquanto isso, os usuários constituem-se de parte da população a qual se utiliza dos serviços de transportes de massa. E, nesse, o qual se tornou o veículo do cotidiano da cidade brasileira: o ônibus, meio pelo qual realiza-se a locomoção da maioria da população⁷¹⁶.

Os esforços das autoridades municipais e estaduais de Fortaleza na década de 1950 foram no sentido de conciliar tão diferentes aspirações. De um lado, a opinião pública com seu poder de eleger os governantes pressionava por soluções para o problema de transporte, que tomava proporções mais assustadoras na medida em que a cidade se multiplicava. Acidentes, desconforto, lotação, atrasos, escassez de ônibus, tarifas altas e outros dramas de passageiros serviam para ataques aos administradores da cidade e inibiam o desenvolvimento urbano. Descontrolado, o transporte era veículo da modernidade, ao mesmo tempo em que se transformava numa fonte de insatisfações que azedava a imagem de progresso perseguida pelos administradores da cidade.

Por outro, os empresários de ônibus, regidos pelas expectativas de lucro e acuados numa situação econômica que impedia os investimentos em qualidade, reclamavam melhores remunerações para poderem dar continuidade ao serviço. Nem sempre amparados nos seus pleitos por aumentos de tarifa, eles lançavam mão de artimanhas estranhas às poucas regras do serviço e, escondidos sob uma fiscalização ineficiente, usavam artifícios para ampliar as rendas arrecadas em cada viagem de ônibus.

⁷¹⁶ ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil: o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. In: **Estudos Geográficos**, Rio Claro, UNESP, dez. 2006, p. 71.

Equilibrando-se entre os passageiros e as companhias de ônibus, as autoridades de Fortaleza dos anos 1950 deixaram à cidade uma política de transporte público titubeante, onde a sequência de improvisos e paliativos traduzia tão-somente as dificuldades de implantação de qualquer planejamento para os fluxos urbanos. Sem regras claras e estáveis, sujeitas aos desmandos possíveis da frouxa da fiscalização, a mobilidade de passageiros se formava no cotidiano muito antes de ser traçada pelos organizadores da cidade.

Apesar dessas condições originais e contraditórias que determinaram o modelo de prestação do serviço de transporte em Fortaleza desde o contrato para a exploração dos *carris urbanos* em fins do século XIX, os documentos sobre as experiências de ônibus na cidade durante a década de 1950 fazem ver a emergência, ainda nesse tempo, de um processo de construção de identidades, práticas e discursos dos personagens em torno do transporte.

Esse processo se revelou a partir da retirada dos bondes elétricos da *The Ceara Tramway Light and Power* da cena urbana em 1947. O acontecimento, se não subverteu os mecanismos de funcionamento do transporte público, ao menos trouxe ao papel de protagonistas uma diversidade de empresas de ônibus, que antes circulavam às margens da onipresente companhia inglesa nos enredos com as autoridades da cidade.

Foi um tempo de opacidades, que impediam a formação de contornos nítidos dos personagens de ônibus. Os desafios de locomoção impostos pelo alargamento territorial das ocupações urbanas, o crescimento demográfico, a ampliação dos canais de expressão dos cidadãos, a diversidade de situações vividas no interior de ônibus faziam com que os passageiros redesenhassem suas necessidades. Prefeitos e vereadores, espremidos pela velocidade das transformações da cidade e pela ampliação da participação popular nos destinos urbanos experimentavam-se na construção de um aparato institucional público para o transporte, capaz de harmonizar interesses da população e dos empresários de ônibus. Na outra ponta, as companhias, envolvidas no processo de profissionalização e controle público dos seus serviços, reconheciam-se em

suas diferenças e buscavam criar uma rotina de ações comuns em cada confronto com as autoridades.

Foi no enfrentamento concreto que os personagens moldaram seus campos de atuação e montaram suas representações reciprocamente. Nos anos 1950, os ventos econômicos brasileiros acentuavam o caráter de *mercadoria* do transporte, enquanto os poderes públicos se revezavam sobre os limites da intervenção do governo nos negócios dos *capitalistas*. As empresas de ônibus teciam certezas sobre seu papel fundamental no desenvolvimento da cidade e reclamavam a defesa de suas prerrogativas como livres agentes econômicos do progresso. Eram partidárias da liberdade de fazer seus preços e de definir as condições dos serviços que prestavam. Das autoridades, exigiam apenas a garantia de suas propriedades, resistindo aos mecanismos de controle público sobre o transporte. A acelerada engrenagem do mercado permitia a formação de grandes empresas, que absorviam umas às outras, reuniam grandes capitais e ganhavam força nas negociações com o governo.

No entanto, em circunstâncias de instabilidade cambial e de altos investimentos em produtos importados para os ônibus, os empresários encontravam na própria lógica capitalista os argumentos para a abertura de espaços para a proteção estatal de seus negócios. Era preciso garantir os lucros para assegurar que os empreendedores continuassem com seus carros circulando por Fortaleza. Essa compreensão era um desdobramento possível das imagens de capitalistas e de agentes do progresso que os empresários foram escrevendo para si no correr dos anos dourados. Como os ônibus eram imprescindíveis à cidade, o instrumento do monopólio de linhas, a despeito das ansiedades populares, persistiu nos regulamentos do transporte e fortaleceu os laços entre os empresários. O fenômeno foi anotado pelo professor José Eduardo de Almeida em estudo sobre o Nordeste:

O nó do monopólio, visto da ótica das empresas, é o elo de ligação, por não haver o poder concedente realizado de fato nenhuma cassação [de

permissões], mas aceito a cessão e transferência, como mercadoria, dessas concessões de serviços públicos entre seus portadores⁷¹⁷.

Pouco a pouco, as bandeiras de luta ganhavam significados comuns no vocabulário das empresas, dissipando diferenças. Mais ainda que o monopólio, as batalhas pelas autorizações de reajuste de tarifas mobilizavam ações. Por conta da pressão inflacionária, especialmente depois de 1950, quando o sindicato dos proprietários de ônibus já havia se formado, inúmeros memoriais apontando os déficits nas contas das empresas e solicitando aumentos nos preços de passagens foram encaminhados às autoridades, condensando num só documento vozes de empresários de todos os matizes.

Os processos, que se arrastavam por meses nas páginas dos jornais, eram situações privilegiadas para a análise das relações entre os personagens do transporte, especialmente para o acompanhamento dos movimentos dos políticos. Mesclavam momentos de conciliação com episódios de franca hostilidade aos empresários. Como lembrou o professor Gisafran Jucá, “o prefeito de Fortaleza nem sempre era considerado aliado dos empresários, devido às pressões populares”⁷¹⁸. Afinal, se uma sutil aliança entre os gestores municipais e os empresários da cidade fora capaz de produzir em Fortaleza um espaço segregado e marcado pela má distribuição dos melhoramentos públicos ao longo do território⁷¹⁹, as demandas da população, em termos de transporte público, não permitiam que as autoridades cedessem na implantação de políticas completamente acordadas com as expectativas de lucro dos empresários de ônibus. Além disso, devido ao espraiamento de Fortaleza e ao afastamento dos bairros de trabalhadores dos centros comerciais, o transporte coletivo era serviço fundamental na cidade. Era necessário assegurar o mínimo de acesso dos

⁷¹⁷ ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. In: **Formação**, Presidente Prudente, UNESP, 2000, p.145.

⁷¹⁸ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit. p. 99.

⁷¹⁹ LOBATO, Roberto Correa. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. O estudo percorre as ações dos agentes sociais na conformação do espaço urbano capitalista. Em Fortaleza, as atividades de calçamento de ruas, planos que privilegiavam a circulação de automóveis, opções de investimentos em infraestrutura urbana em zonas específicas da cidade e até mesmo a definição de itinerários de ônibus brevemente descritos neste trabalho sugerem a adoção desta matriz teórica para a compreensão das relações na cidade.

trabalhadores aos ônibus, sob penas de estagnar as atividades econômicas urbanas.

Assim, na maioria das vezes em que os aumentos de tarifas de ônibus entraram na pauta da administração municipal nos anos 1950, os comportamentos de prefeitos, deputados e vereadores penderam em favor dos passageiros. Isso fez com que os embates com empresários de ônibus, por vezes, tomassem proporções violentas. Nesses casos, como respostas possíveis, as autoridades lançavam mão de seus poderes sobre o monopólio das linhas, tanto substituindo os ônibus faltosos por carros públicos quanto liberando as linhas para exploração de caminhonetes e outros veículos ou ainda, no acontecimento de 1954, intervindo nas empresas. Suas práticas, portanto, circunscreviam-se ao universo da cidade capitalista, uma vez que subvertiam a *propriedade* – considerando que a exploração de linhas, com o estatuto do monopólio, era considerada propriedade pelas empresas de ônibus –, fragilidade mais flagrante dos empresários.

Se o papel mediador dos poderes públicos aparecia nas negociações sobre tarifas, é curioso notar sua retumbante omissão frente às dificuldades cotidianas enfrentadas pelos passageiros de ônibus. Toneladas de queixas eram despejadas nas redações dos jornais da cidade, que diariamente alardeavam denúncias de irregularidades sobre transporte, salientando as responsabilidades das autoridades e reclamando que as medidas saneadoras nos ônibus sempre eram colocadas de lado nas prioridades públicas. Esse era o indício das condições da prática política reservada aos usuários de transporte coletivo naquele tempo.

Fora dos jornais e dos abaixo-assinados enviados à Câmara Municipal por entidades de bairros, a participação popular nas decisões sobre os ônibus era restrita. Isso porque o monopólio impedia a concorrência entre as empresas, sufocando a mais forte arma de defesa dos consumidores de transporte na cidade capitalista. Não havia alternativas para se ir de um lado a outro da cidade senão seguindo num dos maltratados ônibus da empresa do bairro. Mesmo caindo aos pedaços, eles eram a única forma de locomoção disponível. E se essa situação reafirmava o papel dos agentes públicos como intermediários entre a população e as companhias, a evidente confusão de atribuições, a inconstância das decisões e

até mesmo a omissão das autoridades impediam que o mecanismo de deslocamentos urbanos fosse mais adaptado às necessidades da população.

No período deste trabalho, apenas o movimento dos estudantes em favor da meia passagem parece ter resultado em medidas que efetivamente transformaram o sistema de ônibus. Partindo de agremiações já consagradas na cidade – como o Centro Estudantil Cearense –, ele parece ter sido fruto de ações organizadas pela parcela da população que se reuniu em torno de entidades de representação reconhecidas e capazes de formular programas de reivindicação comuns, fazendo frente às instituições públicas e ao sindicato dos proprietários de ônibus. Nas outras ocasiões, a ação esparsa dos passageiros alternava-se entre os pouco eficientes lamentos nos jornais e os radicalizados combates nas ruas. Nesse sentido, os episódios de quebra-quebra e depredações de equipamentos das empresas a que a cidade assistiu no correr da década de 1950 poderiam ser entendidos como consequências da impossibilidade de outras formas de participação no funcionamento do transporte. Entretanto, absolutamente contrários à lógica da cidade moderna, os ataques à propriedade davam munção aos contra-ataques das empresas de ônibus e tinham o efeito colateral de irmanar governo e empresários.

Finalmente, em cada aumento de preço de passagem revelavam-se mais nitidamente os empresários. Hábeis em lidar com as contradições do governo, senhores da mobilidade urbana, investidos do papel de propulsores do desenvolvimento da cidade, foram eles quem mais lançaram mão das mais diferentes práticas na defesa de seus interesses.

No tabuleiro do transporte, eles sobrepunham antigas táticas de pressão, herdadas dos tempos de pouca regulamentação, e o uso dos instrumentos institucionais da cidade moderna, em que reclamavam sempre a defesa de *propriedade* e de liberdade para seus empreendimentos. A partir dos documentos, é possível perceber que essas últimas se fortaleceram na medida em que se fortalecia também a superação das divisões entre eles a coesão da categoria. Com isso, durante os anos 1950, as ações dos empresários de ônibus foram marcadas por uma sobreposição de temporalidades, onde os velhos estratagemas

para ganhar dinheiro realizados no cotidiano dos ônibus convivia com modernas ações organizadas e protocolares no aparelho institucional.

Aparelhados com pareceres de contabilistas e de advogados, eles apresentavam complicadas planilhas de cálculos de despesas e receitas às comissões de preços, defendiam seus pontos de vista com razões de ordem econômica, apresentavam propostas de leis para minimizar seus gastos, questionavam medidas nos tribunais atrasando a implantação de regras contrárias aos seus interesses. Transitavam com desenvoltura no ambiente institucional da cidade e afirmavam seu papel como categoria importante na busca do bem-estar de todos.

Junto disso, nos meandros da regulação ineficiente, eles reviravam o jogo, confundindo as autoridades com demandas levadas à instâncias diferentes de poder, apelavam nos bastidores para governantes e vereadores, intimidavam as populações com ameaças de paralisações e notas nos jornais. Na vida concreta dos ônibus, substituíam carros em linhas pouco lucrativas, diminuía itinerários, atrasavam saídas esperando lotações, descuidavam da manutenção de veículos e abundavam em criatividade para ganhar mais alguns centavos em cada passagem.

Quando essas medidas se tornavam insuficientes, ou nos tempos de maior fiscalização, valia a força, assim como entre os passageiros. Esse foi o sentido dos inúmeros *lock-out* de empresários de ônibus daquele tempo. Eram formas violentas de pressão, que deixavam a cidade refém dos pleitos de donos de ônibus.

Assim, se o moderno transporte de Fortaleza esboçou seus primeiros traços sobre os resíduos deixados pelos bondes elétricos, um universo de forças políticas e situações urbanas emergiu indomável, difuso, contraditório e rápido na cidade dos anos 1950, reescrevendo provisória e constantemente as relações entre os homens do transporte. Em parte, foi nessa complexa teia de acomodações e enfrentamentos polifônicos – dos quais os ônibus e seus personagens são apenas testemunhos parciais – que Fortaleza se revelou num lugar de lutas, exigindo a ampliação de medidas disciplinadoras em favor de uma urbanidade moderna,

protagonizadas pelos administradores. Nas palavras da professora Maria Stella Bresciani:

Saber que o projeto político da classe dominante detém um elenco de opções restrito não explica sob que condições se tomou determinada opção. Não explica também a crença na força das leis para moldar a realidade. É aqui que começa a análise do controle social⁷²⁰.

Compreender os movimentos dos agentes *da* cidade, localizar níveis de permanências e de transformações nas relações sociais, identificar espaços de usos sobrepostos urdidos na pluralidade concreta da vida das pessoas e refletir sobre alianças e combates do palco urbano certamente poderão favorecer as ações de planejamento e estender a todos o exercício democrático da cidadania.

⁷²⁰ BRESCIANI, Maria Stella Martins. As voltas de um parafuso. In: **Cadernos de Pesquisa 2**, São Paulo, Simpósio História e Ideologia, SBPC, 1977, p. 20.

FONTES

As fontes primárias e a bibliografia usadas na elaboração deste trabalho estão sob a guarda cuidadosa de:

- Biblioteca de Humanidades da Universidade Federal do Ceará;
- Biblioteca Pública do Estado do Ceará Governador Menezes Pimentel;
- Centro de Documentação e Pesquisa do Transporte do Ceará da Federação dos Transportes (Cepimar);
- Núcleo de Documentação Cultural (NUDOC) do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará.

Periódicos

A Rua, Fortaleza, 14 de setembro de 1935

Almanaque do Ceará, 1946. Propriedade e Direção de Raimundo Girão e A. Martins Filho.

Coleção Correio do Ceará, Fortaleza, 1919 a 1955.

Coleção Diário do Povo, Fortaleza, 1949 a 1953.

Coleção Diário Oficial do Município de Fortaleza, 1953 a 1954.

Coleção Gazeta de Notícias, Fortaleza, 1927 a 1960.

Coleção O Democrata, Fortaleza, 1948 a 1951.

Coleção O Povo, Fortaleza, 1934 a 1963.

Coleção Unitário, Fortaleza, 1935 a 1948.

Diário do Ceará, Fortaleza, 6 de outubro de 1925.

Diário do Ceará, Fortaleza, 31 de julho de 1926.

Folha do Povo, Fortaleza, 23 de novembro de 1913.

Monitor Comercial: Revista de Economia e Finanças. Ano XI, n. 288, Fortaleza, 15 de maio de 1949.

Monitor Comercial: Revista de Economia e Finanças. Ano XI, n. 288, Fortaleza, 15 de maio de 1949.

O Nordeste, Fortaleza, 9 de março de 1936.

O Nordeste, Fortaleza, 18 de dezembro de 1949.

UCHOA, Waldery. Anuário do Ceará 1952, Fortaleza, 1952.

UCHÔA, Waldery. Anuário do Ceará, Fortaleza, A Fortaleza, 1955 - 1956.

Documentos do município de Fortaleza

Coleção de Atas da Câmara Municipal de Fortaleza, 1948 a 1956.

Decreto Municipal n. 1.171, de 7 de julho de 1956.

Decreto Municipal n. 1.258, de 29 de maio de 1953.

Decreto Municipal n. 1.611, de 1º de junho de 1955

Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953.

Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953.

Decreto Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

Lei Municipal n. 1.530, de 24 de março de 1960.

Lei Municipal n. 184, de 13 de maio de 1950.

Lei Municipal n. 19 de 26 de abril de 1948.

Lei Municipal n. 743, de 23 de novembro de 1953.

Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

Lei Municipal n. 1.032, de 27 de abril de 1956.

Lei Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

Lei Municipal n. 954, de 29 de abril de 1955.

Parecer n. 11 da Comissão de Organização Municipal. Câmara Municipal de Fortaleza, 28 de fevereiro de 1948.

Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 07/57, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 13 de maio de 1957.

Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 11/59, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 18 de outubro de 1959.

Relatório do Prefeito Godofredo Maciel apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 1928.

Documentos do Estado do Ceará

Anais da Assembleia Legislativa do Ceará, 75ª Sessão, em 1º de outubro de 1926.

Portaria n. 12 da Inspetoria Estadual de Trânsito, de 10 de novembro de 1955.
Portaria n. 23 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará.
Fortaleza, 2 de abril de 1955.

Portaria n. 24 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará.
Fortaleza, 4 de abril de 1955.

Decreto Estadual n. 30, de 16 de dezembro de 1937.

Decreto Estadual n. 300, de 8 de julho de 1938.

Decreto Estadual n. 301, de 8 de julho de 1938.

Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

Lei Estadual n. 663, de 26 de agosto de 1901.

Lei Estadual n. 1.008, de 19 de agosto de 1910.

Lei Estadual n. 671, de 30 de agosto de 1901.

Lei Estadual n. 2.565, de 5 de outubro de 1927.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa pelo Desembargador José
Moreira da Rocha, presidente do Estado, Fortaleza, Typographia Gadelha, 1926.

Mensagem apresentada á Assembleia Legislativa em 15 de março de 1959, pelo
vice-governador em exercício Flávio Portela Marcílio, Imprensa Oficial, Fortaleza,
1959.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1957 pelo
Governador Paulo Sarasate. Imprensa Oficial, Fortaleza, 1957.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1953, pelo
Governador Raul Barbosa, Fortaleza, Imprensa Oficial, 1953.

Documentos do Brasil

Decreto Federal n. 24.519, de 13 de fevereiro de 1948.

Decreto Imperial n. 5.110, de 9 de outubro de 1872

Decreto Imperial n. 6.620, de 4 de julho de 1877.

Decreto Federal n. 25.232, de 15 de julho de 1948.

Decreto-lei Federal n. 9.315, de 1º de junho de 1946.

Decreto-lei Federal n. 2.994, de 24 de janeiro de 1941.

Portaria n. 582 do Ministério da Agricultura em 25 de julho de 1946.

Depoimentos

Depoimento de Brás Henrique, publicitário contemporâneo de Walter Catunda. Fortaleza, 10 jul. 2007.

Depoimento de João Félix de Moraes, construtor de carrocerias de ônibus. Fortaleza, 8 maio 2002.

Depoimento de Lauro Araújo, cobrador de ônibus. Fortaleza, 17 dez. 2003.

Depoimento de Maria Cléa Meireles Maia, dona da Empresa Vitória. Fortaleza, 14 out. 2003.

REFERÊNCIAS

- ALMADA, Zenilo. **O bonde e outras recordações**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.
- ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil: o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. In: **Estudos Geográficos**, Rio Claro, UNESP, dez. 2006.
- ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. In: **Formação**, Presidente Prudente, UNESP, 2000, p.145.
- ARANTES, Antônio A. A guerra dos lugares In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 23, 1994.
- AZEVEDO, Miguel Ângelo (NIREZ). **Cronologia ilustrada de Fortaleza**: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.
- AZEVEDO, Otacílio. **Fortaleza descalça**. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar, 1992.
- BENEDITO, Francisco. **Caminhando por Fortaleza**. Fortaleza: Destak, 1999.
- BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil In: **Ônibus urbano**: Regulamentação e mercados. Brasília: FGE, 1996.
- BRESCIANNI, Maria Stella. As voltas de um parafuso. In: **Cadernos de Pesquisa**. Simpósio História e Ideologia, São Paulo, SBPC, 1977.
- BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. In: **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 2005.
- CARVALHO, Jáder. **Aldeota**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2003.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- CERTEAU, Michel de. Andando na cidade In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, IPHAN, n. 23, 1994.
- CHAVES, Gilmar. **Ceará de Corpo e Alma**: um olhar contemporâneo de 53 autores sobre a terra da luz. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.
- CORRÊA, Roberto Lobo. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

- CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em serviços**: dominação e resistência. São Paulo: Marco Zero, 1991.
- ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, jangadas, navios**: uma história portuária. Fortaleza: Omni, 2007.
- FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: UNESP, 1999.
- FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social**. São Paulo: Difel, 1976.
- FREITAS, Mirtes. **A cidade dos clubes**: modernidade e *glamour* na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão gráfica, 2005.
- FROTSCHER, Méri; VEDANA, Lea Maria. **Viagens pela cidade**: o transporte coletivo de Blumenau. Florianópolis: Insular, 1999.
- FRUGOLI JR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.
- GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo; NEVES, Isabela. **Conduzindo o progresso**: A história do transporte e os 20 anos da NTU. Brasília: Escritório de Histórias, 2007.
- HOLLANDA, Heloísa Buarque de. Cidade ou cidades? Uma pergunta à guisa de introdução. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, IPHAN, n. 23, 1994
- IOKOI, Zilda Marca Gricoli. A necessidade das histórias dos lugares In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.
- JUCÁ: Gisafran Nazareno Mota. Fortaleza na visão dos idosos: onde o público e o privado se entrecruzam. In: **O público e o privado**, n. 1, 2001.
- JUCÁ: Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. São Paulo: Annablume, 2000.
- LEITÃO, Cláudia. **Memória do comércio cearense**. Rio de Janeiro: SENAC, 2001.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade**: conflitos de hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- MENEZES, Antonio Bezerra. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza, 1992.
- NEVES, Frederico Castro. A seca na história do Ceará. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

- ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. **Ônibus urbano**: regulamentação e mercados. Brasília: LGE, 1996.
- PARENTE, Eduardo Oliveira. Tramway: nos trilhos da cidade In: SECRETO, Verônica; TOLEDO, Edilene; RIBARD, Franck. **A história em processo**: ações criminais em Fortaleza 1910-1950. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.
- PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. **A cidade dos clubes**: modernidade e glamour na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2005.
- PRADO JR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1993.
- RIBEIRO, Francisco Moreira. **A redemocratização no Ceará de 1945 a 1947**. Fortaleza: 1981.
- RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone (Org.). **Fortaleza**: a gestão da cidade: uma história político-administrativa. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.
- ROCHA, Herbert. **O lado esquerdo do rio**. São Paulo: Hucitec, 2003. p. 116.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.
- SAES, Décio. **Classe média e sistema político no Brasil**. São Paulo: TA Queiroz, 1985.
- SILVA, José Borzacchiello da. **Nas trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. A história e o horizonte do pensar: entrevista com Denize Bernuzzi de Sant'Anna. In: **Trajetos**: Revista do programa de pós-graduação Fortaleza, Museu do Ceará, 2002.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Fortaleza**: imagens da cidade. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.
- SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.
- SOUZA, Simone de. **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

SOUZA, Simone; PONTE, Sebastião (Coord.). **Roteiro Sentimental de Fortaleza:** depoimentos de história oral. Fortaleza: UFC, 1996.

SOUZA, Simone (Org.). **Fortaleza:** a gestão da cidade: uma história político-administrativa. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

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

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, E. P. Algumas considerações sobre classe e a “falsa consciência”
In: **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**, São Paulo, UNICAMP, 2001.

Trajetos: Revista do Programa de Pós Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, UFC, v. 4, n. 7, set. 2006.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura.** Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

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

**FORTALEZA DE ÔNIBUS:
Quebra-quebra, *lock out* e liberação na construção
do serviço de transporte coletivo de passageiros
entre 1945 e 1960**

PATRÍCIA MENEZES

Fortaleza
2009

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em História Social da
Universidade Federal do Ceará como requisito necessário para a obtenção de
título de Mestre em História Social

APROVADA EM

_____ de _____ de 2009

Patrícia Menezes

Prof. Dr. Francisco Gilmar Cavalcante de Carvalho (orientador)

Prof. Dr. Antônio Gilberto Ramos Nogueira

Prof. Dr. Gisafran Nazareno Mota Jucá

RESUMO

Este trabalho pretende reconstruir o processo de formação do sistema de transporte coletivo de passageiros realizado por ônibus em Fortaleza entre 1945 a 1960. O estudo compreende os anos posteriores à retirada de circulação dos bondes elétricos da *Ceará Light*, no final do ano de 1947, assinalando as transformações da cidade e as condições da mobilidade pública no decorrer dos anos de 1950. Num universo de ampliação de territórios e de diversificação das experiências urbanas, a narrativa percorre a constituição recíproca dos grupos sociais ligados ao transporte, percorrendo seus discursos e suas práticas políticas nos conflitos que envolveram as tentativas de normalização do serviço.

Palavras-chave: Transporte público; cidade; administração municipal; ônibus.

ABSTRACT

This paper aims to rebuild the process of consolidation of public transportation system with buses in Fortaleza, from 1945 to 1960. It focus on the years after trolley cars stopped to circulate in Fortaleza, in the late days of 1947, highlighting the transformations in the city and the conditions of public mobility in the 1950's. On a time of city growth and diversification of urban experiences, it shows the first days of social groups related to public transportation, with their methods in the struggle that happened with the attempts to normalize the service offered to the population of the city.

Keywords: Public transport; city; municipal administration; buses.

SUMÁRIO

Introdução.....	08
1. OCASO DA <i>LIGHT</i>	22
1.1: O episódio da intervenção.....	22
1.2: Desafios da concorrência.....	31
1.3: A retirada dos bondes.....	34
1.4: Provisório e permanente.....	38
1.5: Questão de força e luz.....	41
1.6: O novo prefeito e a encampação.....	45
2. CIDADE SEM BONDES.....	53
2.1: Singularidade de Fortaleza.....	56
2.2: Modernidade e subúrbio.....	60
2.3: Ruas e motores.....	65
2.4: Vida de passageiro.....	81
2.5: Operação calhambeque.....	84
2.6: Motoristas, cobradores e passageiros.....	95
2.7: Falta de ônibus.....	109
2.8: Atraso e lotação.....	117
3. O CALOR DA DISCUSSÃO.....	126
3.1: Os donos de ônibus.....	126
3.1.1. <i>Light versus Ônibus</i>	129
3.1.2. <i>A multiplicação das companhias</i>	134
3.2: A greve e o sindicato dos patrões.....	148
3.3: A meia dos estudantes.....	158
3.4: O papel da Prefeitura.....	173
3.5: A Secretaria e a intervenção.....	198
3.6: Ônibus <i>gostosões</i>	215
Considerações finais.....	227
Fontes.....	236
Referências bibliográficas.....	240

Para
Waldir e Zaira

AGRADECIMENTOS

A Gilmar, por sua confiança e imensa generosidade.

A Gisafran, por despertar perguntas.

A Almir, Ana Amélia, Franck, Fred, Gilberto, Ivone, Marilda, Meize e Régis, por partilharem conhecimentos.

A Clícia, Elisgardênia, Ghil, Henri, Mario, Raul e Renato, por sua companhia.

A Aida, Jô, Manoel e Gustavo, por sua força.

A Lucíola, por sua paciência e agilidade.

A *seu* Lima, por sua versatilidade.

A Bira e Ana, por existirem.

Este trabalho foi realizado com recursos do programa de bolsas acadêmicas de mestrado e doutorado da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP).

INTRODUÇÃO

Viajar em ônibus nesse nosso Ceará bravo e leal ou, mais particularmente, nesta nossa heróica e amada cidade da Senhora de Assunção, é assim como assistir a um espetáculo de prestidigitação, porque aí tudo pode acontecer a qualquer hora. [...] Livrai-vos, pois, do perigo das pedradas. Das mordidas de cobra preveni-vos com soro antiofídico. Carregai trocado vosso dinheiro, para evitar aborrecimentos. Se virdes iniciada uma discussão, [...] arrolhai vossos ouvidos, se acaso não fordes amante de nomes feios. Mas entrai, entrai num ônibus. Enfrentai o coletivo, amigo, se quereis sentir, conhecer de perto a alma do povo, suas reivindicações, suas histórias, seus casos, seu sofrimento, seu calvário, suas poucas glórias. Enfrentai a fila, mergulhai no bojo do ônibus se na verdade desejais conhecer nossa cidade, nossa gente.

(DIAS, Milton. Conversas de ônibus. *O Povo*, Fortaleza, 22 mar. 1958)

Em 1958, os ônibus de Fortaleza eram palcos de todo o inesperado que pode se criar quando muita gente diferente se junta num mesmo espaço a caminho de destinos mais ou menos próximos. Podiam até mesmo ser reflexos diminuídos da grande cidade que se formava, tamanhas suas contradições. Vistas das janelas dos ônibus, de alguma forma, as ruas deixavam de ser caminhos ordenados pelos construtores da cidade para se tornarem veredas imprevisíveis, incertas até mesmo da chegada. Nos ônibus, o acolhimento da racionalidade urbana cedia assento para a aventura das relações humanas em movimento. Para enfrentar os ônibus, o conselheiro Milton Dias sugeria certo alheamento do real, como uma cautela frente à impossibilidade de compreensão do cotidiano vivido. Então eram eles, os ônibus, por suas incongruências, os lugares possíveis de se conhecer a gente da cidade.

Este estudo é uma tentativa de compreender o processo de formação do sistema de transporte coletivo de passageiros realizado por ônibus em Fortaleza entre 1945 e 1960. As evidências sobre as transformações na vida dos fortalezenses ao longo daqueles 15 anos parecem indicar um tempo privilegiado para se refletir sobre uma transição: antes, havia o modelo de exploração do transporte baseado no monopólio da *The Ceará Tramway Light and Power*, a concessionária inglesa dos bondes elétricos. Em oposição, surgiu a moderna forma da prestação desse serviço, quando um grande número de empresas

particulares de ônibus repartiu as rotas urbanas, cada uma com suas singularidades, mas todas envolvidas pelos imperativos da lógica de modernização da cidade que se mudava em mercadoria aceleradamente.

Entre 1945 e 1960, Fortaleza assistiu a uma sequência de acontecimentos que transformaram as feições do trânsito e da circulação coletiva de pessoas. Do ponto de vista deste trabalho, essas evidências podem ser encadeadas numa possibilidade de investigação que aponte as experiências dos sujeitos históricos na construção do novo sistema de transporte público de veículos automotores. Vários estudos indicam que as relações urbanas posteriores à Segunda Guerra Mundial fizeram de Fortaleza uma cidade grande. A população cresceu, alimentada por gigantescas ondas de migrantes do interior do Ceará. Os espaços habitados se ampliaram e se segregaram, fomentando as disputas populares por serviços públicos¹ e redesenhando a exploração do solo urbano a partir do funcionamento do mercado. E, junto a esses movimentos, surgiram novos ritmos e demandas para os deslocamentos humanos, fazendo dos ônibus ingredientes importantes no desejado projeto de modernização urbana controlada.

A Fortaleza daquele tempo compõe um fértil “campo de problemas para a reflexão historiográfica”². Os imperativos da conformação urbana ao desenvolvimento das relações capitalistas de produção e consumo traziam as questões de transporte para a pauta do dia³ e exigiam a intervenção pronta das autoridades públicas no sentido de manter o fluxo ininterrupto de coletivos. Os ares da economia trouxeram possibilidades de investimentos e o número de empresas de ônibus regulares se ampliou.

O aumento do custo de vida maltratava os moradores⁴. Parcelas cada vez maiores da população ficavam excluídas do acesso ao transporte, legando à cidade um quadro paradoxal no qual o aumento da frota urbana não conseguia

¹ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. **Fortaleza: a gestão da cidade: uma história político-administrativa**. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

² SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. A história e o horizonte do pensar: entrevista com Denize Bernuzzi de Sant’Anna. In: **Trajetos**. Revista do Programa de Pós-Graduação. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

³ SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

⁴ FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

atender às necessidades de deslocamento, ao mesmo tempo em que as pessoas deixavam de andar de ônibus por conta das tarifas altas. Coroando a situação, as operadoras do transporte alegavam falta de retorno financeiro da atividade e deixavam de investir em veículos e serviços de qualidade.

Nesse cipoal de relações dissonantes, a ampliação das possibilidades de expressão e de participação democrática contribuiu para que os temas de ônibus virassem moedas de grande valor eleitoral⁵. Vigiados pela imprensa e acuados pelos resultados das urnas, os homens públicos se equilibravam entre os interesses dos empresários e os apelos dos eleitores. A cidade moderna se mostrava na dimensão das lutas sociais, em que os personagens do transporte buscavam suas identidades e lugares, formando-se reciprocamente nas relações com seus antagonistas.

O Estado emergiu como mediador das tensões dos empresários de transporte coletivo com a população e firmava-se como agente regulador do serviço, numa experiência pautada de reveses e incertezas. Era preciso criar normas para conduzir gente, fiscalizar condições de segurança, adaptar itinerários de ônibus, garantir fluxo ininterrupto de coletivos e, principalmente, harmonizar as necessidades do bem-estar público com os imperativos do lucro que moviam as companhias de ônibus. O regime de tarifas mobilizava prefeitos, vereadores e empresários e desdobrava-se em calorosas discussões na Câmara de Vereadores, especialmente pela escalada da carestia nos anos de 1950. Nesses embates, pouco a pouco, as feições das categorias em disputa e as formas de luta iam se delineando mutuamente.

Se a ressaca do intervalo posterior à última viagem dos bondes da *Light* em 1947 impulsionou a criação de fórmulas e sugestões para equacionar as questões da mobilidade urbana, é necessário identificar as características e mapear as deficiências do serviço de transporte sobre os quais passageiros, autoridades e empresários de ônibus se debruçaram na formulação de suas propostas. Quem eram os novos empresários de ônibus? Como articularam suas demandas e

⁵ RIBEIRO, Francisco Moreira. **A redemocratização no Ceará de 1945 a 47**. Fortaleza: Secult, 1981.

construíram suas pautas? Quais os desafios dos passageiros e suas alternativas de participação na montagem do sistema de ônibus? Em que condições as autoridades escreveram suas possibilidades de controle dos ônibus? Sem dúvida, os diferentes entendimentos sobre a situação do transporte informavam diversos discursos e práticas de luta política, num ambiente estável em que a velocidade das transformações urbanas prejudicavam as ações de planejamento.

Esse é o desafio desta pesquisa. Ela tem três partes articuladas: cada uma traduz tão-somente um esforço de organização dos resultados da investigação das fontes. Cada parte é como um fio deslocado de uma teia de circunstâncias que se entrecruzam nas experiências humanas da Fortaleza do meio do século XX. Seus desenlaces responderam a uma alternativa *puramente metodológica* de apresentação do texto e, cada parte deve, portanto, ser compreendida à luz das demais.

Ocaso da Light é uma tentativa de reconstruir as circunstâncias históricas que engendraram a retirada da empresa inglesa de bondes elétricos da cena de Fortaleza e que acabaram por fornecer indícios para a interpretação do modelo do transporte público baseado em carros automotores. Assim, essa parte é um ensaio sobre os descompassos entre o funcionamento da companhia – que pouco mudara desde suas primeiras experiências na cidade, em 1913 – e as exigências da nova metrópole dos anos 1950.

A segunda parte do estudo, *Cidade sem bondes*, pretende acompanhar o processo de urbanização de Fortaleza, esquadrinhando as condições de tráfego e de transporte coletivo que redesenharam o legado da mobilidade pública deixado pelos bondes elétricos. Com isso, a narrativa busca esclarecer as representações do cenário cotidiano dos ônibus de Fortaleza, sobre as quais se constituíram as falas e as práticas de autoridades públicas e empresas de transporte público nos anos 1950.

Naquele tempo, os jornais e as falas de vereadores reproduziram reclamações e apelos da população que colocavam a *crise dos transportes* na pauta do dia, exigindo alternativas que tornassem mais fácil e barata a circulação coletiva na cidade. Então, as personagens de ônibus parecem ter se enredado

sobre uma cidade cada vez maior e mais plural, onde mais e mais passageiros queixavam-se da qualidade e da quantidade de coletivos. E, como a solução para a crise do transporte era uma exigência imediata, autoridades e empresários trataram de organizar seus entendimentos e lançar mão de táticas não-autorizadas para minimizar os problemas do cotidiano.

Daí surge a terceira parte da investigação, *O calor da discussão*, que traça as características dos dois lados do embate sobre os ônibus – os empresários de ônibus e da máquina pública do transporte – apontando as direções e os limites de sua ação. O texto enfatiza sobretudo as múltiplas feições destas personagens e seus ensaios de organização, evidenciando as matizes que certamente, se tornavam obstáculos para a formulação de ações consensuais e que dissipavam as possibilidades de uma luta política homogênea. Daquele modo, somente o estatuto do monopólio de exploração das linhas e os aumentos de tarifa pareciam alinhavar tão diferentes expectativas de empresários de ônibus.

Foi a partir do enfrentamento entre os poderes públicos e as empresas de ônibus que a Fortaleza da década de 1950 assistiu a uma imensidão de iniciativas, tanto de reorganização geral do sistema de ônibus quanto de soluções imediatas para os problemas do dia-a-dia do trânsito. Nessa parte do estudo, o vai-e-vem das medidas públicas surge como o sintoma evidente do descompasso entre a abstração das normas dos gabinetes das repartições e a concretude das experiências dos ônibus nas ruas.

Dessa forma, *No calor da discussão* percorre a seara do enfrentamento político dos grupos do transporte, refletindo como eles se constituíam a cada lance do embate com o opositor. As questões de remuneração do serviço de transporte os fios dos personagens de ônibus sempre se embaralhavam, partissem elas das autoridades, inclusive na representação popular na Câmara de Vereadores que produziam leis de abatimentos de tarifas, ou dos empresários, que pleiteavam reajustes. A instalação de inúmeros passes livres e a meia passagem dos estudantes em 1950 deu munição a uma série de desentendimentos e de ações práticas que azedaram as relações com a Prefeitura por toda a década de 1950.

Em algumas ocasiões, as possibilidades de diálogo se esgotavam e o conflito atingia o cotidiano urbano. Então, as contradições viravam blitzes, greves, manifestos e até a intervenção da Prefeitura na administração das empresas, em 1955. Em contrapartida, quando as negociações eram possíveis, algumas acomodações eram timidamente sedimentadas. Foi assim que, no final dos anos de 1950, o formato das comissões de fixação de tarifas e o regime de concessões foi se estabelecendo precariamente e impondo regras para o funcionamento do serviço de transporte público.

Considerações sobre a historiografia

Em seu artigo *História e historiografia das cidades: um percurso*, Maria Stella Brescianni comenta o incremento da produção de estudos sobre as cidades brasileiras a partir da década de 1980, com a implantação de linhas pesquisa dedicadas exclusivamente ao tema nas universidades.

É importante notar que somente na década de 1980 uma área temática específica sobre cidades ganha definição precisa como linha de pesquisa em programas de pós-graduação na universidade brasileira, dando lugar a grupos de pesquisadores e estimulando os estudos nos domínios da historiografia⁶.

Trata a autora de uma nova perspectiva na abordagem da cidade. Afinal, como ela mesma ressalta, os estudos sobre a cidade são desenvolvidos há muito tempo. Já percorreram um longo caminho que se iniciou nas representações baseadas nas experiências estéticas e que se multifacetou em análises complexas das relações de poder, da apropriação dos espaços, e outras construídas por intelectuais de diversas áreas do conhecimento. Para se entender a cidade, juntaram-se conhecimentos de diversas disciplinas – ultimamente a História – e um *patchwork* conceitual está sendo costurado nos grupos de estudo e nas produções acadêmicas. Vários desses trabalhos “foram e continuam solidárias às

⁶ BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades: um percurso. In: FREITAS, Marcos César (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 2005.

políticas urbanas e às práticas de intervenção”⁷, ressaltando, dessa forma, a tendência dos estudiosos da cidade a atribuírem um caráter francamente *político* ao fenômeno urbano, ressaltando o papel fundamental das lutas sociais nos rumos da criação da cidade.

Talvez sobre Fortaleza as representações tenham percorrido percurso semelhante. Os temas urbanos foram abordados em variadas produções historiográficas desde o início do século XX, com destaques para as apropriações de espaços geográficos e as implicações da arquitetura e do desenho urbano. Entretanto, especialmente na primeira metade do século – e ainda persistentes em algumas publicações –, as relações sociais são reconstruídas a partir de reminiscências ou narrativas que se distinguem como apropriações individuais e afetivas da Capital.

Com o significativo título *O bonde e outras recordações*, a sequência de crônicas de Zenilo Almada é um exemplo. A obra traça desenhos de uma Fortaleza melancólica, perdida no tempo e observada a partir dos trilhos de bondes. No prefácio, Eduardo Campos convida o leitor ao conforto de uma visita nostálgica de um tempo passado, enlevado de sentimentos com a cidade: “Se o leitor é daqueles que andava de bonde [...] vai sentir-se benemérito”⁸.

Nas últimas décadas, a apropriação estética, sensível e sentimental da cidade foi dando lugar às fórmulas menos emotivas na construção do conhecimento. Sob esse impulso, outras obras dedicaram-se ao estudo retrospectivo de Fortaleza, lançando mão de diversas metodologias. Estudos baseados na história oral trouxeram à tona a memória “como dimensão social que representa uma realidade onde se mesclam o individual e o coletivo”⁹, permitindo uma construção intelectual diferente daquela dos memorialistas. Assim surgiu a coletânea de depoimentos de intelectuais de Fortaleza, organizada por Simone de

⁷ Idem.

⁸ ALMADA, Zenilo. **O bonde e outras recordações**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.

⁹ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Fortaleza na visão dos idosos: onde o público e o privado se entrecruzam. **O Público e o Privado**, n. 1, jul./dez. 2001.

Souza e Sebastião Ponte, chamada *Roteiro sentimental de Fortaleza*¹⁰ e mais tarde, *Memória do comércio cearense*, de Cláudia Leitão¹¹.

Com cuidados teóricos de abordagem – e preciosas palavras de abertura de Sebe Bom Meihy, no caso do *Roteiro sentimental* – essas peças pouco contribuem para a problematização do transporte urbano, uma vez que seu interesse é antes acompanhar o processo de construção de uma versão das vivências pretéritas – para não dizer das memórias – do que indagar sobre os impactos de condições urbanas específicas sobre a coletividade. Talvez por isso o personagem de transporte mais recorrente nos depoimentos de antigos moradores é o bonde, com sua irresistível lentidão, que parece ser assimilada à uma vida urbana menos veloz e mais contemplativa¹².

Na mesma época, campos ainda não explorados da história da cidade emergiram em importantes obras, como nos textos imprescindíveis da cidade na coletânea *Uma nova história do Ceará*, organizada por Simone de Sousa e com a apresentação de Zilda Yokoi ressaltando “a necessidade das histórias dos lugares”¹³. Junto deles, *Ceará de corpo e alma* que, embora tenha sido concebido “para gostar mais do Ceará” e reúna textos sobre diferentes assuntos, integra artigos desse grupo de novas abordagens sobre a história de Fortaleza¹⁴.

Em 2006, a publicação do *Dossiê: cultura e cidade* na revista de História da UFC¹⁵ foi um momento significativo do despertar dos estudos acadêmicos no Ceará sobre o tema urbano. Como o nome aponta, o volume reúne sete artigos que procuram compreender o modo de vida peculiar dos centros urbanos, esquadrinhando, principalmente, as relações sociais e as condições de comportamentos em diferentes experiências no Brasil desde o período colonial.

¹⁰ SOUZA, Simone; PONTE, Sebastião (Coord.). **Roteiro sentimental de Fortaleza**: depoimentos de história oral. Fortaleza: UFC, 1996.

¹¹ LEITÃO, Cláudia. **Memória do comércio cearense**. Rio de Janeiro: SENAC, 2001.

¹² Moreira Campos, por exemplo, refere-se às cadeiras na calçada, aos lampiões de gás nas esquinas e aos bondes: “depois, outra coisa que me impressionou terrivelmente foi o bonde. Eu achava o bonde uma delícia! Um encanto...”. In: Idem.

¹³ SOUSA, Simone de. **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

¹⁴ CHAVES, Gilmar. **Ceará de corpo e alma**: um olhar contemporâneo de 53 autores sobre a terra da luz. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

¹⁵ **Trajeto**s. Revista do Programa de Pós Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, v. 4, n. 7, UFC, 2006.

Apesar das diferenças de tempos, espaços e temáticas, nos artigos é possível seguir o percurso do entendimento da cultura como o complexo universo de fazer, pensar e se expressar condicionado às circunstâncias históricas típicas dos aglomerados urbanos.

As características culturais nos estatutos das cidades, entretanto, já haviam inspirado o valioso estudo de Raquel Rolnik¹⁶ sobre a criação da ordenação legal de São Paulo no período imperial e na República Velha.

A lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes ao modo de vida e à micropolítica familiar dos grupos que estiveram mais envolvidos em sua formulação. Funciona, portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final.¹⁷

Além de trazer considerações a respeito do papel da lei como “marco delimitador das fronteiras de poder” – referencial teórico importantíssimo na pesquisa sobre a montagem do sistema de transporte por ônibus em Fortaleza –, Raquel Rolnik desvela os limites da cidade ideal projetada nos papéis da ordenação urbana e a fatalidade da criação de duas realidades diferentes a partir do texto legal. Ou seja, indica as situações de plena cidadania, onde a determinação legal é cumprida, e seu inverso, no limite da não-presença do estatuto da lei.

Sob o ponto de vista dos estudos culturais – ou da história social – em Fortaleza, destacam-se ainda os *A cidade dos clubes: modernidade e glamour na Fortaleza de 1950 a 1970*¹⁸ e *Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra*¹⁹ que, embora considerem o modo de vida em Fortaleza no período do segundo pós-guerra, não trazem a temática do transporte como foco de interesse. Há também o estudo de Eduardo Oliveira Parente, *Tramway:*

¹⁶ ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei:** legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.

¹⁷ Idem.

¹⁸ FREITAS, Mirtes. **A cidade dos clubes:** modernidade e glamour na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão gráfica, 2005.

¹⁹ SILVA Filho, Antônio Luis Macedo: **Paisagens do consumo:** Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

*nos trilhos da cidade*²⁰, mostrando o movimento dos bondes como matriz de novas relações entre os habitantes e o espaço urbano ao tempo de constituírem-se, eles mesmos, espaços de sociabilidade urbana.

Aliás, na imensa maioria de estudos sobre a cidade nesta nova historiografia, ônibus e bondes são subsidiários de outros temas. Se, por um lado, eles deixaram de temperar as memórias saudosas da cidade vagarosa, por outro passaram a ser notados como instrumentos do desenvolvimento das relações capitalistas nas metrópoles. Paul Singer, no seu *Economia política da urbanização*, de 1973, indicou as relações entre o serviço de transporte público e a aproximação das atividades da cidade industrial e especializada²¹. Noutra dimensão, os itinerários dos coletivos surgem como catalisadores da apropriação imobiliária e das relações desiguais na utilização do solo urbano, como diz Roberto Lobato Corrêa, em *O espaço urbano*²². Ralquel Rolnik também seguiu esse caminho em sua análise, ao considerar as relações entre a Companhia *Light* de bondes urbanos e a *City Improvments* em São Paulo.

Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza, de Gisafran Jucá²³, é o exemplo da abordagem ampla que considera a questão do transporte como parte da apropriação desigual da cidade. O texto é, sem dúvida, um dos mais significativos para a compreensão do desenvolvimento de Fortaleza, no período que antecede a instalação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), entre 1945 e 1960. Realizado como estudo comparativo das situações das cidades de Fortaleza e Recife, em sua versão publicada, o trabalho concentrou-se em Fortaleza. *Verso e reverso* traz uma análise rigorosa de diferentes aspectos do desenvolvimento urbano fortalezense à luz, principalmente, da crise econômica do algodão e do crescimento das migrações em direção à Capital no pós-guerra.

²⁰ PARENTE, Eduardo Oliveira. Tramway: nos trilhos da cidade. In: SECRETO, Verônica; TOLEDO, Edilene; RIBARD, Franck. **A história em processo: ações criminais em Fortaleza 1910-1950**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

²¹ SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

²² CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

²³ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria da Cultura e do Desporto do Estado do Ceará, 2000.

O transporte é um dos serviços públicos destacados por Gisafran Jucá para tecer um panorama de “modernidade” precária e desigual em Fortaleza. No capítulo *A expansão citadina e os obstáculos ao bem-estar social*, o serviço de ônibus é analisado junto com a iluminação pública, o saneamento e os serviços portuários. O estudo revela as deficiências do serviço de transporte, enumerando queixas de usuários retiradas de jornais desde a extinção das linhas de bondes elétricos, em 1947, até fins da década de 1950. É, portanto, em um ambiente de insuficiência frente às demandas de todas as parcelas da população que o texto desvela relações entre usuários, proprietários e trabalhadores de empresas de ônibus, políticos e agentes do poder público.

Verso e reverso pode ser o principal trabalho retrospectivo sobre o transporte público de Fortaleza na década de 1950, mesmo se considerando o olhar muitíssimo mais amplo do autor sobre a cidade. As reportagens de jornais e as atas da Câmara Municipal de Fortaleza foram identificadas à exaustão. Entretanto, a investigação sobre o serviço de ônibus surge como um dos testemunhos do crescimento pouco planejado a que a cidade assistiu naquele período. O transporte aparece como mais um dos elementos capazes de demonstrar as tentativas de promover melhorias na estrutura urbana, em um contexto de escassez de recursos, de segmentação social dos espaços, de crescimento populacional e de contradições entre as empresas privadas e as expectativas do poder público.

Em *Da cidade à metrópole (1945-1964)*, Francisco Moreira Ribeiro²⁴ dedica-se às relações entre a redemocratização do período que sucedeu o Estado Novo e as políticas públicas para o desenvolvimento urbano de Fortaleza. O autor destaca a descontinuidade administrativa entre os anos de 1945 e 1948, quando a Fortaleza assistiu à nomeação de seis prefeitos pelo interventor federal no Estado e às transformações nas responsabilidades do Poder Municipal depois das eleições diretas para prefeito, em 1947. Nesse tempo de transição e acomodação das forças políticas, “a administração municipal, como mero apêndice da administração estadual, ficava, portanto, ao sabor das mudanças ocorridas nessa

²⁴ RIBEIRO, Francisco Moreira. *Da cidade à metrópole*. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

esfera”, Francisco Ribeiro desenha a então insuficiência dos serviços públicos em Fortaleza. A cidade era o centro político, administrativo e econômico do Estado. Ela concentrava os principais negócios comerciais e o maior número de empregos, enquanto se ensaiavam os primeiros passos da industrialização.

Como se vê, pouco se escreveu sobre a história do transporte urbano, na perspectiva de compreender as ações e os interesses dos sujeitos históricos envolvidos na montagem política e funcionamento do serviço. Eventualmente, há estudos sobre a vida de trabalhadores em companhias de bondes e ônibus, que pretendem traçar os atributos do conflito de classes na realidade urbana. São peças que buscam esquadriñar relações de dominação e resistência de uma maneira geral, como *Trabalho urbano e conflito social*²⁵, de Boris Fausto, e o texto de Heloísa de Faria Cruz sobre os trabalhadores em serviços em São Paulo das décadas de 1910 e 1920²⁶. Quase nada se debruça sobre as expressões peculiares de cada categoria na construção do debate político do transporte, tampouco de outros serviços da cidade.

Portanto, é possível afirmar que a maior parte dos estudos pretéritos de ônibus se realizaram longe dos departamentos de História das universidades e muitas vezes contaram com a participação de empresas e entidades ligadas aos transportes na sua publicação. Ricos em imagens, *Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*²⁷ e *Conduzindo o progresso: a história do transporte e os 20 anos da NTU*²⁸ são estudos cuidadosos, válidos para o entendimento do desenvolvimento tecnológico dos veículos automotores e como fontes de informação para a problematização historiográfica. Entretanto, com certo viés apologético, trabalhos como aqueles dispensam a metodologia e os compromissos característicos dos historiadores. Assemelham-se – guardadas as especificidades e os interesses de cada um – aos exercícios dos memorialistas. São obras que servem para evidenciar o silêncio da

²⁵ FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social**. São Paulo: Difel, 1976.

²⁶ CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em serviços: dominação e resistência**. São Paulo: Marco Zero, 1991.

²⁷ STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Comdesenho, 2001.

²⁸ GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo; NEVES, Isabela. **Conduzindo o progresso: a história do transporte e os 20 anos da NTU**. Brasília: Escritório de Histórias, 2007.

academia e para fermentar as reflexões sobre a – única – consagração da história dos transportadores. Nesse conjunto está também o livro de Méri Frotscher e Lea Maria Vedana, *Viagens pela cidade*²⁹, uma bem intencionada tentativa de percorrer as relações dos sujeitos sociais do transporte encenadas em Blumenau do século XX.

Comentário sobre as fontes

Nos documentos originários das atividades da Inspetoria Estadual de Trânsito, da Secretaria Municipal de Transporte e do Departamento de Transporte Coletivo da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, não constam os guias de fundos dos arquivos públicos do Estado e do município de Fortaleza. Isso dificulta a reconstrução do funcionamento do transporte no período anterior à instalação definitiva da ETTUSA (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A), hoje ETUFOR, autarquia pública de controle dos ônibus de Fortaleza.

Por isso, a recomposição da mobilidade urbana de Fortaleza se faz particularmente a partir do diálogo dos registros indiretos e de documentos provenientes da Câmara de Vereadores e Legislação.

Anuários e almanaques do Ceará: Com periodicidade anual, essas publicações fornecem importantes dados estatísticos para a constituição do perfil das empresas de ônibus de Fortaleza, os principais itinerários, preços e propagandas.

Atas de reunião da Câmara de Vereadores de Fortaleza: O conjunto percorre os anos de 1948 a 1960, com lacuna em 1950. Com o resumo das reuniões ordinárias e extraordinárias dos parlamentares do município, a coleção de atas permite perceber a miríade de alternativas propostas para a solução do problema do transporte urbano. As propostas variam desde a construção dos discursos

²⁹ FROTSCHER, Méri; VEDANA, Lea Maria. **Viagens pela cidade:** o transporte coletivo de Blumenau. Florianópolis: Insular, 1999.

sobre as deficiências dos ônibus até as complexas prerrogativas de fixação de tarifas e ordenações para concessões de exploração.

Contratos sociais e aditivos da Junta Comercial do Ceará: Permitem reconstruir aspectos formais da instalação das empresas de ônibus de Fortaleza, como capitais sociais, composição acionária, frota, aporte de recursos.

Leis e decretos do município de Fortaleza: Podem ser considerados os coroamentos das discussões parlamentares. Traduzem a versão vencedora do processo de formulação do transporte e fornecem o fundamento para novos debates entre autoridades e empresários de ônibus. O conjunto é composto por 14 peças, que tratam de tarifas e gratuidades, regimes de concessão e matérias polêmicas, como a transmissão do controle do transporte ao município ou a intervenção nas empresas, em 1955.

Portarias do Departamento de Transporte Coletivo: Geralmente tratam de concessões, transferências ou suspensão de linhas. Publicadas nos jornais da cidade, são particularmente importantes para a análise de pequenas operadoras e caminhonetes, sendo, às vezes, o único testemunho de sua presença na cidade.

Reportagens de jornais: Compõe o conjunto mais volumoso da pesquisa, reunido artigos e reportagens dos principais jornais de circulação diária em Fortaleza: *O Povo*, *Correio do Ceará*, *Gazeta de Notícias*, *Democrata* e *Diário do Ceará*. O conjunto abriga reportagens veiculadas nos maiores rivais da imprensa fortalezense dos anos 1950, permitindo perceber as nuances de abordagens sobre o tema nos tempos de participação democrática. A análise dos jornais permite reconstruir as queixas da população em relação ao transporte. Nas colunas dedicadas aos temas da cidade ou na seção de cartas, há centenas de reclamações sobre lotação, má conservação, atrasos de ônibus que serviam os diversos bairros da cidade. É possível também reconhecer os impactos dos aumentos de tarifas e as projeções do serviço de mobilidade ideal.

1. OCASO DA *LIGHT*

Fortaleza se constrói e se transforma a partir do enfrentamento das necessidades e dos interesses de seus moradores³⁰. Nesse movimento contraditório – criadoramente destrutivo³¹ –, a cidade cresce, perseguindo sua vocação inexorável de abrigar cada vez mais gente em seus limites. Ao mesmo tempo em que ela afasta as pessoas, levando-as para núcleos cada vez mais distantes, reflete uma multiplicidade de experiências.

Considerando que andar de ônibus é talvez a aventura capaz de traduzir com mais precisão a realidade da cidade em disputa, pouco se sabe das discussões que envolveram a formação do moderno sistema de transporte de passageiros de Fortaleza. Nos primeiros momentos, esse enfrentamento se deu entre os bondes elétricos da *The Ceará Tramway Light and Power* e as pequenas empresas de ônibus que se multiplicaram na cidade depois de 1926.

1.1. O Episódio da Intervenção

Para o *seu* João Batista de Paula, o “Batista da *Light*”, os maiores problemas que surgiram foram a Guerra e os ônibus. Se, para os ônibus, o racionamento de gasolina durante a Segunda Guerra Mundial trouxera inevitáveis transtornos com o gasogênio – improviso mecânico que permitia o tráfego de automóveis através da combustão de carvão –, para a *Light*, responsável pela eletricidade e pelos bondes da cidade, as dificuldades se multiplicaram na razão

³⁰ Sobre a sobreposição de relações constituintes da realidade urbana no espaço, ver: ARANTES, Antônio A. A guerra dos lugares. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 23, 1994. Essa edição da revista é dedicada às representações sobre a cidade e suas possibilidades de estudo. A tônica é a multiplicidade de experiências urbana e suas abordagens. Vale destacar também a introdução à revista de HOLLANDA, Heloísa Buarque de. **Cidade ou cidades?** Uma pergunta à guisa de introdução, p. 15, salientando a opção pelo título da revista *Cidades*, capaz de sugerir a “pluralidade de projetos, designs e culturas urbanas”.

³¹ BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. In: Op. cit. p. 255.

do tamanho da companhia e do seu papel determinante do desenvolvimento urbano de Fortaleza no final dos anos 1940.

Funcionário de carreira, *seu* Batista foi o único nome cearense que esteve à frente da *The Ceará Tramway Light and Power Limited* em Fortaleza, – afora o interventor nomeado pelo Governo Federal do Presidente Dutra, já nos últimos meses de funcionamento da empresa. Batista começou a trabalhar em 1914³² como contínuo e foi galgando postos até chegar à gerência – o posto máximo da empresa no Brasil – em 1934, em substituição a Mr. Hull, que fora afastado quando a legislação brasileira impediu que estrangeiros exercessem funções de comando no País³³. Com 40 anos de trabalho na companhia, *seu* Batista conhecia a *Light* como ninguém. Lidava com intimidade com os problemas da vida dos trabalhadores e resolvia com desenvoltura as complicadas relações com os acionistas na Europa³⁴.

Em 1945, *seu* Batista pedira à sede da companhia em Londres que enviasse um lote de peças para que ele recolocasse em funcionamento grande parte da frota de bondes elétricos que estava encostada na garagem da *Light*, no bairro Joaquim Távora, em Fortaleza. Eram, ao todo, 53 *tramways*. Ele bem sabia que eram pouquíssimos para atender os 195 mil habitantes da cidade, espalhados ao longo dos caminhos das nove linhas de carris e em arrabaldes bem mais distantes do Centro. Mas comprar novos bondes e ampliar a instalação de trilhos e cabos elétricos impunha importantes negociações com os capitalistas ingleses.

³² **O Povo**, Fortaleza, 17 fev. 1966.

³³ **O Povo**, Fortaleza, 22 jan. 1955. Depois de seu afastamento, Mr. Hull tornou-se cônsul britânico em Fortaleza. Sua influência sobre os destinos da *Light*, entretanto, persistiu durante toda a gerência de Batista e até mesmo do interventor federal na empresa. A sede do consulado inglês funcionava nas dependências da Companhia, no Passeio Público, até a encampação pela Prefeitura, em 1948, o que pôde indicar a estreita ligação dos acionistas estrangeiros com as tomadas de decisão para o funcionamento e para a distribuição dos lucros da empresa. **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1976.

³⁴ As relações do *seu* Batista com os trabalhadores da *Light* foram descritas por Jáder de Carvalho. Dizia João Gaspar, motorneiro da empresa, a Chicó, depois da greve:

“- Agora estamos como queremos: no desvio.

- E o senhor perdeu o emprego?

- Perdi sim. E você também não foi dispensado?

- Tinha sido. Mas o capataz mandou que eu contasse tudo ao *seu* Batista. Conteí. Ele viu que eu não nem carne nem peixe e mandou que eu fosse trabalhar de novo.

- Pois você ainda é um homem feliz – disse João Gaspar –, a mim não quiseram ouvir. Levei até atestado médico. Mas de nada serviu. Aliás, *seu* Batista nunca foi com a minha cara”.

CARVALHO, Jáder de. **Aldeota**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2003.

Portanto, resolver o problema de conservação da frota existente, sem dúvida, já seria um grande benefício para Fortaleza³⁵.

A preocupação de *seu* Batista em aumentar o número de bondes urbanos era coisa que os jornais já estavam cansados de reclamar³⁶. A cidade estava se transformando numa metrópole, fazendo da desorganização da circulação e da deficiência do transporte coletivo problemas urgentes³⁷. Essas questões haviam inspirado o Secretário de Segurança Pública do Estado, Raimundo Gomes de Matos, ainda em 1945, a contratar o senhor Rui Toledo para planejar melhorias nos deslocamentos da Capital³⁸. Era sabido que o descontrole do crescimento de Fortaleza transbordara as expectativas dos planos urbanísticos anteriores e exigia que o saber técnico tentasse esquadrihar novamente o movimento da cidade³⁹.

Chegando de São Paulo pouco depois da substituição do titular da Secretaria por Romeu Martins, o senhor Rui de Toledo considerou o trânsito de Fortaleza um caos e, no tempo curto de seu contrato, limitou-se a sugerir medidas que visavam “melhorar a educação” das pessoas nas ruas. Recomendou, inclusive, a adoção de traves laterais nos bondes, de forma a impedir que os passageiros subissem por qualquer lado do carro e viajassem dependurados nos estribos, como *bochecheiros*. Tais traves, finalmente, poderiam evitar as constantes paradas dos bondes para embarques fora dos pontos, que eram grandes obstáculos ao fluxo de automóveis⁴⁰.

As medidas eram tímidas. Mesmo com a confusão do tráfego e a notória escassez de veículos de transporte coletivo, havia dias que somente 8 dos 53 bondes elétricos entravam em circulação, tão deteriorada estava a frota da *Light*⁴¹. *Seu* Batista alegava que a companhia não dispunha de peças sobressalentes para

³⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 3 jan. 1946.

³⁶ *Idem*.

³⁷ SILVA FILHO, Antônio Luiz. **Paisagens do consumo**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

³⁸ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 23 fev. 1946.

³⁹ Sobre o descompasso entre as proposituras do saber técnico de construção da cidade e a concretude das relações ambíguas do espaço urbano, pode-se considerar CERTEAU, Michel de: *Andando na cidade*. In: **Cidade: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 23, IPHAN, 1994 e SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Fortaleza: imagens da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.

⁴⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 23 fev. 1946.

⁴¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 1º jan. 1946.

reposição, pois a tecnologia dos *tramways* era inglesa e a crise do comércio marítimo durante a Guerra impedia que os navios chegassem à Fortaleza.

Não há nervos que resistam à passagem na via pública dos calhambeques da companhia inglesa. São *tramways* desgastados pelo uso e máquinas corroídas pelo tempo. Controles que descontrolam os motorneiros e desconsertam os tristes passageiros⁴².

Então, restava improvisar. Em janeiro de 1946, um grupo de trabalhadores da *Light* revelou ao repórter do *Correio do Ceará* que algumas peças quebradas eram substituídas por engenhos feitos de cimento e cal pelos mecânicos da empresa, garantindo um número mínimo de bondes circulando, mesmo em condições duvidosas. Os resultados de tal *tática*⁴³ eram os frequentes acidentes e incêndios espontâneos que revelavam aos assustados passageiros as deficiências da oficina da companhia⁴⁴. Uma semana depois da revelação, o *Unitário* publicou o acidente com o bonde da linha José Bonifácio:

O bonde incendiou sua caixa de máquinas provocando, além dos ferimentos em seu guizador, susto nos passageiros que ali viajavam⁴⁵.

Mas, com o final da Segunda Guerra, a retomada do movimento internacional nos portos brasileiros⁴⁶ e o começo da recuperação da Europa, as esperanças do *seu* Batista de receber a encomenda de peças da Grã Bretanha aumentaram. Ele planejava recolocar nas ruas os bondes elétricos que estavam parados ainda no ano de 1946⁴⁷.

Tomadas as providências para receber o carregamento, *seu* Batista viajou ao Rio de Janeiro para discutir com as autoridades do governo soluções para a

⁴² **O Povo**, Fortaleza, 3 abr. 1946.

⁴³ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

⁴⁴ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 3 jan. 1946.

⁴⁵ **Unitário**, Fortaleza, 21 jan. 1946. Em março de 1946, a falha nos freios de um bonde causou uma colisão que levou um garoto à morte. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 mar. 1946;

⁴⁶ A guinada na política de comércio exterior em relação ao Estado que se iniciou nos dois primeiros anos do Governo Dutra foi descrita em inúmeras interpretações da história do Brasil. Vale destacar SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo (1930 a 1964)**. Rio de Janeiro: Saga, 1969.

⁴⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 3 jan. 1946.

crise financeira da *Light*⁴⁸. Deixou a gerência e a negociação sobre o dissídio dos trabalhadores da empresa sob os cuidados de seu imediato, o engenheiro chefe, Mr. Brown⁴⁹.

Naquele tempo, a *Light* mobilizava grande número de trabalhadores da cidade. Basta lembrar que logo no começo de suas atividades, em 1913, tratou de empregar, só na operação dos carris urbanos, 64 motorneiros – que guiavam os bondes – 64 condutores – que cobravam as passagens – e 25 fiscais⁵⁰, ou seja, 153 trabalhadores. Com o passar do tempo, o contingente de empregados só fez crescer, principalmente depois que a empresa substituiu a *Ceará Gás Company* na distribuição de eletricidade para iluminação das ruas, em 1934⁵¹.

Eram muitos funcionários, se comparados às pequenas empresas de transporte por ônibus que existiam nos anos 1940. Trabalhavam em condições precárias⁵² mas, irmanados no embate com os patrões ingleses, formavam um grupo mais ou menos homogêneo⁵³. No começo dos anos 1920, criaram a *Associação União e Progresso dos Trabalhadores da Light* que se transformou, em 1931, no *Sindicato de Operários da Light*⁵⁴. E no passo da sua organização, já haviam deflagrado grandes greves que chegaram a paralisar a cidade em 1917, 1919 e 1926. Em 1926, o movimento paredista obrigara o Presidente do Estado, José Moreira da Rocha, a mobilizar forças para impor medidas de “caráter conciliador e, por último, de pronta reação, [somente quando então] os ânimos se

Durante a década de 1930, os jornais referiam-se às dificuldades financeiras da *Light* ligadas à flutuação cambial da libra esterlina, que vitimava os investimentos, drenando recursos cada vez maiores aos acionistas de Londres. A situação pareceu melhorar no exercício de 1933-1934, quando a *Light* aferiu um lucro líquido total de 1.011:396\$974 contra 895:232\$000 no exercício de 1932 a 1933. Na ocasião, a melhoria cambial permitiria a retomada do pagamento dos juros das aplicações na empresa. Sobre essas informações ver: BENEDITO, Francisco. **Caminhando por Fortaleza**. Fortaleza: Destak, 1999; **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 31 ago. 1928; **O Povo**, Fortaleza, 7 dez. 1934.

⁴⁹ **Almanaque do Ceará**, 1946. Propriedade e Direção de Raimundo Girão e A. Martins Filho.

⁵⁰ **O Povo**, Fortaleza, 11 set. 1999.

⁵¹ AZEVEDO, Miguel Ângelo (NIREZ). **Cronologia ilustrada de Fortaleza**: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.

⁵² AZEVEDO, Otacílio. **Fortaleza descalça**. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar, 1992.

⁵³ Sobre a organização de trabalhadores em serviços urbanos, ver: CRUZ, Heloisa de Faria. **Trabalhadores em serviços**: dominação e resistência. São Paulo: Marco Zero, 1991.

⁵⁴ **O Povo**, Fortaleza, 14 out. 1941.

acalmaram voltando os grevistas ao labor honesto e profícuo de sua profissão⁵⁵. Os operários de bondes, força e luz eram, portanto, protagonistas de uma longa história de reivindicações de trabalho.

Enquanto *seu* Batista estava às voltas com a crise da *Light*, em 1946, o governo federal regulou o direito de greve⁵⁶. Então, o *Sindicato dos Operários em Empresas de Carris Urbanos de Fortaleza* encaminhou à Delegacia Regional do Trabalho um memorial descrevendo as muitas responsabilidades dos trabalhadores da *Light*. No documento, o sindicato enumerava os desafios do aumento do custo de vida, das baixas remunerações e propunha, enfim, um aumento que variava entre 50% e 80% sobre os salários. Naquele tempo de escalada da carestia, os trabalhadores da *Light* ganhavam entre Cr\$ 145,00 e Cr\$ 1.000,00. A fórmula de reajuste escalonado dos ordenados era uma alternativa à conhecida inclinação da companhia em não diminuir sua margem de lucros. A Delegacia do Trabalho despachou o pedido à gerencia da *Light* determinando um prazo de 48 horas para que patrões e empregados entrassem em acordo⁵⁷.

No dia 30 de março o prazo se esgotou, mas a *Light* não atendeu à reivindicação. Argumentava que não tinha dinheiro para arcar com o aumento. Mr. Brown, “em todo o caso – frisou – na resposta a ser enviada ao sindicato, ‘- Sugeriremos que seja utilizado, para cobrir esse aumento, o saldo resultante do aumento das tarifas de força e luz e cuja aplicação é da alçada do Governo’⁵⁸.

Ou seja, naquele contrato em que as obrigações da companhia e do Governo não estavam muito claras, tanto os resultados dos aumentos de tarifa de bondes, luz e força quanto as responsabilidades de oferecer o serviço de qualidade à população se confundiam. Aliás, nos anos 1940, a constante das relações entre o Governo e *Light* era um jogo de compensações no qual os pedidos da empresa para autorização de aumentos no preço dos bondes correspondiam a compromissos de investimentos em novas linhas, cuidados com os *tramways* ou com a folha de pagamento do pessoal do tráfego. Mas, na maioria

⁵⁵ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa pelo Desembargador José Moreira da Rocha, presidente do Estado. Fortaleza: Typographia Gadelha, 1926.

⁵⁶ Decreto Lei Federal n. 9.070, de 15 mar. 1946.

⁵⁷ **Unitário**, Fortaleza, 20 mar. 1946.

⁵⁸ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 30 mar. 1946.

das vezes, os aumentos de tarifas não bastavam para cobrir os gastos da empresa. Então, os investimentos no serviço de transporte da cidade ficavam para depois⁵⁹.

Daí decorria o costumeiro desrespeito aos acordos firmados com as autoridades. Pouca gente acreditava nas promessas para minimizar o “castigo dos passageiros de bondes”. O sonho do *seu* Batista de aumentar a frota tornou-se bravata de 1º de abril em 1946, junto com as ironias urbanas sobre o funcionamento da iluminação e dos telefones, do tabelamento do preço do peixe, da chegada de navios.

Mentiras do Dia:

A Light adquiriu quarenta bondes novos, com assento de veludo e vai manter corrente contínua⁶⁰.

A sensação de que pouco se poderia esperar tornou-se mais concreta quando o vapor *Benedict* chegou a Fortaleza, em 3 de maio de 1946, com peças capazes de restaurar somente 10 dos bondes elétricos⁶¹, que, segundo Mr. Brown, depois dos reparos, poderiam ser reintegrados às linhas da cidade em 10 semanas⁶². A frustração daqueles que esperavam que os 53 bondes operassem só foi minorada pelas manchetes de jornais que sugeriam benfazejas expectativas do modelo alternativo de transporte coletivo na cidade:

ONIBUS ENCOMENDADOS

Segundo o nosso informante que é pessoa merecedora de fé, a “Empresa Pedreira”, que explora as linhas de Jacarecanga e Brasil Oiticica, dentro de três meses, estará com mais 3 ônibus em circulação.

O sr. Jose Setúbal Pessoa, que mantém serviço de ônibus nas linhas de Praia de Iracema, Mucuripe e Seminário, inaugurou um novo veículo e tem encomenda de mais três.

A “Empresa Salvador”, cujos carros trafegam para Monte Castelo, antigo açude de João Lopes, lançou em circulação um carro novo e tem encomendado mais dois.

⁵⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 jul. 1946.

⁶⁰ **O Povo**, Fortaleza, 1º abr. 1946.

⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 3 maio 1946.

⁶² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 maio 1946.

A “Empresa S. Gerardo” e “Severino” que exploram as linhas de Alagadiço, Benfica e Joaquim Távora , estão também com diversos veículos em construção.

Como observam os nossos leitores, nos três próximos meses, o nosso sistema de transportes inter-urbanos terá melhorado consideravelmente, marchando para uma solução definitiva e satisfatória a crise que ora nos aflige⁶³.

A comparação da ineficiência da gigante inglesa com as pequenas empresas de ônibus era inevitável. Como explicar que, cobrando passagens ao mesmo preço, os ônibus fossem tão mais confortáveis, seguros e rápidos? Numa leve alfinetada na omissão dos homens públicos, os passageiros acreditavam que “o cúmulo da boa vontade seria a gerência da Light fazer alguns consertos nos calhambeques com que serve à população”⁶⁴.

No dia 14 de maio de 1946, *seu* Batista voltou do Rio de Janeiro munido da panacéia que tiraria a *Light* do vermelho. Urgia mudar a matriz de energia elétrica da cidade, substituindo a queima de carvão e lenha por caldeiras capazes de processar óleo diesel na usina do Passeio Público. Era uma alternativa eficiente que deixaria Fortaleza livre dos lapsos de fornecimento e, de uma vez por todas, do fantasma da falta energia elétrica. Ao mesmo tempo, o diesel colocaria a *Light* novamente em condições financeiras de operar.

Mas tal mudança, como de costume, exigiria o esforço coletivo, traduzido na elevação das tarifas de força e luz. Afinal, não se podiam esperar novos investimentos da Inglaterra, abalada como estava com os sacrifícios da Segunda Guerra, assim como todos os países do Velho Continente... O dinheiro teria de sair do Brasil. De acordo com o *seu* Batista, esses mesmos motivos tinham impedido as chegada das prometidas peças para os bondes estragados no vapor *Benedict*⁶⁵.

Não é verdade que seja velho todo o material recém chegado da Inglaterra. Recebemos Cr\$ 600 mil cruzeiros de equipamentos, rodas, engrenagem, etc. Apenas os motores e controles indispensáveis não puderam vir saídos de fábrica. É que não houve meios de trazer os

⁶³ **O Povo**, Fortaleza, 30 abr. 1946.

⁶⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 mar. 1946.

⁶⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 maio 1946.

novos. E a não vir nada, preferimos trazer uns usados, em boas condições ainda. Que se compreenda: todas essas dificuldades de transporte em Fortaleza, de vinda de material novo, tudo isso é doença geral, doença do após-guerra. Que é que podemos fazer além do que fazemos? Onde é que buscaremos bondes novos?⁶⁶

Enquanto isso, motorneiros e condutores esperavam o fim do impasse dos salários. E, em poucos dias, as alegações de que a *Light* estava sem dinheiro caíram por água abaixo. A Justiça do Trabalho determinou o pagamento do aumento salarial, descartando a desculpa de que a empresa só dava prejuízos. Os juízes consideraram que há tempos a companhia não cumpria seus acordos com o poder público. Na última negociação, por exemplo, comprometera-se, em troca do aumento nas passagens, a retirada dos “bondes da Praça do Ferreira, fazendo-se, em substituição, instalação de trilhos nas ruas Barão do Rio Branco e Liberato Barroso. Além disso havia a junção das linhas Via Férrea com Soares Moreno, o prolongamento da linha José Bonifácio e outros serviços [...] A elevação das tarifas e das passagens de bondes entrou imediatamente em vigor, mas os melhoramentos e ampliações que a *Light* se obrigara ainda [continuavam] a ser esperados pela população de Fortaleza”⁶⁷.

Uma devassa nas contas da *Light* revelou que “a soma dos saldos verificados entre as despesas e a receita da mesma [companhia] depois de 1932, [ascendia] à elevada quantia de CR\$ 26.008.820,35. Ainda mesmo deduzido o valor dos descontos de previsão reservados anualmente pela empresa, apurou-se um lucro líquido de mais de dez milhões de cruzeiros”. É certo que tal conta, encomendada pela Justiça do Trabalho, divergia completamente das planilhas preparadas pelos guarda-livros da *Light*, que apontavam um déficit muito maior⁶⁸. De qualquer forma, com os novos cálculos em mãos, os trabalhadores pediram a prisão preventiva do gerente da *Light*, caso não cedesse os novos salários⁶⁹.

Seu Batista estava certo de que a *Light* não estava em condições de pagar novos salários. Argumentou que só a majoração nos preços de luz e transporte

⁶⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 maio 1946.

⁶⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 22 maio 1946.

⁶⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 26 abr. 1946.

⁶⁹ **Unitário**, Fortaleza, 1º jun. 1946.

traria recursos para honrar o aumento, mas sabia que tal solução demandava muitos estudos do Governo do Ceará. Então, desistiu. Pediu ao interventor federal no Ceará, Ministro Pedro Firmeza, que providenciasse a intervenção federal na companhia⁷⁰.

Em 1º de junho de 1946, sob a orientação do Ministro do Trabalho, o Presidente Dutra decretou a intervenção, nomeando o Capitão Josias Ferreira Gomes novo administrador da Ceará *Light*⁷¹.

1.2. Desafios da concorrência

Sobralense, o capitão Josias chegou à *Light* disposto a sanear as contas. Sua primeira medida foi tomar conhecimento exato da situação financeira, analisando o parecer dos doutores Pedro Avelar e Renato Freire, do Conselho Regional do Trabalho. Sua primeira impressão foi de que, “se a escrita da *Light* [estivesse] certa, o aumento [das tarifas seria] uma bomba atômica”. Como sempre, seria necessário majorar as tarifas ou conseguir empréstimo para pagar os trabalhadores e a adaptação das caldeiras da Usina de Força e Luz para a queima de óleo. Em todo o caso, o capitão Josias conseguiu recorrer da decisão da Justiça do Trabalho, retomando a sugestão que Mr. Brown elaborara no calor da crise. Para isso, usou o estratagema usual da companhia: não era contra o aumento de salários. Apenas solicitara ao Governo que lhe desse condições de cedê-lo...⁷²

O aumento das tarifas veio em 5 de julho, autorizado pelo Governo Federal⁷³ e somente deu para solver a folha de pagamento. Mas, de certa forma, ele trazia um recurso que permitiria a sobrevivência da *Light* até a substituição das

⁷⁰ **Unitário**, Fortaleza, 2 jun. 1946.

⁷¹ Decreto de Lei Federal n. 9.315, de 1º de junho de 1946.

⁷² **Correio do Ceará**, 6 jun. 1946.

⁷³ Portaria n. 582 do Ministério da Agricultura em 25 de julho de 1946. Tratava-se de um aumento que fora pleiteado pela companhia em 1944 e negado em processo tramitando no Governo Federal.

caldeiras, uma vez que vinculava o preço da energia elétrica à variação dos preços da lenha⁷⁴.

Foi uma importante conquista do capitão Josias, pois, desde a instalação da Usina do Passeio Público, a geração de luz consumia mais e mais as florestas próximas da Capital. Em 1946, o preço da lenha estava muito alto e drenava recursos da companhia, deixando-a “acossada por dificuldades de toda a espécie: falta de transporte, escassez de água do Pajeú, umidecimento das achas de madeiras nos invernos (sic) rigorosos”⁷⁵.

Assim, a solução do avanço tecnológico do óleo diesel se mostrava cada vez mais consensual para os fortalezenses⁷⁶. Ao comentar o fracasso financeiro da *Light*, o presidente da Fênix Caixeiral lamentou, tempos depois:

Tivessem sido instaladas as caldeiras de queimar óleo ao invés de lenha, bem assim tomadas outras providências [de ordem técnica] além de não ter sido destruída nossa floresta e provocado, conseqüentemente o aumento no preço da lenha...⁷⁷

Ou seja, a conta da *Light* parecia recair sobre os ombros da população, tanto do ponto de vista do aumento de preços – protegido pelo monopólio – como da injeção e deslocamento de recursos públicos para a companhia⁷⁸. Mas a elevação de tarifas era providência incômoda ao governo, pois redundava em grandes manifestações de descontentamento popular. À sociedade prenhe da retomada das eleições, valia oferecer alguma compensação.

E, mais uma vez, choviam promessas de melhorias no transporte público. Segundo o capitão Josias, em julho de 1946 a *Light* tinha 52 bondes, dos quais apenas 14 estavam em funcionamento. Com o dinheiro auferido na nova tarifa, a

⁷⁴ **Correio do Ceará**, 5 jul. 1946.

⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 4 jun. 1946.

⁷⁶ As contradições da eletricidade em Fortaleza, que no passo do progresso ampliava as necessidades de consumo e as deficiências de distribuição estão em SILVA FILHO, Antônio Luiz. **Paisagens do consumo: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

⁷⁷ **Unitário**, Fortaleza, 16 ago. 1946.

⁷⁸ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. São Paulo: Annablume, 2000.

companhia poderia recuperar 13 deles até o fim do mês e consertar toda a frota até o fim do ano⁷⁹.

No começo de agosto já havia 25 bondes circulando⁸⁰ e um certo *boato* de que viriam novos aumentos, elevando o preço do bonde em Cr\$ 0,10. A história mereceu comentários do *seu* Batista, que continuava no primeiro escalão da companhia:

E digo mais: a cobrança de passagens a Cr\$ 0,40 não será suficiente mesmo para fazer face às despesas trazidas pela manutenção do serviço de bondes, que ocupa um verdadeiro exército de homens e desde há anos deixa largos prejuízos. Parece incrível? Se pudéssemos, por exemplo, manter as atividades livres dos ônibus, poderia ser que fizéssemos desaparecer o prejuízo. Mas não se verifica: enquanto o ônibus ou a caminhonete viaja apenas quando lotado, sem obedecer a horários, [com] o círculo de 6 às 20 horas, ou seja, nos momentos de grande movimento, os bondes são obrigados a entrar funcionamento pela madrugada e circular até meia noite, viajando, em largas horas, com 3 ou 4 passageiros. Não há compensação do serviço⁸¹.

Além das dificuldades do pós-guerra, surgiam agora os ônibus como obstáculos para a *Light*. Para *seu* Batista, era necessário proteger a companhia inglesa da concorrência dos automotores. Era preciso, ao menos, “regularizar” os ônibus e obrigá-los a operar em condições de igualdade com os bondes. Esquecia-se o ex-gerente de que 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*. Era, assim, o reflexo do entendimento onde os ônibus eram alternativas suplementares da insuficiência do serviço de *tramways*.

Em 1946, *seu* Batista esquecia-se também da grande e cara estrutura que a *Light* dispunha frente às domésticas empresas de ônibus que atuavam na cidade⁸². E esquecia-se, finalmente, do compromisso em enviar, a cada ano, um grande valor de dividendos aos acionistas ingleses. Tanto que, quando o capitão Josias desmentiu o *boato* do novo aumento da tarifa, tratou de esclarecer que a

⁷⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 jul. 1946.

⁸⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 6 ago. 1946.

⁸¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 ago. 1946.

⁸² BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. **Ônibus urbano: Regulamentação e mercados**. Brasília: FGE, 1996.

ideia fora sugerida numa conversa informal com o interventor do Estado. Se a elevação acontecesse, seria para “ocorrer aos pagamentos dos dividendos das ações da empresa em Londres, o que [poderia ser] feito oportunamente, aos poucos, logo que a Light [entrasse] em melhor situação econômica”⁸³.

Mesmo sem o aumento, as declarações repercutiram muito mal. Choveram reclamações das classes produtivas sobre o pouco caso da companhia inglesa com os sofridos passageiros de bondes. Mais ainda porque, no final de setembro de 1946, o capitão Josias articulava transmitir 51% das ações da *Light* ao governo brasileiro⁸⁴, mesmo depois de retumbantes indícios sobre a iminente falência da empresa.

A Fênix Caixeiral e a Federação das Associações de Comércio e Indústrias do Ceará manifestaram-se contra a gestão do capitão Josias, publicando o mesmo rosário de críticas: não era admissível penalizar a população do Ceará para salvar uma empresa estrangeira que só fez distribuir seus lucros – fartos até a gestão de Mr. Scott – aos acionistas. A culpa da situação era a má gestão, que privilegiava a remessa de dinheiro ao exterior ao invés de colocar dinheiro na rede de carris e força. A *Light* não cumpria os acordos com o Governo, o que contribuía ainda mais com a obsolescência do maquinário:

Suas linhas jamais foram ampliadas; seus bondes jamais foram melhorados nem aumentados em número de acordo com o crescimento da população da cidade e seus trilhos, seus maniquinismos, as instalações de sua usina, todo o seu antiquado material, enfim, nunca deixou de ser isso o que acaba de ser dito, de público, pelo interventor. Deficiente e imprestável⁸⁵.

1.3. A retirada dos bondes

Em 19 de setembro de 1946 o capitão Josias, *seu* Batista e o advogado da *Ligth* apresentaram pela primeira vez ao governo no Palácio da Luz um plano para

⁸³ **Unitário**, Fortaleza, 15 ago. 1946.

⁸⁴ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 28 set. 1946.

⁸⁵ *Idem*.

suspender o tráfego de bondes em Fortaleza e salvar as finanças da companhia⁸⁶. Os bondes já não serviam para a cidade e modelo de exploração estava esgotado. Restava garantir a continuidade do serviço de luz e cuidar para que os fortalezenses não pagassem a conta.

Por outro lado, os apelos para a manutenção dos bondes sensibilizaram o novo interventor federal no Ceará, coronel José Machado Lopes, que, em resposta ao Memorial da *Federação das Associações de Comércio e Indústrias do Ceará*, considerou que somente autorizaria a retirada dos bondes se a *Light* garantisse o transporte da população lançando mão de outra estratégia. Afinal, até então, “economia, eficiência e comodidade [eram] artigos que a *Light* reserva[va] exclusivamente para uso próprio”⁸⁷.

Se a suspensão dos bondes elétricos dividia opiniões, a ineficiência da *Light* em acompanhar o crescimento de Fortaleza era consensual. A cidade estava no caminho progresso. Em breve atingiria a população de 200.000 habitantes e necessitava de mais bondes, mais linhas e da duplicação das que já existiam⁸⁸. Os caminhos do Centro à Vila de Messejana e da Praia de Iracema ao promissor lugar do Mucuripe, onde estava sendo construído um porto, mereciam cuidados urgentes⁸⁹. Isso demandava recursos da concessionária – talvez por isso a sugestão do interventor José Machado Lopes em manter o novo transporte ainda sob a batuta inglesa não tinha agradado a opinião pública.

Mas, infelizmente, a Ceará *Light* pouco ou nada liga ao progresso da nossa *urbs*. [...] parece primar em tratar-nos como se fôssemos povos coloniais, de civilização rudimentar e aspirações limitadas. [...] É o caso de perguntar-nos: quando nos veremos livres dessa malfadada companhia estrangeira que tão acintosamente abusa de nossa paciência?⁹⁰

⁸⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 set. 1946.

⁸⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 19 nov. 1946.

⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 2 fev. 1947.

⁸⁹ “Em 24 de janeiro de 1948, a Empresa Iracema inaugura a linha Centro, da Praça Waldemar Falcão ao cais do porto, no Mucuripe, utilizando quatro ônibus mistos, para o transporte de cargas e passageiros”. O Porto do Mucuripe tinha um ramal ferroviário que o ligava à Parangaba desde 1941. ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravalelas, jangadas e navios: uma história portuária**. Fortaleza: Omni, 2007.

⁹⁰ **O Povo**, Fortaleza, 2 fev. 1947.

Em março de 1947, o governo brasileiro firmou contrato com a Inglaterra, criando uma comissão mista com representantes dos dois países para avaliar as condições financeiras e as necessidades da empresa “*Great Western da Leopoldina Railway* e dos serviços de força, luz e bonde de Manaus, Belém e Fortaleza”, com interesse de nacionalizá-los⁹¹.

Como de praxe, no dia 17 de março, o capitão Josias prestou contas ao Governador Faustino de Albuquerque⁹² sobre “a calamitosa situação em que encontra a Light”. Revelou que o governo inglês repudiara a proposta brasileira de ceder os capitais congelados em Londres para os reparos nas instalações em Fortaleza, o que dificultava ainda mais a gestão da empresa. Sem manutenção na usina, a cidade corria sério risco de ficar às escuras. Entretanto, o interventor acreditava que, em cerca de um ano, a *Light* estaria saneada, com a usina operando com óleo diesel⁹³ e livre do oneroso serviço de transporte público.

Serão muito provavelmente retirados de circulação os bondes da *Light*, com o que os fortalezenses ficarão privados do seu principal meio de locomoção, pois não se pode negar que assim é, malgrado a quase imprestabilidade dos antiquados *tramways*.⁹⁴

O transporte, mais que nunca, virara um tema indigesto. Tanto a disposição pública em nacionalizar os prejuízos da empresa quanto a retirada dos bondes inspirou a indignação popular. Os deputados estaduais enviaram um ofício para o governador pedindo informações sobre o futuro dos serviços de força, luz e transporte da Capital e sobre o destino da *Light*, recebendo como retorno respostas lacônicas⁹⁵.

E, com a inglesa com os dias contados, os bastidores das suas relações com o governo passaram a ocupar os políticos da ocasião. Udenistas e pessedistas protestavam na tribuna da Assembleia Legislativa contra o descaso da companhia com a população. Bradavam opiniões contra a proteção especial

⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 15 mar. 1947.

⁹² **Correio do Ceará**, 19 mar. 1947.

⁹³ **O Povo**, Fortaleza, 20 mar. 1947.

⁹⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 21 mar. 1947.

⁹⁵ **Unitário**, Fortaleza, 22 mar. 1947.

que os governos reservavam à empresa, fazendo vista grossa aos compromissos contratuais, elevando tarifas e deslocando recursos públicos diretamente para a empresa.

Confrontando dados estatísticos de 1920 e 1940, o deputado Valdery Uchoa fez ver que aquela empresa estrangeira continuava, numa data e noutra, com o mesmo capital empregado na sua usina e no seu serviço de transporte. Ao referir-se à encampação da *Light*, foi aparteado pelo deputado Barros dos Santos, que perguntou:

- V. Excia. sabe quanto a *Light* tem do governo? Estou informado de que o coronel Machado Lopes entregou 2.000 contos do povo àquela companhia!

Ouviram-se palmas⁹⁶

É provável que os motivos de tantas reclamações de políticos se fundamentassem no impacto que o tema causava nos humores do eleitorado. A aceleração da urbanização das maiores cidades brasileiras no período pós-guerra fez com que os problemas de transporte público se destacassem nas preocupações da ainda tímida mas relevante classe média urbana, usuária de ônibus e bondes. Isso chamava a atenção dos candidatos⁹⁷.

A presença da falida companhia estrangeira em cada uma das principais artérias da Capital exaltava os ânimos dos defensores do nacionalismo econômico. Os privilégios que outrora a *Light* tivera podiam ser identificados com a proteção inconsequente do período autoritário. Em 24 de maio de 1947, a *Gazeta de Notícias* publicou uma reportagem com a manchete *Nos tempos da ditadura: Quando reclamar contra a cobiça da Ceará Light era considerado crime contra a segurança do regime*⁹⁸, em que era denunciada a perseguição a um ex-deputado opositor da empresa.

No meio do debate, em maio de 1947, a *Light* resolveu paralisar duas caldeiras da Usina de Força e Luz que estavam danificadas e em risco de

⁹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 21 mar. 1947.

⁹⁷ A constituição de 1946 excluiu o direito de voto aos analfabetos, legando à classe média, embora numericamente incipiente, um papel determinante nas escolhas políticas. Suas inclinações nacionalistas ligadas ao desenvolvimento e o processo de urbanização no segundo pós-guerra podem ser acompanhadas em SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo** (1930 a 1964). Rio de Janeiro: Saga, 1969 e SAES, Décio. **Classe média e sistema político no Brasil**. São Paulo: TA Queiroz, 1985.

⁹⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 maio 1947.

explosão⁹⁹. A medida, aprovada pelo governador para evitar o colapso total dos serviços¹⁰⁰, acarretaria uma considerável diminuição da geração de energia e gerava um impasse contratual:

Impõe-se uma medida urgente para o racionamento de energia [...] A *Light* não pode tirar os bondes de circulação por não ter com que pagar as indenizações garantidas aos operários pelas leis trabalhistas. O Estado, igualmente, não pode autorizar tal retirada porque conseqüentemente se responsabilizaria pela indenização decorrente da dispensa dos operários. Outrossim, a suspensão de energia para deixar os bondes em circulação traria uma crise muito maior pois a conseqüente paralisação da indústria traria desemprego [...] ao passo que uma crise transportes seria de mais fácil solução¹⁰¹.

Outrora símbolos do progresso da Capital, os bondes eram, passados 35 anos de funcionamento, obstáculos ao desenvolvimento. Entre paralisar a indústria e enfrentar uma crise de circulação, anunciavam-se os problemas de transporte de Fortaleza que chegavam. A solução, como de costume, foi conciliatória e improvisada. No dia 17, o prefeito da Capital, Jorge Moreira da Rocha, o capitão Josias e a comissão de técnicos federais acordaram com o Governo do Estado um plano emergencial para garantir o fornecimento mínimo de eletricidade, estabelecendo reduções do uso nas indústrias, nas ruas e retirando os bondes de circulação provisoriamente por cinco dias¹⁰².

1.4. Provisório e permanente

Os *tramways* de Fortaleza foram paralisados na segunda-feira, 18 de maio de 1947, enquanto o capitão Josias procurava solução para a crise da companhia inglesa junto com as autoridades no Rio de Janeiro. Findo o prazo de cinco dias, a empresa anunciou o prolongamento da suspensão dos bondes por mais alguns

⁹⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 17 maio 1947.

¹⁰⁰ **Unitário**, Fortaleza, 15 maio 1947.

¹⁰¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 17 maio 1947.

¹⁰² **Unitário**, Fortaleza, 17 maio 1947.

dias. Depois, publicou que precisaria de três meses para concluir os reparos na usina¹⁰³.

No final do mês de maio, as esperanças de que os bondes elétricos voltassem ao tráfego pareciam sepultadas, uma vez que o Ministro da Agricultura recomendara como prioridade manter-se o serviço de luz e força para a indústria de Fortaleza. Segundo o capitão Josias, isso só seria viável se a *Light* se dedicasse exclusivamente a ele¹⁰⁴.

Além disso, havia a forte possibilidade de ser suspensa a intervenção federal, legando a companhia à própria sorte. Por isso, o capitão Josias começou a montar uma engenharia de recuperação mínima. Visitou a embaixada inglesa, acertando a importação de um novo motor para substituir as caldeiras de força danificadas. Marcou audiência com o Presidente Dutra para pedir-lhe uma subvenção e transformar a *Light* numa empresa de economia mista, com a participação de brasileiros e britânicos. Finalmente, calculou faturar mais de 800 mil cruzeiros com a venda dos trilhos aos ferro-velhos de Fortaleza, criando receitas para quitar as obrigações com os trabalhadores do tráfego¹⁰⁵.

Sem que as autoridades ensaiassem qualquer desfecho, durante junho e julho de 1947, os trabalhos para a recuperação do material da usina prosseguiram em Fortaleza¹⁰⁶.

Nesse tempo, quem mais sofreu com a situação foram motorneiros e condutores. Há mais de um mês sem trabalhar, prejudicados pela postura titubeante do Governo e da direção da empresa, eles recebiam metade dos salários, sem perspectivas de retorno aos volantes ou de afastamento da *Light* para se engajarem em outra ocupação. Logo eles se reuniram no sindicato, lançando manifestos e apelando para a solidariedade das “demais classes cearenses no movimento que empreendem para serem tratados de maneira mais condigna”¹⁰⁷. A publicação das queixas nos jornais gerou réplicas da gerência da

¹⁰³ **O Povo**, Fortaleza, 6 jun. 1947.

¹⁰⁴ **Unitário**, Fortaleza, 29 maio 1947.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ **Unitário**, Fortaleza, 19 jul. 1947.

¹⁰⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 jun. 1947.

empresa, que argumentava que os salários de no mínimo Cr\$ 12,20 eram mais elevados que o mínimo industrial da cidade¹⁰⁸.

Em 30 de julho, tanto patrões quanto trabalhadores já não acreditavam na retomada dos bondes elétricos, mas parecia certo que a *Light* arcaria com os custos das demissões ou ofereceria qualquer tipo de indenização aos empregados. Em entrevista à *Gazeta de Notícias*, o presidente do sindicato, seu Otávio Sebastião da Silva, desmentiu uma afirmação do capitão Josias de que fizera um acordo no qual os trabalhadores aceitariam receber somente 70% ou 75% das suas rescisões de contrato. Segundo ele, os operários “não desejavam indenização e sim trabalho, o que [significava] dizer que [poderiam] ser admitidos pela Companhia em qualquer serviço”¹⁰⁹.

De fato, os bondes não voltaram às ruas e o provisório se tornou definitivo. E não houve recolocação de pessoal no quadro da empresa. Ao voltar do Rio de Janeiro, o capitão Josias anunciou a demissão dos 311 operários do tráfego¹¹⁰. Sem emprego e com o dinheiro da indenização – que chegaria a cerca de Cr\$ 3 milhões –, eles pretenderam montar uma empresa de ônibus, como que antecipando o legado do transporte da *Light* à cidade. Seria a primeira empresa desse tipo montada exclusivamente por trabalhadores no Brasil¹¹¹.

Se houve quem sentisse a falta dos bondes, foram poucos os argumentos defendendo sua superioridade em relação aos ônibus. Os defensores dos *tramways* não negavam o “estado lastimável em que se encontram os veículos da Ceará Light, que, em sua grande maioria, rodam ininterruptamente desde 1913, encontrando-se assim num estado de extremo desgaste”¹¹². Construía um discurso benevolente, porque, na ameaça de vê-los fora de circulação, era possível declinar de algumas exigências.

Espera-se na linha o veículo [bonde elétrico]. A demora não é deste mundo, porém, logo que o mesmo se aproxima, todos ficam satisfeitos

¹⁰⁸ **O Povo**, Fortaleza, 16 jun. 1947.

¹⁰⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 30 jul. 1947.

¹¹⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 ago. 1947.

¹¹¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 11 ago. 1947.

¹¹² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 21 mar. 1947.

na certeza que o pobre animal, embora cansado, conduzirá os passageiros aos pontos destinados¹¹³.

Os bondes estavam no afeto popular como símbolos da cidade antiga, que ainda ensaiava seus passos na modernidade. Representavam quase uma resistência silenciosa às tecnologias do segundo pós-guerra:

Estou decepcionado, Vicente Roque, com o fato de vê-lo colocado na fila dos que não querem mais bondes na nossa velha cidade. Admira-se que você, um cronista popular, nascido no século XIX e amante das coisas velhas, das modinhas ao violão e das serenatas, das coisas, enfim, que o nosso tempo levou, não queira mais bondes, porque estes são velhos e desengonçados¹¹⁴.

E se a suspensão do tráfego de bondes e a encampação da *Light* pela Prefeitura não foram alternativas às demandas das ruas, certamente responderam aos problemas internos da própria companhia, cuidadosamente esquadrihados pelo capitão Josias Ferreira Gomes¹¹⁵. Nesse sentido, foram evidências da superação do antigo modelo de exploração do transporte, tanto do ponto de vista da reordenação econômica dos serviços públicos quanto das novas relações entre os poderes públicos e sociedade depois do Estado Novo e das construções culturais de progresso.

1.5. Questão de luz e força

Uma vez extinto o serviço de bondes elétricos de Fortaleza, cabia adaptar o contrato de concessão e organizar a papelada da *Light*. Era necessário encontrar uma fórmula que isentasse a companhia e o Estado do Ceará da responsabilidade pela ruptura do acordo do transporte. Talvez por isso a *Light* tenha encaminhado, em agosto, um memorial à Prefeitura de Fortaleza, solicitando a assinatura de um

¹¹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 mar. 1947.

¹¹⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º mar. 1947.

¹¹⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 set. 1946.

decreto que regulasse a extinção do serviço de bondes na Capital¹¹⁶. E assim, a edilidade tomou seu papel de protagonista na agonia da empresa.

A proposta da acomodação jurídica do contrato causou menos confusão do que o destino do material rodante, drama que deu munição para mais um mês de protestos da população. Isso porque, junto com o decreto de encerramento do contrato de transporte urbano, a *Light* pedia autorização para retirar e vender os trilhos, cabos aéreos e todo o acervo dos bondes elétricos¹¹⁷. Provavelmente a medida fazia parte da estratégia traçada pelo capitão Josias meses antes, na qual vinculava a receita da venda ao pagamento dos encargos trabalhistas.

Habituada a obter tudo que deseja, desde o início do seu escandaloso contrato que lhe assegurou privilégios e direitos sem os correspondentes deveres, a companhia inglesa, esquecendo o seu compromisso da volta dos bondes, teve foi o sem cerimônia de querer retirar os trilhos das ruas e vendê-los¹¹⁸.

O prefeito Leite Maranhão encaminhou o memorial para a apreciação do Procurador dos Feitos Municipais da Fazenda de Fortaleza e do Procurador Geral do Estado. Um mês depois, o parecer municipal foi contrário às pretensões da *Light*:

As razões do Dr. Jorge Moreira da Rocha [Procurador dos Feitos Municipais] giram em torno do seguinte item do contrato: uma vez terminado, todo o material da Ceará *Light* será incorporado ao patrimônio Municipal¹¹⁹.

O despacho do prefeito foi enfático: a pretensão da *Light* não tinha “nem fundamento legal nem substrato moral”. Depois de tantos anos explorando o serviço de transporte urbano, com sucessivos aumentos de tarifas e com flagrante desrespeito aos compromissos contratuais, já não bastava alegar a necessidade

¹¹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 4 set. 1947.

¹¹⁷ **O Povo**, Fortaleza, 4 set. 1947.

¹¹⁸ **Gazeta de Notícias**, 12 out. 1947.

¹¹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 6 out. 1947.

de recursos para pagamento de funcionários. Aliás, como o contrato tinha ainda 30 anos para se esgotar, o prefeito municipal¹²⁰

Exigi[a] a restauração do serviço de bondes dentro de noventa dias ou a declaração expressa da referida companhia de que está em falência, para a renúncia do privilégio contratual em vigor que abrange luz, força e tração¹²¹.

Com tal resolução, o prefeito Leite Maranhão caiu no gosto dos fortalezenses. Para aqueles que viviam a concretude das questões urbanas em cada desafio para chegar ao trabalho diariamente¹²², antes mesmo da solução burocrática do contrato de concessão a *Light* já estava excluída do cotidiano urbano.

Ora, este contrato, com um milhão de infrações está virtualmente findo. Resta é que a Prefeitura incorpore o material. E, ao invés de fazer isto, teria ela de consentir que a *Light* se locupletasse com o produto da venda? Não sei se virá depois algum prefeito ou vereadores que esquecendo a lição de honestidade e amor ao público dada pelo atual gestor do município, capitule diante do desarrazoado da exigência¹²³.

Assim, é possível que, desde aquele momento, ninguém mais acreditasse na viabilidade de bondes elétricos. O drama da *Light*, então, girava em torno do serviço de luz e força. Se os *tramways*, por suas próprias características onerosas, eram a pedra no sapato da contabilidade da *Light*, o monopólio do fornecimento de energia elétrica era bastante interessante para os acionistas ingleses. Daí sua resistência em declarar a falência e deixar o lucrativo e disputado negócio.

Por isso, o capitão Josias apelou à Assembleia Legislativa Estadual interpondo um recurso à decisão do prefeito¹²⁴.

¹²⁰ **O Povo**, Fortaleza, 10 out. 1947.

¹²¹ Idem.

¹²² CERTEAU, Michel de. Andando na cidade. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 23, IPHAN, 1994.

¹²³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 out. 1947.

¹²⁴ **O Povo**, Fortaleza, 27 out. 1947.

Em todo o caso, como o intuito da prefeitura era cassar o privilégio da companhia inglesa e ficar controlando o serviço de força e luz, interpus recurso à Assembléia Legislativa, terminou [o Capitão Josias]¹²⁵.

Mas o antiquado material da usina impedia o fornecimento regular de energia e, partir de 1946, os blecautes e falhas na transmissão viraram rotina na vida fortalezense.

Em 1º de fevereiro de 1948, a *Light* publicou um aviso ao público, desculpando-se pelo atraso na substituição das caldeiras. Argumentava que o futuro uso do óleo diesel, além de proporcionar um barateamento na conta de luz, preservaria as matas ao redor da cidade e ainda por cima dispensaria o uso de 22 carros da rede ferroviária usados para o transporte da lenha, trazendo melhorias no serviço da Rede de Viação Cearense. Para realizar tamanhas benfeitorias, a *Light* comentava que os novos mecanismos já haviam sido encomendados na Inglaterra e nos Estados Unidos com o intermédio da inglesa *Babcock & Wilcox S.A.* Tentava ainda acalmar os ânimos esclarecendo que o atraso na entrega não representava motivo de preocupação, uma vez que seria necessário que a *Shell-Mex* – fornecedora do óleo – terminasse suas obras no Porto do Mucuripe para o pleno funcionamento do projeto. E finalizava avisando ao público que toda a transação ainda dependia, também, do empréstimo de Cr\$ 8 milhões que a companhia pleiteara ao Ministério da Viação e Obras Públicas¹²⁶.

As peças do tabuleiro da recuperação da *Light* eram um reflexo da política de desenvolvimento preparada no Governo Dutra, continuada no Governo Getúlio Vargas e levada ao ápice nos anos JK. O planejamento econômico, forjado nas salas de comissões especiais – muitas delas sob inspiração de economistas do exterior –, mesclava os investimentos públicos nos setores de estrangulamento, como transporte e energia, aos capitais estrangeiros¹²⁷. No Ceará, sob a tutela dos técnicos do Governo Federal, a *Light* tecera uma teia envolvendo multinacionais e grandes somas do poder público traduzidas em construção de infraestrutura. Temperando o arranjo, as acomodações políticas dos contratos e

¹²⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 10 jan. 1948.

¹²⁶ **Unitário**, Fortaleza, 1º fev. 1948.

¹²⁷ SKIDMORE, Thomas. **Brasil**: de Getúlio a Castelo (1930 a 1964). Rio de Janeiro: Saga, 1969.

os empréstimos aos cofres públicos. Dessa forma, a continuidade da *Light* na iluminação de Fortaleza envolvia poderosos interesses econômicos.

1.6. O novo prefeito e a encampação

Em 1948, tomara posse o novo prefeito de Fortaleza, Acrísio Moreira da Rocha, o primeiro eleito diretamente depois do Estado Novo. Vencedor do pleito com mais de 50% dos votos e com o apoio dos comunistas, Acrísio Moreira da Rocha concorrera com os poderosos candidatos do PSD e da UND – que polarizavam o embate nacional – pelo pequeno PR, o Partido Republicano, legenda que abrigara parte dos comunistas depois de decretada novamente a ilegalidade do partido.

Sua vitória inesperada foi tributada ao grande carisma e intimidade popular que dispunha. A campanha se pautara num discurso populista, que apelara aos problemas do cotidiano da população e incluía “desde o corpo-a-corpo nos cafés da Praça do Ferreira até passeatas de carroças à luz de candeeiros, percorrendo as principais ruas da cidade”¹²⁸, numa referência mordaz à ineficiência da distribuidora de eletricidade.

Logo nos seus primeiros pronunciamentos, o prefeito Acrísio Moreira da Rocha se comprometera a dedicar atenção especial ao “rumoroso caso da Light” e a garantir a defesa dos interesses dos fortalezenses¹²⁹. Isso porque, no dia 10 de janeiro, o prazo de 90 dias determinado pela administração anterior para que os bondes voltassem às ruas se esgotara. E parecia que, depois sete meses de paralisação, a companhia inglesa tinha mesmo desistido de investir na recuperação da rede viária:

A reportagem do Correio foi hoje à estação de bondes do bairro Joaquim Távora e pôde entrar em contato com o triste ambiente de abandono em que jaz a frota dos *tramways* do Ceará. 53 bondes estão enfileirados, alguns ao sol e à chuva num autêntico reinado da ferrugem e do desprezo. [...] O sr. José Leite, chefe da oficina, prestou estas

¹²⁸ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

¹²⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 9 jan. 1948.

declarações: “Ora, a base do tráfego são os trilhos e os trilhos atuais não dão de jeito algum para o restabelecimento dos serviços. Aí pela cidade há metros e metros de linhas arrancadas e a chuva e o sol tem prejudicado sensivelmente a preservação¹³⁰”

E como não faltassem os interesses políticos velados no caso dos bondes, o chefe da oficina dos *tramways* revelou a inclinação dos correligionários do novo prefeito:

Eu sei, entretanto, o que mais concorreu para esta triste situação: foi a sabotagem dos comunistas. Desde o tempo da Guerra que eu vinha acompanhando o trabalho miserável de certos operários que rezavam pela cartilha vermelha. Quebravam máquinas, faziam serviço mal-feito, estragavam, enfim, o que podiam estragar¹³¹.

Na manhã de 11 de janeiro, sem causar surpresa a ninguém, os *tramways* continuaram nas garagens. Esperava-se que a Prefeitura tomasse o material rodante, pois a companhia, mais uma vez, descumprira as ordens da municipalidade. Entretanto, como salientara o vereador Mário Mamede na sessão de 12 de fevereiro¹³², ainda em janeiro de 1948, a Assembleia Legislativa ainda não emitira parecer sobre o recurso da empresa, criando mais uma situação de impasse no ocaso da *Light*.

Por esses tempos, a comissão nomeada pelo Governo Federal para posicionar-se a respeito da encampação da *Light* estava concluindo os trabalhos que havia iniciado em março de 1947. Como acontecera com a companhia de luz e força de Belém, no Pará, a comissão concluía a inviabilidade da *Light* em manter os tramways e a usina geradora.

Em 13 de fevereiro, através do decreto federal nº 24.519¹³³, foi declarada a caducidade do contrato da *Light* com a municipalidade de Fortaleza, devendo o governo municipal indenizá-la no valor estimado de Cr\$ 23 milhões¹³⁴.

¹³⁰ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 10 jan. 1948.

¹³¹ *Idem*.

¹³² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 fev. 1948.

¹³³ Decreto Federal n. 24.519, de 13 fev. 1948.

¹³⁴ **Unitário**, Fortaleza, 15 fev. 1948.

A novidade, recebida com surpresa pelas autoridades municipais, fez ficarem suspensas as negociações para o empréstimo do Ministério da Viação e Obras Públicas e o pagamento das rescisões aos trabalhadores da companhia¹³⁵.

Desnecessário salientar a onda de reclamações que se levantou contra a indenização. Como escreveu o vereador Edmilson Pinheiro, o “cumprimento do referido parágrafo [do decreto] por parte do Executivo municipal cavaria, sem dúvida, a sepultura da presente administração, criando-lhe um pesadíssimo encargo e tolhendo por completo a realização doutras obras inadiáveis da Prefeitura. [...] O apressado decreto federal teve a maior repulsa no seio da ordeira população de Fortaleza. A grita tem sido geral”¹³⁶.

Fosse por representar uma ameaça à sua administração, por impedir as obras do progresso urbano que Fortaleza almejava, ou por ter sido ferido na sua compreensão sobre a justiça do caso, imediatamente o prefeito Acrísio Moreira da Rocha convocou uma força-tarefa de advogados¹³⁷ para interpretar o decreto e criar os argumentos jurídicos para a resposta do município ao Presidente¹³⁸.

Na Câmara Municipal, os vereadores tiveram sessão agitada, mesmo em tempo de Carnaval. Discutiam a formação de uma comissão permanente de vereadores para atuar no caso junto ao prefeito¹³⁹. Clamavam que o material da *Light* deveria ser incorporado *incontinenti* ao patrimônio da cidade e exigiam que a Assembleia Estadual desse um desfecho definitivo ao contrato e ao recurso.

O sr. João Alves de Albuquerque atacou rudemente os advogados da companhia inglesa, classificando-os de “inimigos públicos” [...] afirmando que renunciaria ao mandato caso não fosse provado que a *Light* já pertencia ao município. Ainda recebeu apartes do sr. José Denisard, que se declarou contra a encampação¹⁴⁰.

¹³⁵ A assinatura do decreto chegou ao conhecimento dos cearenses através de cabograma publicado no *Correio do Ceará*. Dias depois, o texto ainda não havia sido publicado no Diário Oficial da União, gerando expectativas sobre o futuro da luz e força da cidade, bem como sobre os responsáveis pela indenização.

¹³⁶ **O Povo**, Fortaleza, 23 fev. 1948.

¹³⁷ Compunham a comissão Dolor Barreira, Olinto Oliveira, Othon Sobral e Jorge Moreira da Rocha.

¹³⁸ **Unitário**, Fortaleza, 19 fev. 1948.

¹³⁹ Ata da 34ª sessão extraordinária da Câmara de Vereadores de Fortaleza, em 14 de fevereiro de 1948.

¹⁴⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 fev. 1948.

O certo é que pagar indenização à *Light* era uma hipótese completamente inesperada, que sequer havia sido considerada pelas autoridades de Fortaleza. Segundo o deputado Paulo Sarasate, da bancada cearense na Câmara Federal e membro da comissão do governo para o caso da *Light*, “diversas modalidades foram objeto de exame, inclusive a reorganização da companhia na base de capital misto, com a participação da União do Estado ou da Prefeitura, nunca, porém, a caducidade da concessão com uma vultosa indenização a cargo do município”¹⁴¹.

Entre estudos e muita discussão, alguns sugeriam que a União cedesse um empréstimo ou destinasse aos cofres municipais a quantia da indenização, além de garantir os recursos para a substituição da matriz de energia. Na Câmara Municipal, acalmados os espíritos depois do primeiro choque da notícia, os discursos giravam em torno do pedido de revisão do decreto ao Governo Federal e das formas da resistência da população ao caso. Enquanto alguns edis articulavam a elaboração de um mandado de segurança anulando o ato do Presidente no Supremo Tribunal Federal, a bancada pessedista reclamava “da posição dos comunistas na sua luta contra o Presidente Eurico Dutra o qual afirmam ter violado a Constituição”¹⁴². O vereador Manuel Feitosa, por sua vez, achava que “os senhores vereadores deveriam descer aos bairros para organizar a resistência do povo em defesa do patrimônio municipal”¹⁴³.

A opinião popular em torno do caso, embora não fosse tão organizada nos bairros como considerava o senhor Manuel Feitosa, era de repúdio à ordem do Presidente Dutra. Em 26 de fevereiro de 1948, os moradores reunidos na Sociedade Beneficente do Monte Castelo enviaram um ofício “hipotecando todo o seu apoio à Câmara por motivo de sua resistência ao decreto federal que manda a Prefeitura encampar a *Light* (*sic*)”¹⁴⁴.

¹⁴¹ **O Povo**, Fortaleza, 18 fev. 1948.

¹⁴² Ata da 37ª Sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 18 fev. 1948.

¹⁴³ *Idem*.

¹⁴⁴ Ata da 44ª sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 26 fev. 1948

Na Assembleia, o deputado udenista Adahil Barreto sugeriu que o caso fosse novamente levado à Capital, para que, através de um entendimento da municipalidade com os Ministérios da Agricultura e Fazenda, o Governo reconsiderasse o caso e “emendasse a mão no texto do decreto”¹⁴⁵. A ideia foi fortalecida quando, na sessão do dia 23, o deputado Valter de Sá Cavalcanti informou o parecer contrário da Assembleia Legislativa sobre o recurso da *Light*¹⁴⁶. No dia 25 de fevereiro, a comissão de juristas da Prefeitura considerou ilegal o pagamento da indenização e indicou uma ação judicial contra a decisão da União¹⁴⁷.

Em março de 1948, os vereadores procuraram sensibilizar o Presidente Dutra a estender sua viagem programada de São Luís até Fortaleza para conhecer pessoalmente os problemas da *Light* e avaliar o disparate que representava a indenização. Mas, a despeito das discussões, não foram atendidos¹⁴⁸.

Então, restava ir à Capital Federal. Munido de pareceres e da expectativa da população de Fortaleza¹⁴⁹, o prefeito Acrísio Moreira da Rocha viajou ao Rio de Janeiro para tratar com o Presidente Dutra do caso. Partiu confiante:

Demonstrarei concreta e positivamente que a municipalidade está suficiente amparada do ponto de vista jurídico, por isso que o contrato, tendo caducado, o acervo da *Light* passaria gratuita e automaticamente para o patrimônio municipal. [...] E, se conseguir, como confio, a revogação do ato [o parágrafo sobre a indenização], espero obter também um empréstimo destinado a custear o reaparelhamento da Ceará *Light* para que o município de Fortaleza com a aplicação desse empréstimo possa dar prática solução a tão grave problema¹⁵⁰.

¹⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 20 fev. 1948. Na ocasião, o vice-líder da bancada udenista, deputado Barros dos Santos, acusou a negligência da comissão especial encarregada de examinar o recurso da *Light* na casa, comanda pelo pessedista Valter Sá Cavalcanti, que proporcionara tempo ao capitão Josias para “costurar” o acordo em torno da caducidade do contrato e a indenização.

¹⁴⁶ **O Povo**, Fortaleza, 24 fev. 1948.

¹⁴⁷ **O Povo**, Fortaleza, 25 fev. 1948.

¹⁴⁸ Ata da 50ª Sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 4 mar. 1948

¹⁴⁹ Memorial subscrito pelos membros da União Social de Porangabussu aprovando a iniciativa do prefeito em relação à resistência ao projeto de encampação da Ceará *Light*. Ata da 54ª Sessão ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 9 mar. 1948.

¹⁵⁰ **Unitário**, Fortaleza, 14 mar. 1948.

No Rio de Janeiro, o prefeito teve entrevistas com os ministros da Fazenda e da Agricultura, além de uma conferência com o Presidente. Conseguiu convencê-lo a traçar uma compreensão mais profunda sobre a *Light* e, com isso, rever sua decisão. O Presidente encomendou mais estudos sobre o caso¹⁵¹ e os submeteu ao Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica¹⁵². Em 14 de abril de 1948, o caso voltou ao gabinete presidencial no Catete.

O decreto federal revogando a caducidade e encampando a *Light* ao patrimônio de Fortaleza foi assinado em 15 de julho de 1948¹⁵³.



Assinatura do decreto de encampação da *Ceará Light*. **Gazeta de Notícias**, 20 jul. 1948.

O prefeito Acrísio Moreira da Rocha foi aclamado como o “Vencedor da *Light*” pela grande imprensa da Capital.

De todas as ações do prefeito Acrísio Moreira da Rocha, durante sua primeira gestão, a que lhe rendeu maior popularidade junto aos habitantes da Capital foi a encampação da *Ceará Tramway Light and Power limited*¹⁵⁴.

¹⁵¹ **Unitário**, Fortaleza, 25 mar. 1948.

¹⁵² **Unitário**, Fortaleza, 9 abr. 1948.

¹⁵³ Decreto Federal n. 25.232, de 15 jul. 1948.

¹⁵⁴ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

Em 14 de julho, foi organizada uma grande festa na Cidade da Criança, no Centro de Fortaleza, para comemorar a vitória dos fortalezenses sobre a companhia estrangeira. Como um *craque* de futebol, Acrísio Moreira da Rocha posou em camiseta, peito inflado, cabeça erguida e um discreto sorriso para as lentes do fotógrafo do *Unitário* – jornal do grupo dos *Diários* Associados, de Assis Chateaubriandt, declarado opositor do governo Dutra.

A *Light* foi encampada pela Prefeitura de Fortaleza em 24 de julho de 1948, através de um decreto municipal que nomeou, ao mesmo tempo, o senhor José Augusto Fiúza, seu administrador. Em 9 de agosto, novo decreto “declarava de forma unilateral de utilidade pública o acervo de bens e instalações” da companhia.¹⁵⁵

Apesar da importância e da repercussão do ato administrativo do prefeito, não houve do ponto de vista prático uma solução para o problema [do transporte público da Capital], que se agravou à medida que o tempo passava. [...] A solução para o transporte coletivo surgiu com a permissão da Prefeitura para que fossem implantadas novas linhas de ônibus, que atingiram o número de 56 no final da década de 1950, contra apenas nove existentes em 1948¹⁵⁶.

Passados 25 anos da encampação da *Light*, Acrísio Moreira da Rocha fez um balanço da sua mais conhecida peleja de homem público, logo na sua estreia como prefeito:

Minha luta contra a *Ceará Light* não foi era para tomar os bondes, já que nada podia ser feito por eles. Queria era acabar com o privilégio do fornecimento por mais 40 anos, com uma forma que não atendia o crescimento da cidade. Foi uma briga de vale-tudo¹⁵⁷.

Antes da substituição de bondes elétricos por ônibus, o que estava em jogo em fins dos anos 1940 era a obsolescência do modelo da relação entre o poder concedente da exploração de serviços públicos e a iniciativa privada, especialmente a de origem inglesa. Era um tempo de reformulação de parceiros e

¹⁵⁵ Idem.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1976.

de novos protagonistas que ampliaram as possibilidades de reivindicação das camadas usuárias de ônibus.

- E o que [o Sr. Acrísio Moreira da Rocha] fez com os bondes?
- O material, que não servia mesmo para conserto, vendi no peso. O ferro foi transformado. Com ele comprei a primeira turbina *Western House* de uma usina e, em três meses, a capacidade de energia elétrica duplicou. Sem auxílio federal. No meu tempo, quem já via Governo Federal emprestar dinheiro à Prefeitura? [Os funcionários do Governo Federal] Diziam logo que não era banco. Nem banco particular emprestava!¹⁵⁸

Bastava, então, lançar as bases para o próximo modelo de transporte, que teria os ônibus como principais agentes.

¹⁵⁸ Idem.

2. CIDADE SEM BONDES

Quando a Segunda Guerra Mundial terminou, a economia brasileira estava fortalecida. A poupança compulsória dos tempos dos racionamentos e o aumento das demandas de produtos nacionais no mercado externo haviam feito as reservas do País crescerem. Por isso, quando a paz trouxe a normalidade ao comércio internacional, o Brasil dispunha de um razoável montante de recursos que foram, em grande parte, drenados para aplicações em favor do esperado *desenvolvimento econômico* que o colocaria, finalmente, no grupo das nações ricas do mundo.

Depois de anos de estudos¹⁵⁹, parecia certo que o caminho seria trilhado através da industrialização. As preocupações dos governos das décadas de 1940 e 1950, mais ainda que no Estado Novo, se dirigiam a transformar o perfil econômico nacional. Era preciso superar a matriz exportadora de produtos agrícolas, substituindo-a por uma política que incentivasse a disseminação de fábricas de transformação e garantisse a autossuficiência na produção de alguns grãos e insumos estratégicos para a manutenção da *soberania nacional*. Por isso, naqueles anos, rapidamente, o país criou uma série de empresas e agências estatais de fomento à industrialização e investimentos em infraestrutura. Nesse embalo, por exemplo, “em 1952 foi fundado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), diretamente orientado para o propósito de acelerar o processo de diversificação industrial”¹⁶⁰.

A certeza sobre as indústrias só ficava esmaecida pelas controvérsias dos grupos políticos sobre o papel que estava reservado à intervenção estatal e aos capitais estrangeiros no trajeto para o desenvolvimento. Havia aqueles que eram favoráveis ao ingresso maciço de multinacionais no parque nacional e que, sobretudo, advogavam a diminuição do controle estatal sobre a vida econômica do

¹⁵⁹ Thomas Skidmore salienta sobre a coordenação governamental de investimentos econômicos: “Este esforço nasceu da já mencionada Missão Cooke, enviada ao Brasil pelos Estados Unidos em 1943, da Missão Abbink, enviada em 1948 e do fracassado plano SALTE, lançado em 1948.” Ressalte-se também o papel da CEPAL. SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo** (1930-1964). Rio de Janeiro: Saga, 1969.

¹⁶⁰ FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

País. Numa posição mais conciliatória, havia aqueles que admitiam o planejamento do governo e o aporte de dinheiro público para a realização dos objetivos brasileiros.

Esses dois grandes grupos, com inúmeras nuances, alimentavam os discursos e ideários dos partidos que polarizavam a luta política no Brasil. Ou seja, reuniam, por um lado, os correligionários do PSD e do PTB – também do importante PSP paulista, capitaneado por Adhemar de Barros – e por outro, os simpatizantes da UDN. Em menor número, mas com um poder grande de persuasão popular, estavam os *nacionalistas*, que propagavam a presença total do Estado, geralmente agremiados no PCB.

Esse conflito plasmou as oscilações dos governos em relação aos mercados. Era preciso harmonizar interesses e transigir com grupos heterogêneos que, em tempos de democracia partidária, pesavam na balança das decisões do Estado.

Entre 1946 e 1947, quando se experimentavam os efeitos da nova Constituição, a economia do Brasil respirava ares mais liberais. O Presidente Dutra levantara os obstáculos do Estado Novo às importações, trazendo uma onda de produtos estrangeiros ao País. Junto com a valorização do cruzeiro, as importações logo esgotaram as reservas cambiais acumuladas durante a Guerra e aceleraram o processo de inflação, principalmente nas cidades.

Por isso, a euforia dos importados durou somente pouco mais de um ano. Em meados de 1947, o governo brasileiro deu uma guinada na orientação econômica, inaugurando uma política de importações que taxou alguns produtos de consumo e facilitou o ingresso de bens e insumos necessários ao fomento industrial¹⁶¹. Então, no esforço de equilibrar a balança comercial, sem querer o governo criava tímidas condições para o mercado nacional de bens de consumo –

¹⁶¹ De acordo com Boris Fausto: “Tomando-se como base o ano de 1947, o PIB cresceu em média 8% ao ano, entre 1948 e 1950. Em contrapartida [...] calcula-se que entre 1949 e 1951 o aumento do custo de vida foi de 15% em São Paulo e de 23% no Rio de Janeiro, enquanto o salário médio cresceu 10,5% em São Paulo e 12% no Rio de Janeiro”. FAUSTO, Boris. Op. cit.

uma vez que restringia os importados – e tornava “possível a compra de equipamentos que forneciam a capacidade produtiva”¹⁶².

Parecia que o Brasil estava acertando o passo para um projeto mais sustentável de autonomia industrial. A grande contradição, contudo, era a ineficiente distribuição dos recursos, que impedia a formação plena do mercado consumidor no Brasil. Ou seja, o movimento não significou melhorias significativas na capacidade de consumo das camadas menos favorecidas das populações, uma vez que

A drástica restrição às importações e, pois, à concorrência de manufaturas estrangeiras importadas estimula[ram] a alta de preços e o ritmo do processo inflacionário¹⁶³.

Assim, num quadro de crescente inflacionária e de empobrecimento das camadas populares, entre períodos de maior ou menor influência do Estado nos mercados, o Brasil desenhava sua economia planejada, que acabaria gerando um tempo de proliferação das indústrias e de equipamentos urbanos por todo o País. A tônica da ação dos homens públicos das décadas de 1950 e 1960 foi a presença controlada do Estado no mercado, equilibrando-se entre os objetivos de longo prazo do progresso nacional e as demandas emergenciais da sociedade:

Seria inexato dizer que ele [Getúlio Vargas, eleito presidente em 1950] deu prioridade máxima a medidas de industrialização integral, às expensas de todos os objetivos a curto prazo. [...] E, o que é igualmente importante, o governo se defrontava com muitos problemas imediatos, que, muitas vezes, assumiam precedência sobre os objetivos de longo prazo, como o era a industrialização¹⁶⁴.

Junto disso, foi se construindo uma tendência de aproximação dos empreendimentos brasileiros com os capitais estrangeiros, tanto na conjugação de investimentos para a instalação de indústrias, como no apelo às agências financiadoras, como o BIRD, para a construção da infraestrutura nacional.

¹⁶² SKIDMORE, Thomas. Op. cit.

¹⁶³ PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1993.

¹⁶⁴ SKIDMORE, Thomas. Op. cit.

2.1. Singularidade de Fortaleza

Impulsionado por medidas governamentais ou surgida como um reflexo de ações voltadas à garantia do equilíbrio da balança de pagamentos, o crescimento das atividades industriais de transformação parece ter contribuído para a elevação do nível de urbanização no Brasil nos anos que sucederam a Segunda Guerra Mundial. Afinal,

Quando se pensa em qualquer sociedade humana que tenha atingido o estágio da civilização urbana – em que a produção e/ou a captura de um excedente alimentar permite a uma parte da população viver aglomerada, dedicando-se a outras atividades que não a produção de alimentos – a divisão entre a urbe e o campo aparece claramente aos olhos¹⁶⁵.

Naquele período, um grande número de pessoas deixou o campo para tentar a vida nas cidades. Esse movimento desencadeou novas demandas de equipamentos e serviços para responder ao aumento demográfico e à complexidade das relações que começaram a se encenar, principalmente nas capitais. Entretanto, é importante lembrar que num Brasil tão plural

A questão mais urgente no campo da história refere-se hoje aos estudos das diferentes realidades sociais que compõem o conjunto do país – cada qual com seus problemas e determinações que não podem ser vistos do centro sem perder seu significado amplo. O olhar e os interesses do Estado Nacional provocam distorções irrecuperáveis sobre os problemas e interesses locais, já que o foco do Estado refere-se ao conjunto de interesses e determinações que compõem o bloco do poder e não o enfrentamento das questões em outra hierarquia, esta inflexionada pelos interesses do lugar que não pode ser exatamente os do poder central e vice-versa¹⁶⁶.

O esforço do progresso econômico capitaneado pelo Governo Federal nos anos 1950 alcançou cada realidade brasileira de uma forma peculiar. A

¹⁶⁵ SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

¹⁶⁶ IOKOI, Zilda Marca Gricoli. A necessidade das histórias dos lugares. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000. p.7.

distribuição desigual de recursos públicos, bem como um espectro múltiplo de determinantes regionais, impôs características diferentes ao crescimento urbano nas regiões nordestinas e do centro-sul do Brasil. Assim, não basta recorrer às pretensões de progresso urdidas nos gabinetes do Catete para explicar a aceleração da urbanização em cada canto do Brasil.

Em Fortaleza, as transformações urbanas do período 1945 a 1960 tomaram feições tão singulares porque, pela própria vocação de serviços da cidade, não acompanharam a máxima da industrialização. Aliás, na contramão do movimento nacional, a Fortaleza da década de 1950 assistiu a uma diminuição na sua capacidade industrial, que pode ser explicada, *grosso modo*, pela obsolescência tecnológica das fábricas e pelas dificuldades de abastecimento de insumos, especialmente a eletricidade.

O declínio do setor industrial [no Nordeste] acentuou-se na década de 1950. Destacavam-se o gênero têxtil e a agroindústria (*sic*) do açúcar, seguidos pela indústria de óleos, curtumes e fábricas de produtos alimentares. [...] Fortaleza só dispunha de 310 indústrias com 6.748 operários (Melo, 1948) Era o setor de serviços que congregava a maior parte da mão de obra trabalhadora¹⁶⁷.

Por outro lado, a cidade se afirmou como núcleo administrativo e de serviços burocráticos do Estado e ainda intensificou seu papel de entreposto comercial regional¹⁶⁸. Fortaleza recebeu um grande impulso urbanizador na década de 1950 graças, sobretudo, aos capitais ligados ao comércio.

É relevante assinalar a histórica associação da cidade com a atividade comercial. Aqui, a acumulação não se deu em função de um excedente da atividade industrial, que só ocorreu tardiamente, ainda assim de maneira incipiente. Dessa forma, a elite econômica [estava] mais vinculada ao comércio, às atividades liberais e ao desempenho da máquina pública¹⁶⁹.

¹⁶⁷ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

¹⁶⁸ Sobre a vocação urbana de Fortaleza como centro administrativo burocrático ressalte-se LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade:** conflitos de hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

¹⁶⁹ PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. **A cidade dos clubes:** modernidade e *glamour* na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2005.

O desenvolvimento do setor de serviços marcou Fortaleza na dinâmica econômica do pós-guerra e fez dela, como todas as cidades capitalistas, um espaço ao fragmentado e articulado cujas relações das partes se manifestavam empiricamente

através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de cargas e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos freqüentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques¹⁷⁰.

O perímetro urbano foi ampliado e cada vez mais ônibus e ruas permitiam que a Capital debruçasse sua influência nas cidades vizinhas. Os serviços de limpeza, abastecimento, infraestrutura e transporte foram modificados, enquanto populações e alternativas de ocupação se diversificaram. Isso se traduziu na máquina administrativa do governo democrático na cidade.

Assim, através da Lei nº 26, de 30 de julho de 1948, o prefeito transformou a estrutura balizada em diretorias gerais em secretarias municipais, dando maior agilidade e diversificando a nova estrutura administrativa da prefeitura. Foram criados os seguintes órgãos: Secretaria Municipal de Educação e Serviços Internos, Secretaria Municipal da Fazenda, Secretaria Municipal de Saúde e Assistência, Secretaria Municipal de Urbanismo e Obras Públicas, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e Abastecimento [sob a qual ficou subordinado o transporte público] e Procuradoria dos Feitos da Fazenda Municipal¹⁷¹.

Ou seja, os fortalezenses – produtores e consumidores do espaço urbano – tiveram suas ações condicionadas às mecânicas peculiares da acumulação do capital na cidade. E elas se marcaram, em primeiro lugar, pelo aumento significativo de transações do comércio internacional. Em 1948, havia “117 firmas de importação e 49 responsáveis pelas exportações”¹⁷² na cidade. Era cerca de

¹⁷⁰ CORRÊA, Roberto Lobo. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

¹⁷¹ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

¹⁷² Idem.

uma casa comercial para cada três mil habitantes¹⁷³, o que indica que, certamente, passava pelos portos de Fortaleza um volume de mercadorias muito maior do que era produzido ou consumido no interior da cidade. Isso evidenciava a forte influência da Capital sobre as outras cidades e sua tendência à expansão das atividades econômicas aos lugares distantes, bem como uma possibilidade de acumulação de capital capaz de engendrar investimentos urbanos.

Em segundo lugar, porque os problemas do crescimento demográfico apontavam a urgência de medidas de urbanização mais eficazes. Em 1945, Fortaleza tinha uma população de 205.724 pessoas. Entre 1950 e 1960, o número de habitantes de Fortaleza cresceu 90,5%¹⁷⁴. A maioria dos novos moradores urbanos chegava do interior do Estado, expulsa pelos seguidos anos de seca, que se agudizaram principalmente em 1952 e em 1958.

E, nesse sentido, o crescimento da cidade respondia à lógica contraditória do capitalismo do pós-guerra. A estiagem no semiárido nordestino era o desvio evidente das políticas de *modernização* dos poderes públicos do período. Completamente alheios aos planejamentos do desenvolvimento nacional, os agricultores pauperizados do sertão não contavam ainda – principalmente nos anos que antecederam a implantação da SUDENE, em 1960 – com políticas públicas que pudessem superar as antigas concentrações de recursos nos latifúndios ou insuficiente modelo baseado nas *obras públicas contra as secas*¹⁷⁵. Desequilibravam, assim, o progresso econômico dos anos dourados.

E, no concreto das circunstâncias, Fortaleza viu-se repentinamente cheia de gente sem dinheiro que garantisse seu acesso à cidade e de uma população desprovida de forças políticas para reivindicar o investimento do Estado em melhorias urbanas.

A pressão das migrações e das ações das multidões sobre os equipamentos urbanos e sobre as cidades e seus mercados se fazia sentir por todo o Estado do Ceará. [...] Em Fortaleza, levadas e levadas de

¹⁷³ Tomando-se a cifra de 205 mil pessoas em 1945 citada por RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

¹⁷⁴ Idem.

¹⁷⁵ NEVES, Frederico Castro. A seca na história do Ceará. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

retirantes ocupam algumas áreas da cidade e, especialmente, superlotam o Getúlio Vargas. [...] A falta de comida e as condições de alojamento serviram de estopim para diversos conflitos, que se desdobravam em passeatas e confrontos com a polícia¹⁷⁶.

Por isso, as transformações de Fortaleza não atingiram todos os habitantes da mesma forma. Ao que parece, o panorama da cidade era pintado muito mais com as tintas da escassez¹⁷⁷ que da almejada *modernidade* perseguida pelos homens públicos e pelas classes comerciais. E na cidade que se tornava cada vez mais desigual germinaram empresas de ônibus de todos os tipos, nos rastros dos trilhos da *Light*.

2.2. Modernidade e subúrbio

Graças ao aparecimento dessas novas camadas sociais, Fortaleza dos anos 1950 se espalhou para além do antigo centro comercial traçado em plano xadrez em fins do século XIX.

O decreto municipal nº 885, de 04 de dezembro de 1948, estabelecia os limites da área urbana da cidade de Fortaleza, que compreendia a conexão dos seguintes pontos, partindo no sentido leste-oeste: *Farol do Mucuripe, av. Pasteur, av. Olavo Bilac até a av. Bezerra de Menezes, até a estrada conhecida como Amingas, idem até a rua sem denominação que passava pela Igreja Salete, atravessando, na mesma direção a av. João Pessoa. Prolongando-se para o leste, passa na parte do sítio Paraíso, até encontrar a rua sem denominação do parque União, até encontrar o ramal da estrada de ferro do Mucuripe e por ele até a avenida Pinto Martins, por esta até a estrada de rodagem de Fortaleza à Messejana e por ela até encontrar o ramal de ferro já referido, até o porto no Mucuripe*¹⁷⁸.

Cada vez mais, os espaços rurais e pouco ocupados das periferias se convertiam em terras urbanas e o Centro se firmava como lugar de administração

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

¹⁷⁸ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

e serviços. As áreas periféricas mais aprazíveis, do lado leste, se valorizaram e foram ocupadas pelos novos ricos do comércio exportador.

No Brasil, os exemplos de *ex-periferias urbanas* enobrecidas são numerosos. Nas cidades litorâneas localizam-se junto do mar, como no Rio de Janeiro, em Salvador, Recife e Fortaleza. Bairros como Copacabana, Ipanema, Barra da Tijuca, Barra, Itapoã, Boa Viagem e Aldeota já foram, num passado mais ou menos distante, periferias urbanas: agora são bairros de *status*, frutos de valorizações fundiárias¹⁷⁹.

A frouxidão do controle público sobre as transações internacionais dava oportunidades para o enriquecimento dos fortalezenses que tinham reservas de capitais – ou que dispunham de créditos na praça – para investir. Conta-se que a formação das riquezas das pessoas que passaram a Aldeota nos anos 1940 e mais fortemente nos anos 1950 foi, em grande parte, tributária desse movimento e de suas relações promíscuas com as repartições do governo que cuidavam dos embarques e desembarques dos navios aportados na Capital¹⁸⁰.

Aldeota representava o espaço valorizado por uma peculiar burguesia, mais apoiada no setor comercial do que numa estrutura produtiva que viesse a alterar de modo mais abrangente a vida socioeconômica da cidade. [...] “O contrabando organizado e a sonegação de impostos envolvendo produtos como a cera de carnaúba, o algodão, a mamona, pelas silvestres e até mesmo o café” explicavam também o crescimento da Aldeota (Gaspari, 1990; Carvalho, 1963)¹⁸¹.

Certamente, a montagem da malha viária e a disponibilidade de transporte era interessante aos donos das terras da Aldeota, uma vez que assim podiam valorizar os terrenos e aumentar ainda mais seus lucros nas vendas. Valia a pena pressionar os vereadores e o governo por calçamento, traçados de ônibus, arborização e outras regalias de infraestrutura urbana nas áreas destinadas aos consumidores mais ricos.

¹⁷⁹ CORRÊA, Roberto Lobo. Op. cit. p. 18.

¹⁸⁰ Sobre as relações das grandes casas de importação e exportação com os funcionários do fisco federal e das repartições do Estado do Ceará, vale ressaltar a crônica histórica de CARVALHO, Jáder. **Aldeota**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2003.

¹⁸¹ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

Por outro lado, ocupados por migrantes ou por trabalhadores de salários achatados, proliferaram os *subúrbios*, satélites do núcleo central, com habitações populares e *mocambos*, onde as contradições do crescimento urbano legadas pela transformação da terra em mercadoria se faziam mais flagrantes. Nos desvalorizados subúrbios, a posse e uso do solo urbano eram pouquíssimo normalizados. Ocupações espontâneas, contratos de aluguel pouco claros, dúvidas sobre direitos de propriedade engendraram pendengas legais, que acabavam por enredar moradores e poderes públicos em complexas transações políticas para as tão necessárias desapropriações¹⁸².

[Nas áreas mal localizadas] não resta aos proprietários fundiários senão o loteamento de suas terras como meio de extrair a renda da terra. E se trata de loteamentos populares, com o mínimo de infra-estrutura. Tendo em vista o baixo poder aquisitivo da população que para aí se desloca, não há interesse desses proprietários em se transformarem em promotores imobiliários. Apenas realizarão o loteamento: as habitações serão construídas pelo sistema de autoconstrução ou pelo Estado¹⁸³.

Para piorar, com habitantes pobres, os subúrbios de Fortaleza não tinham porta-vozes em sua defesa junto ao governo. Sua forma de pressão se resumia à presença que maculava as perspectivas de progresso da população endinheirada. Então, faltava toda sorte de serviços básicos.

Enchentes, mosquitos, valas negras, crimes, esquadrão da morte, horas e horas perdidas em precários transportes coletivos, eis alguns aspectos do cotidiano desta periferia urbana, fruto de uma ação espacialmente diferenciada dos proprietários fundiários¹⁸⁴.

Não que os moradores dos subúrbios se alheassem dos canais formais de reivindicações. Em tempos de luta democrática, a Câmara de Vereadores de Fortaleza recebeu inumeráveis abaixo-assinados de moradores de bairros em formação, pleiteando iluminação, limpeza, arborização. Era necessário estender o

¹⁸² Idem.

¹⁸³ CORRÊA, Roberto Lobo. Op. cit. p. 19.

¹⁸⁴ Idem.

serviço de telefone, construir praças e até cercar lagoas. A falta de transporte público embalava queixas e mais queixas levadas aos jornais.

Insistentes pedidos nos têm sido feitos no sentido de apelarmos para o capitão Almir Mesquita fim de que providencie, o quanto antes, o tráfego de ônibus para a Barra do Ceará. Trata-se de uma providencia inadiável porquanto é sobremodo deficiente o transporte para aquele local. Estamos certos que o digno comissário de trânsito tomara medidas que venham de encontro ao desejo da população da Barra do Ceará¹⁸⁵.

Entretanto, os cuidados se resumiam aos determinantes dos pleitos, uma vez que a lógica de construção da cidade, crivada na centralização dos capitais, legava um lugar desassistido à população de trabalhadores e migrantes. Na incapacidade das autoridades públicas de estender o acesso ao transporte aos lugares mais distantes, a questão habitacional de Fortaleza revelava um de seus aspectos mais cruéis, uma vez que dificultava a grande número de pessoas o acesso a vários bens públicos.

O ônibus que fazia a linha do bairro [Pirambu, por volta de 1950] tinha seu ponto final na rua Braga Torres, após passar pelo Moura Brasil. Ali começava o Pirambu. Na continuação dessa rua ficava um trecho muito habitado, dos dois lados, formando uma longa rua. No testemunho de uma moradora: *consolo de iluminação, aquela lâmpada lá em cima daquele mastro, do prédio da Marinha, mas não ilumina nada*. Num riacho, situado entre o Pirambú e o Moura Brasil, havia uma estreita ponte, denominada *pinguela* ou *pavilhão* que só dava passagem a uma pessoa e no inverno (*sic*) o povo tinha que caminhar dentro d'água. Na rua calçada, que ia até a praia, só passavam as camionetas (*sic*) que transportavam passageiros, mas a população não morava *naquele rumo*¹⁸⁶.

Na outra face da mesma moeda, o transporte público surgia como instrumento de segregação territorial da cidade sob o controle do governo de Fortaleza. Era importante viabilizar os deslocamentos dos habitantes da periferia aos locais de trabalho, mas, nesses casos, a ação do Estado se limitava às necessidades mais elementares das pessoas.

¹⁸⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 fev. 1948.

¹⁸⁶ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit. p. 43-44.

Talvez por isso ele se desinteressasse em fiscalizar o serviço ou em se desgastar em enfrentamentos com as empresas de ônibus, que, notadamente perdiam dinheiro com os itinerários mais distantes e com os caminhos mal tratados do subúrbio. Daí as constantes denúncias sobre as condições precárias de conforto dos ônibus e sobre a irregularidade dos horários. Em 1951, o seu Lauro Vieira Costa, morador da Vila Brasil, denunciava a ação desigual das autoridades sobre as diferentes áreas da cidade:

Vila Brasil é um bairro que está quase que completamente desprovido de transportes. O único ônibus que havia (ônibus, não calhambeque!), está se quebrando e muitas vezes é jogado dentro da garagem, prejudicando assim a dezenas de pessoas que se vêem forçadas a se locomoverem a pé para a cidade. Providências do governo para acabar com os abusos daquela empresa, nenhuma. Se Vila Brasil fosse um bairro rico como Aldeota, talvez o Sr. Raul Barbosa já tivesse mandado aviões para transportar os burgueses. Acontece...¹⁸⁷

E nas sobreposições da grande cidade forjada nos imperativos do comércio que dividia seus moradores a partir de sua capacidade de consumo, os ônibus ganhavam, ainda, mais um significado. A chegada das grandes montadoras de carros no Brasil colocara na ordem do dia uma questão inusitada: os problemas não estavam mais na produção, mas na venda de automotores. O senhor Lúcio Meira, à frente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em 1959, atribuía ao financiamento para a aquisição de veículos a responsabilidade pela consolidação da indústria automobilística nacional¹⁸⁸.

Era preciso aquecer o mercado, principalmente a venda de coletivos. Os motivos para reservar crédito aos empresários de ônibus se misturavam nas soluções para o problema do inchaço das grandes cidades. O drama da sub-habitação urbana não era, para o diretor do BNDE, um problema de moradia:

Não se conforma o operário com as mais tristes condições em que vive nesses cortiços [...] por um fator exclusivo da sua ignorância ou pela

¹⁸⁷ **O Democrata**, Fortaleza, 5 jul. 1951.

¹⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 2 dez. 1959.

impossibilidade de morar noutra lugar. Não: o fator principal, como dissemos, é o de transporte¹⁸⁹.

Ou seja, com ônibus novos e fartamente distribuídos, a cidade podia crescer. Os trabalhadores – usuários de ônibus – poderiam morar nos subúrbios, fazendo suas viagens diárias ao emprego sem maiores atropelos. E assim poderiam habitar longe das áreas valorizadas do Centro, favorecendo o capital imobiliário, que, no processo de transformação da cidade em coisa venal, interessava-se em lotear o espaço urbano central entre consumidores que podiam pagar mais.

2.3. Ruas e motores

Se faltavam ônibus no subúrbio, os problemas de locomoção atingiam todas as áreas de Fortaleza. As queixas sobre circulação eram os dissonantes da *civilização do automóvel* que marcou os anos 1950 e por isso, nas áreas centrais, foram a inspiração para várias modificações na anatomia urbana nos anos 1950, traçadas nas pranchetas dos homens públicos, com o propósito de equilibrar as novas demandas com o já ultrapassado modelo urbano.

As medidas para trazer fluidez ao trânsito traduziam, sobretudo, as ansiedades daqueles que achavam que *modernidade* significava o domínio sobre a técnica e o controle da velocidade¹⁹⁰. Em 1946, existiam 852 automóveis e 50 ônibus circulando em Fortaleza. Possivelmente graças às facilidades de importação de peças, passados três anos, esses números multiplicaram-se. Eram 1.737 carros e 228 ônibus, evidenciando um aumento de mais de 300% na frota de coletivos em 1949¹⁹¹. Em 1952 eram quatro mil automóveis¹⁹².

¹⁸⁹ **O Povo**, Fortaleza, 2 dez. 1959.

¹⁹⁰ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit. Diga-se de passagem que velocidade e domínio tecnológico eram atributos muito distantes do que os vagarosos bondes elétricos da *Light* podiam oferecer à cidade em fins da década de 1940. Daí a impressão de que a retirada dos bondes de circulação em 1947 e de que os blecautes de energia espelhavam a inadequação da estrutura da antiga companhia inglesa aos novos padrões de lógica industrial.

¹⁹¹ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

¹⁹² RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit.

E se os motores a gasolina eram os signos mais evidentes do progresso, não o eram menos toda a parafernália eletrônica que invadiu os sonhos dos fortalezenses. Eram geladeiras, rádios, aspiradores de pó, vassouras elétricas, torradeiras¹⁹³, junto com novas opções de lazer e do grande modelo de comportamento representado pelo cinema¹⁹⁴.

Esses novos hábitos de consumo de apetrechos materiais e simbólicos¹⁹⁵ se construíam num movimento econômico e cultural tão complexo que tornava as diferenças entre os moradores de Fortaleza mais agudas. Formavam-se “numa realidade de carência e pobreza, [onde efervescência e euforia eram] compartilhados de maneira mais efetiva apenas pelas camadas social e economicamente privilegiadas”¹⁹⁶.

O Centro, que historicamente reunia as atividades econômicas da cidade, no entusiasmo da prosperidade, recebia seus primeiros arranha-céus e multiplicava seu número de usuários¹⁹⁷. Era, certamente, a região da cidade que impunha as medidas mais emergenciais de modernização e controle do fluxo de pessoas e carros. Ali as linhas de ônibus convergiam numa miríade de pontos de estacionamento espalhados pelas praças e alcançados depois de verdadeiras aventuras coletivas sobre ruas estreitas e precariamente transitáveis.

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 construído¹⁹⁸.

Enfim, resultados do controvertido progresso material, as feições do Centro eram atentados ao sonho veloz da modernidade. Talvez os problemas da circulação no Centro de Fortaleza mostrassem a feição que os *gargalos de desenvolvimento* do planejamento brasileiro tomavam nos cenários nos quais a acumulação de capitais dependia do setor de serviços. Nessas situações

¹⁹³ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit.

¹⁹⁴ PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. Op. cit.

¹⁹⁵ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit.

¹⁹⁶ PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. Op. cit.

¹⁹⁷ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. Op. cit.

¹⁹⁸ ROCHA, Herbert. **O lado esquerdo do rio**. São Paulo: Hucitec, 2003. p. 116.

tipicamente urbanas, o transporte deficiente não obstaculizava a fluidez de matérias-primas ou de mercadorias¹⁹⁹, mas, sobretudo, impedia a aproximação de trabalhadores e consumidores, ao tempo em que desorganizava o mercado dos espaços da cidade.

A comissão [técnica mista do Brasil e dos Estados Unidos, que elaborou o Relatório Abbink em 1949] via a necessidade de medidas para reestruturar o mercado interno brasileiro, o qual, nunca bem organizado, havia sido lançado em confusão [...] pelo efeito distorsivo do surto de especulação imobiliária urbana. Finalmente, o relatório dava ênfase às sérias deficiências nas áreas do transporte e da energia e reconhecia que essas áreas de estrangulamento iriam requerer vigorosa ação estatal²⁰⁰.

Dessa forma, as tentativas dos poderes públicos de administrar o caos dos movimentos e as questões sobre transporte coletivo de passageiros debutaram no moderno pensamento urbanístico do Brasil.

Argumentava-se que não era possível organizar as cidades, desenvolver planos de urbanização e uso do solo e, ao mesmo tempo, manter a oferta dispersa e sem nenhum controle por parte dos poderes públicos municipais²⁰¹.

Entretanto, em cada nova circunstância ligada aos problemas de ônibus, as autoridades de Fortaleza respondiam com medidas improvisadas que não surtiam efeitos evidentes. Por isso, acabavam por escancarar os limites da cidade ideal projetada em papel. Inauguravam o *não-espaço* contraditório do legal, fugidio do exercício cidadão²⁰². Criavam teias de relações nas quais eram as determinantes da vida indomável ao saber técnico que imprimiam dinâmicas próprias de funcionamento e regulação²⁰³.

¹⁹⁹ SINGER, Paul. Op. cit.

²⁰⁰ SKIDMORE, Thomas. Op. cit.

²⁰¹ BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante [et al.]. Op. cit.

²⁰² ROLNIK, Raquel. Op. cit.

²⁰³ CERTEAU, Michel de. Andando na cidade. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 23, IPHAN, 1994.

Enquanto saber técnico, que se quer alheio à esfera do político, [o urbanismo] concebe a questão urbana como um espaço-tempo carente de ordenação, sequioso por medidas científicas que lhe imprimam conformação racional²⁰⁴.

Com a retirada dos bondes de circulação, a reordenação do tráfego de ônibus nas ruas do Centro ganhou ainda mais espaço nas discussões sobre a cidade. Como o Centro concentrava o itinerário de muitas das novas linhas de ônibus, era necessário disciplinar as condições de parada por ali.

Em 1948, depois de inúmeras experimentações, os preparados técnicos da Inspetoria Estadual de Trânsito trataram de esquadrihar os números da equação do transporte para chegar a uma solução viável para o engarrafamento causado pelos coletivos no Centro. O pensamento que os embalava era fundamentado numa rigorosa análise da situação e na constatação racional da melhor alternativa de ação. Então, resolveram transferir os pontos de ônibus da Praça do Ferreira para a Praça do Carmo. Coube ao capitão Mesquita, Inspetor do Trânsito do Ceará que coordenara o estudo, ir aos jornais para esclarecer à população sobre os motivos plausíveis que o levaram a propor tal medida:

Os ônibus de São Gerardo e outros que servem aquela zona não podem, como muitos querem, permanecer na rua Pedro Pereira nem ir para a praça do Ferreira. E fácil é demonstrar. Há na linha do Alagadiço 32 veículos, para receberem passageiros, são necessários lugares para 8, o que não é possível conseguir naquele trecho, nem na praça do Ferreira, onde, param numerosos outros. Vejamos porque: no Ceará, um ônibus leva o tempo médio de 4 minutos para carregar e sair, sendo a distancia média da linha de menos de 5 mil metros. Supondo que os autos largassem o cronômetro e sendo de 64 o seu numero, juntando-os aos que já se acham em nosso principal logradouro, chegaríamos á conclusão de que, quando o primeiro terminasse de carregar, o 6º, que estava a 2 mil metros de distancia, encostava no ponto, uma vez calculada sob a velocidade média de 30 quilômetros. Ora no 2º carro, teríamos mais 4 minutos. E assim, numa simples progressão, pudemos imaginar qual seria o resultado dentro de meia hora. Depois, desse tempo, a quase totalidade dos carros, estará aguardando a sua vez. Não haveria, então, apenas filas de passageiros. Existiram outras muito maiores, - as dos ônibus – aguardando lugar na Praça do Ferreira. E um curso se formaria.

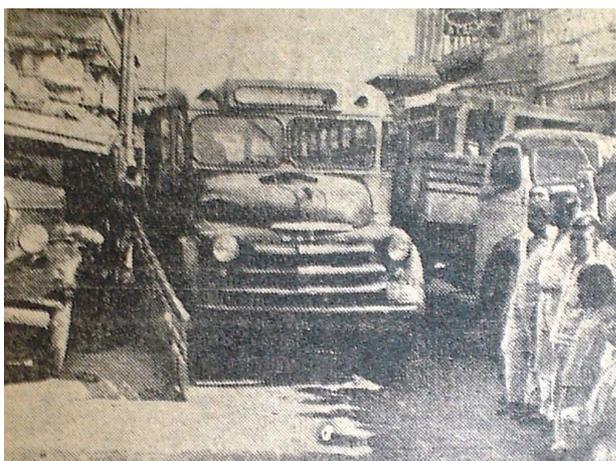
²⁰⁴ SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Fortaleza:** imagens da cidade. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.

Vamos agora – prosseguiu o capitão – á segunda hipótese, ou seja, levar para a praça do Ferreira, como alguns querem, todos ônibus de Fortaleza. Nesse caso, mais de 44 de Parangaba, 10 de Aldeota e 18 da Empresa Iracema, perfazendo um total de 136, haveriam de entrar naquele local. Teríamos, por conseguinte, trabalhando na mesma progressão, o ultimo quarteirão da Floriano Peixoto. Liberato Barroso e Pedro Borges, que seriam as ruas de entrada, com ônibus em coluna por dois, aguardando, como no problema anterior, o instante de entrar. Em outras palavras, fica aqui bem claro que, mesmo que nenhum deles parasse na Praça do Ferreira, se formaria ali um curso perpetuo, sem finalidade alguma²⁰⁵.

O problema ficava ainda mais grave porque, para garantir os lucros das viagens, os ônibus esperavam atingir lotação completa para começar a circular e, por isso, ficavam muito tempo congestionando as ruas. Então,

o sr. vereador Mário de Assis [apresentou à Câmara Municipal] um aditivo no sentido de que os ônibus em vez de estacionarem nos pontos a espera que a lotação [ficasse] completa, [passassem] a estacionar nos fins das respectivas linhas²⁰⁶.

A infundável espera a que eram submetidos os passageiros nos pontos intermediários enquanto os ônibus atrasavam as partidas²⁰⁷ não era questão que incomodasse o vereador. Ele, como seus pares, queria resolver o problema de fluidez do trânsito que incomodava os cidadãos motorizados. Para isso, bastava deslocar os pontos de paradas mais demoradas para lugares mais ermos.



Tráfego de automóveis nas ruas do Centro de Fortaleza. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 11 fev. 1952.

²⁰⁵ **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1948.

²⁰⁶ Ata da Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 16 de janeiro de 1948.

²⁰⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 abr. 1952.

Não bastassem os limites da sugestão do vereador – uma vez que em nada contribuía para melhorar a situação do transporte coletivo –, tanto empresários de ônibus quanto passageiros eram resistentes à transferência das paradas de ônibus. Aqueles porque o número de passageiros era mesmo maior nas ruas do Centro. Estes porque, desacostumados com o agigantamento repentino da cidade, ainda estranhavam as distâncias que teriam de percorrer a pé, mesmo no perímetro diminuído. Dessa forma, a primeira grande tentativa de tirar os ônibus da Praça do Ferreira foi por água abaixo.

Em 1948, os jornais e a emissora Ceará Rádio Clube – PRE 9 – manifestaram-se contra a decisão do Prefeito Acrísio Moreira da Rocha de transformar a Praça do Carmo em local de estacionamento de ônibus. Reclamava-se que seria *prejudicial colocar os veículos de São Gerardo e outras linhas num logradouro distantes vários quarteirões do centro comercial*. Na realidade, a distância representava apenas quatro pequenos quarteirões até a Praça do Ferreira²⁰⁸.

A situação piorava a cada dia, com o crescimento do número de automóveis. Mesmo assim, as medidas das autoridades eram lacônicas e difíceis de entender. Em 1952, houve uma nova reunião entre os técnicos da Inspetoria de Trânsito e os empresários de ônibus para cuidar do caso do engarrafamento do Centro.

Ficou resolvido, então, que a partir [daquela] semana os ônibus estacionariam [na Praça do Ferreira], da maneira como vinha ocorrendo. Mas demorariam apenas o tempo suficiente para apanhar os passageiros. Por outro lado, ficou estabelecido que a demora que se vinha verificando, na Praça do Ferreira, será permitida, de agora por diante, nos fins das linhas²⁰⁹.

As tímidas orientações bastavam para tornar mais confuso o tráfego e descontentar os passageiros da cidade:

²⁰⁸ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

²⁰⁹ **O Povo**, Fortaleza, 14 fev. 1952.

Quando se espera que uma medida seja capaz de corrigir um defeito qualquer, eis que surge uma nova complicação. Vamos a um exemplo: A medida tomada pela Inspetoria de Trânsito e que mereceu aplausos gerais proibindo o estacionamento demorado dos ônibus na Praça do Ferreira, criou complicações que precisam ser eliminadas [...] Como o tempo de permanência na Praça do Ferreira é limitado [...], os ônibus estão demorando mais no fim da linha, dando tempos a que as filas aumentem. Dessa forma não há possibilidade de o ônibus sair com lotação pequena, mas, em compensação, o povo é que sofre e se impacienta nas filas.²¹⁰

O dilema do estacionamento de ônibus no Centro persistiu durante toda a década de 1950 e se estendeu pelos anos seguintes. Em 1956, o coronel Murilo Borges, Secretário de Segurança Pública do Ceará, iniciou uma investida para retirar os ônibus da Praça do Ferreira. Limitou os horários e lugares de estacionamento para cargas e descargas e projetou novos pontos de paradas²¹¹. Em junho daquele ano, várias linhas já tinham sido deslocadas. Era de se

esperar que, do sacrifício do povo em andar um pouco mais em busca das filas para o transporte diário, result[asse] pelo menos o descongestionamento da Praça do Ferreira, como compensação²¹².

Quando os derradeiros ônibus saíram da Praça do Ferreira e foram para a Praça José de Alencar e adjacências, ainda em junho daquele ano, as autoridades se depararam com o desafio de controlar os ônibus que já estacionavam por ali, “de molde a que êsse logradouro não [ficasse] também congestionado”²¹³. Para minorar o impacto nos pedestres, que teriam de percorrer alguns quarteirões a mais para pegar o ônibus, o trânsito de automóveis foi suspenso na rua Guilherme Rocha. Era como transferir o problema de um lugar para outro. Apesar disso, o governador Paulo Sarasate ficou satisfeito com o resultado:

Desse modo, já estão sendo devidamente compreendidas por parte do público providências como a retirada dos transportes coletivos da Praça do Ferreira para locais não muito mais distantes, como a Praça José de

²¹⁰ O problema do trânsito: medida adotada pela Inspetoria de Trânsito. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 mar. 1952.

²¹¹ **O Povo**, Fortaleza, 23 abr. 1956.

²¹² **O Povo**, Fortaleza, 9 jun. 1956.

²¹³ **O Povo**, Fortaleza, 13 jun. 1956.

Alencar e as ruas da Assunção, Barão do Rio Branco e Pedro Pereira e bem assim a supressão do tráfego de veículos em três quadras da rua Guilherme Rocha, a qual, destinada, nesse trecho unicamente a pedestres atende principalmente às conveniências e condições de segurança do grande público que se desloca entre a zona comercial da cidade e a Praça José de Alencar onde estão concentrados mais ou menos 50% dos coletivos que servem aos bairros de Fortaleza²¹⁴

A iniciativa mais ousada de controle do tráfego partiu da equipe da Inspetoria de Transito. Tratava-se de subverter o traçado concêntrico das linhas de ônibus, adotando itinerários circulares com carros trafegando em sentido oposto, pelo menos nas ruas dos bairros mais próximos do Centro. Essa parecia ser uma fórmula eficiente de driblar a escassez de coletivos e numa mesma tacada desafogar o tráfego na área. A ideia começou a ser aplicada em 1948, nas linhas da Aldeota e Jacarecanga e num trajeto que unia as praças principais do Centro²¹⁵.

Mas os ônibus circulares não redundaram nos resultados esperados. Em maio, um grupo de vereadores já organizava um requerimento “no qual [pedia] informações à Inspetoria Estadual do Trânsito sobre a retirada da linha circular de ônibus da avenida Dom Manuel”²¹⁶. A Inspetoria parecia ter desistido da ideia de multiplicar as linhas circulares:

O sr. Manoel Feitosa também apresenta um aditivo no sentido de que se apele ao referido inspetor [do Trânsito] que despache o requerimento do proprietário da empresa do Campo da Aviação que deseja fazer uma linha circular, passando pela rua Djalma Petit²¹⁷.

Em 1955 a cidade tinha apenas três linhas circulares: na avenida 13 de maio, passando por Joaquim Távora, em Itaoca, através do Cocorote e na rua Sólon Pinheiro²¹⁸.

O vai-e-vem das medidas sobre a circulação do trânsito evidenciava as incertezas dos administradores e o descontrole sobre a rápida multiplicação da

²¹⁴ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1957 pelo governador Paulo Sarasate. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1957.

²¹⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 set. 1948.

²¹⁶ Ata da 93ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 5 maio 1948.

²¹⁷ Ata da 93ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 16 nov. 1948.

²¹⁸ UCHÔA, Waldery. Anuário do Ceará, A Fortaleza, 1955-1956. Fortaleza.

cidade. Isso explica o porquê de, enquanto os coletivos eram considerados os vilões do engarrafamento do Centro, paradoxalmente a Prefeitura ter começado, em 1948, os projetos para a construção de um abrigo central de ônibus em plena Praça do Ferreira. Acrísio Moreira da Rocha, prefeito na ocasião, lembrou como a proposta de retirar os ônibus do Centro, tão almejada pelas equipes da Inspetoria Estadual, pouco influenciou na decisão do Abrigo Central:

Houve um incêndio na Praça do Ferreira e o monturo ficou lá por uns 8 a 10 anos. Quando assumi, tinham vendido um pedaço da Praça e a Prefeitura estava devendo ao funcionalismo. Foi um deus-nos-acuda. Tinha que fazer algo para evitar que outro caso semelhante acontecesse, mesmo não dispondo de muitos recursos. A idéia do abrigo de passageiros me veio do fato de Fortaleza ter, no inverno, chuvas rápidas e imprevisíveis, e, no verão, um sol escaldante. Até brinquei dizendo que serviria também para alguém se esconder da namorada ou do cobrador²¹⁹.

O Abrigo Central foi inaugurado em 15 de novembro de 1949 “e entregue ao seu concessionário, o empresário Edson Queiroz, vencedor de uma concorrência para usá-lo comercialmente pelo período de 13 anos”²²⁰. As linhas arrojadas do pavilhão construído em concreto combinavam com as expectativas simbólicas que embalavam os anos 1940s. Criado no embalo do incremento do comércio, ele se tornou o principal núcleo de sociabilidade do Centro até sua demolição. Além da parte de estacionamento dos ônibus, o grande vão da construção era ocupado por pequenos boxes de serviços:

Logo na frente, começando pelo lado leste (Floriano Peixoto), tinha o Alar Revistas e Jornais, cujo gerente era o bom Vicente Alverne. No mesmo lado, o primeiro Café Expresso, do outro lado a Tabacaria do Sargento. Depois tinha o famoso e movimentado Café Embaixador. [...] No centro ficavam as cadeiras dos engraxates [...] Ao lado das cadeiras dos engraxates, o Café do Presidente, o maior e mais bem instalado e do outro lado a famosa lanchonete do Pedão da bananada [...]. Tinha também a banca de jornais do Bodinho, a mais antiga²²¹.

²¹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1976.

²²⁰ ESPÍNOLA, Rodolfo. Op. cit. p. 85

²²¹ **O Povo**, Fortaleza, 11 fev. 2001

O Abrigo Central acabou juntando ainda mais ônibus e gente nas congestionadas ruas. Junto da multidão, trouxe a sujeira e a algazarra de ambulantes e mendigos. Segundo o vereador Bayma, em 1953, o prédio já estava em condições péssimas de conservação, “em face da fome de lucros dos seus concessionários e, por isso, estava se tornando um mercado e não um refúgio para os passageiros de ônibus, para o qual fora criado”²²².

Em 1963, quando o contrato de arrendamento da Prefeitura ao senhor Edson Queiroz estava prestes a se findar, o prefeito Murilo Borges teve a intenção remodelar a Praça do Ferreira e demolir o *monstrengo*²²³. Em 1965, os inquilinos receberam a ordem de despejo, mediante indenização em dinheiro ou um *ponto* na avenida Beira-Mar²²⁴. No ano seguinte, o abrigo foi demolido.

Porém, houve quem tentasse enfrentar o entupimento das ruas de forma menos superficial. Em 1952, o engenheiro Sabóia Ribeiro concluiu um novo plano urbanístico para Fortaleza, no qual indicava a necessidade de uma série de desapropriações, principalmente na região central. As sugestões do engenheiro foram aprovadas pelos vereadores, mas não contaram com a regulamentação sobre o repasse dos recursos para a realização. Então, as obras não saíram do papel:

Conseqüentemente, a rua General Sampaio não foi alargada, o que facilitaria o fluxo urbano. O alargamento só foi permitido no sentido norte-sul. As ruas que corriam de leste a oeste, como Liberato Barroso, Senador Alencar e João Moreira poderiam ser alargadas. O acesso à Praça do Ferreira continuou a ser feito por meio de ruas estreitas [...] O plano fora considerado antieconômico porque indicava o alargamento de diversas avenidas, como a Dom Manuel, a Duque de Caxias e a avenida Imperador²²⁵.

O mesmo aconteceu com a proposta do doutor César Cals, quando, em 1956, lhe pareceu razoável que a Prefeitura instalasse linhas duplas para os ônibus, podendo então deixar os movimentos mais rápidos e ampliar a oferta de

²²² Ata da 46ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 1º de outubro de 1952.

²²³ **O Povo**, Fortaleza, 31 mar. 1963.

²²⁴ **O Povo**, Fortaleza, 6 fev. 1965.

²²⁵ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

ônibus. Seria, talvez, uma solução mais duradoura para diminuir os engarrafamentos. Entretanto, a medida exigia dinheiro – que a Prefeitura não tinha – para alargar a rua Liberato Barroso e uni-la com a avenida Santos Dumont, criando um corredor de fluxo direto²²⁶.

De qualquer forma, o imperativo dos desdobramentos econômicos era matéria-prima para os urbanistas do momento. Seus planos consideravam os próximos passos do capital na cidade, previam seus impactos nas ruas e cuidavam de harmonizar os problemas de locomoção com a rapidez das necessidades do comércio. Era preciso demolir as antiguidades do lento passado, esclarecer os governantes, educar a população para acolher a sabedoria da racionalidade urbana²²⁷. Em 1957, o engenheiro Hamilcar Távora expôs um plano ousado para resolver o engarrafamento, abrindo avenidas radiais, desapropriando imóveis, fechando ruas. Estava convicto da inserção cada vez mais marcada de Fortaleza na economia de mercado:

Ou tratamos imediatamente do problema [...] ou não poderemos mais fazê-lo. Isso porque, com o advento da economia coletiva a que Fortaleza impreterivelmente terá que chegar, tornar-se-ão impossíveis as indenizações de prédios que estiverem na área das artérias que terão de ser – mais cedo ou mais tarde – alargadas [...]. Ainda estamos na fase da economia individual e os prédios ainda são pequenos e de custo mais razoável. [...] Com a super-saturação do mercado interno de veículos, o problema mais se agigantará. O Centro de Fortaleza não comportará mais o tráfego e as conseqüências para nossa economia serão absurdas²²⁸.

Entretanto, no conflito dos interesses dos fazedores da cidade, acabou faltando dinheiro para as reformas mais amplas. Talvez porque o percurso de Fortaleza em direção às metrópoles capitalistas tinha o tempero dos antigos

²²⁶ **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1948.

²²⁷ Segundo Hamilcar de Castro, a solução era superar antigos comportamentos provincianos. Segundo o técnico, suas sugestões requeriam “um homem dinâmico na Prefeitura e que não tema a opinião pública, que interpreta as grandes iniciativas diferentemente. Um exemplo disso é a chamada rua do Ouvidor que, para mim, não passa de um simples esnobismo sem nenhuma finalidade prática para a população. Seu benefício foi o de piorar, de maneira considerável, o engarrafamento no nosso reduzido e antiquado Centro. [...] Deveria ser feita uma campanha de esclarecimento à população fazendo ver essa necessidade urgente”. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º dez. 1957.

²²⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º dez. 1957.

interesses onde a lógica do capital não tinha se realizado plenamente nos anos 1950. As riquezas eram concentradas e os salários baixos, fazendo com que o mercado consumidor não se universalizasse. Fortaleza era tomada por muitos trabalhadores informais. As decisões políticas eram fundadas em desmandos ou em apelos populistas. A cidade não era de todos. Assim, a ideia de se fazer um *fundo de urbanismo*, como sugeria o engenheiro Hamilcar, não vingou.

A quintessência da disciplina de tráfego de automóveis foi instalada nas esquinas de Fortaleza definitivamente em abril de 1953 e foi tanto moderna quanto modesta. Muito mais baratos que as desapropriações ou redesenhos de ruas, os semáforos prometiam diminuir o assustador número de acidentes e atropelamentos na cidade²²⁹. Funcionariam perfeitamente conveniados com uma fiscalização de trânsito rigorosa, que garantisse o respeito dos motoristas às luzes verdes e vermelhas do automático²³⁰. Além disso, eram mecanismos moderníssimos para sincronizar o tempo usado no vai-e-vem dos carros, azeitando a fluidez das vias:

Trata-se, na realidade de uma medida acertada e que de há muito já se fazia necessária a sua concretização. Por isto que, em Fortaleza, cidade de vida comercial intensa e extremamente centralizada, com uma frota de veículos das mais numerosas, é onde as regras de trânsito têm sido descuidadas por motoristas e pedestres, constituindo esse estado de coisa um perigo permanente à vida dos transeuntes²³¹.

A primeira leva de semáforos foi instalada numa área que compreendia as ruas Guilherme Rocha, Liberato Barroso e Duque de Caixas. Trouxe ritmos inéditos de convivência com a cidade e criou um controle homogêneo que mesclava a velocidade automotora com as temporalidades das carroças. O domínio dessa nova cadência, contudo, ainda engatinhava em Fortaleza:

No cruzamento das ruas Guilherme Rocha e Senador Pompeu, dois homens, montados em cavalgaduras e com destino ao mercado, deparam com um semáforo. [...] Ambos se detiveram ante o espetáculo luminoso durante alguns minutos [...] *Mas o mercado os espera. Com*

²²⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 7 mar. 1953.

²³⁰ **O Povo**, Fortaleza, 9 abr. 1953.

²³¹ *Idem*.

tristeza conseguem finalmente desligar-se do belo espetáculo e atravessam o cruzamento. Entretido com sua manobra, o policial nem os viu passar. E o sinal estava vermelho! (Chabloz, 1993, p. 201)²³²

Se por um lado era necessário condicionar paradas, por outro era preciso acelerar os movimentos. Para isso, a cidade teria de passar por uma grandiosa intervenção de calçamento de ruas. O tema era motivo de frequentes discussões nos jornais e na Câmara de Vereadores. Na reunião de 8 de julho de 1948, por exemplo, eles receberam apelos dos moradores para o calçamento do bairro do Matadouro Modelo, no Jardim América, e reivindicaram pavimentação na rua José Avelino²³³. As poucas ruas calçadas estavam mal conservadas e em condições péssimas de conservação:

Até o fim da década de 50, a pavimentação se restringia às [ruas] contidas no perímetro central e outras que faziam ligação do Centro com bairros como o Benfica, José Bonifácio, Jacarecanga, entre outros. A pavimentação era de pedra tosca, sendo as ruas e avenidas consideradas mais importantes pavimentadas com paralelepípedos e concreto²³⁴.

E, mesmo nas ruas centrais, a situação piorou depois que começou a retirada dos trilhos dos bondes elétricos, em novembro de 1948²³⁵.



Retirada dos trilhos do bonde elétrico da linha do Alagadiço. **O Povo**, Fortaleza, 26 jul. 1949.

²³² SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002. p. 33.

²³³ Ata da 117ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 8 jun. 1948.

²³⁴ RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone de et al. Op. cit. p. 71.

²³⁵ Ata da Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 8 nov. 1949. O senhor Isaac Maciel disse que há dias foram arrancados trilhos da antiga linha de bonde José Bonifácio e deixando cerca de três quarteirões sem calçamento, dificultando o tráfego de veículos.

Então, a Prefeitura viu no conserto uma oportunidade de recuperar pelo menos as artérias que haviam ficado prejudicadas. Na sessão da Câmara Municipal em 9 de abril de 1949, o assunto foi tratado:

O sr. Denizard Macedo traz ao conhecimento da Casa o fato do sr. Prefeito estar cobrando a particulares o conserto de calçamentos decorrente do arrancamento dos trilhos da *Light*. O sr. Edmilson Pinheiro reporta-se ao assunto e diz que recebeu idêntica reclamação. O sr. José Diogo faz algumas considerações sobre o assunto. O sr. José Júlio sugere que se deve examinar melhor o caso, pois o que ocorreu foi a mudança de pedra tosca para paralelepípedo. O sr. Edival Távora concorda com a sugestão do sr. José Júlio²³⁶.

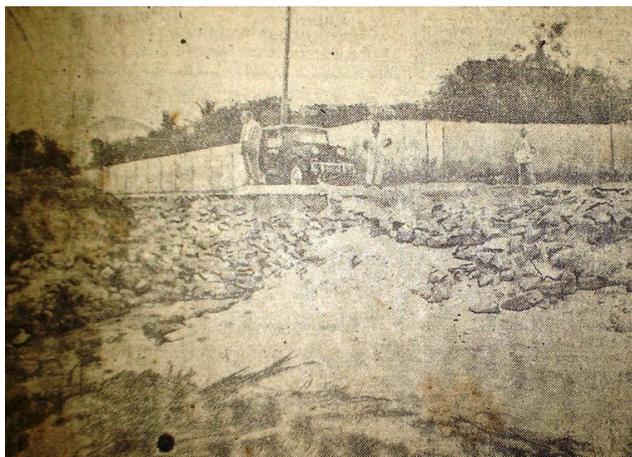
E os caminhos urbanos que precisavam de calçamento se multiplicavam à razão dos itinerários de ônibus. Em 1952, havia 46 linhas de ônibus, que chegavam até os subúrbios de São Gerardo, Barra do Ceará, Messejana e Parangaba em ruas precariamente calçadas. Só a Empresa São Jorge, que operava nas linhas Soares Moreno, Tristão Gonçalves, LBA, Estrada de Ferro, Dom Manuel e Justiniano de Serpa – próximas, portanto, da área central – reclamava de percorrer 100 quilômetros mal-tratados em cada viagem²³⁷.

Como andar sacolejando por ruas esburacadas era uma dificuldade a mais no já variado cardápio de desafios dos passageiros de ônibus, mesmo as tímidas investidas em pavimentação já desencadeavam transformações nos roteiros. Em 1953, a Dona Maria Eulália pediu aos vereadores que interferissem junto à Inspetoria Estadual de Trânsito, “no sentido de que os ônibus da Empresa Viação São Vicente de Paula, que [faziam] a linha ‘Santo Antônio’ [passassem] a trafegar pelas avenidas Pasteur e Gomes Passos, as quais já se [achavam] devidamente pavimentadas”²³⁸.

²³⁶ Ata da 339ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 9 de abril de 1949.

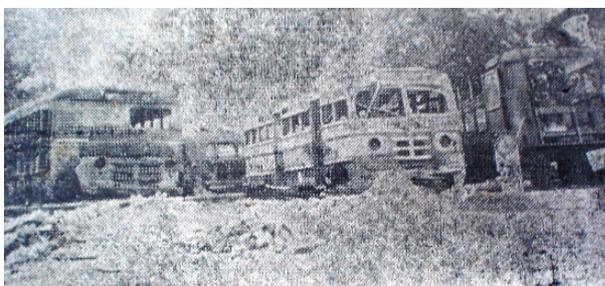
²³⁷ UCHÔA, Waldery. Anuário do Ceará. Fortaleza: 1952.

²³⁸ Ata da 56ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 18 de maio de 1953.



Avenida Getúlio Vargas, próxima do Náutico Atlético Clube. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 maio 1959.

O calçamento tosco, entretanto, era coisa do passado. Não combinava com a rapidez do progresso da Capital, tampouco com as necessidades dos proprietários de ônibus e dos habitantes motorizados. E, mesmo com grande parte da periferia sem nenhum calçamento, era preciso asfaltar as ruas, no modelo das metrópoles mais desenvolvidas do País. As experiências começaram em janeiro de 1952, no trecho entre a Praça da Bandeira e a Praça São Sebastião, na rua Meton de Alencar, no Centro. Segundo o prefeito Paulo Cabral, o lugar fora cuidadosamente escolhido, pois, ao mesmo tempo em que tinha tráfego intenso de automóveis, oferecia vantagens para o desvio do itinerário dos ônibus durante as obras. Além disso, era próximo do “depósito particular do engenheiro Waldir Diogo, o qual, num gesto simpático, esta[va] colaborando espontaneamente com a Prefeitura”. Aplicava-se um tipo de asfalto a frio, em forma líquida, que ficava sólido no contato com o revestimento de pedras. A Companhia Shell Mex acabara de oferecer uma amostra grátis de três toneladas do produto à Prefeitura para a realização do projeto²³⁹.



Tribuna do Ceará, Fortaleza, 15 out. 1958.

²³⁹ **O Povo**, Fortaleza, 7 jan. 1952.

Depois disso, “desde 1954, fora iniciado o plano de asfalto da cidade pela Prefeitura”, mas os trabalhos duraram pouco, suspensos em razão da falta de matéria-prima²⁴⁰. Enquanto isso, mais pessoas circulavam por caminhos novos. O desenho dos itinerários de ônibus pareciam anacrônicos frente à multiplicação dos bairros. Os ônibus da linha Vila Operária Valdemar Falcão, por exemplo, não chegavam até a Vila²⁴¹! Em 9 de junho de 1948, o vereador Aldenor Freire propôs que Câmara Municipal dirigisse

um apelo à Inspetoria do Trânsito sugerindo a ampliação da linha da Empresa São Jorge – Imperador – Tristão Gonçalves que a mesma passe pelas ruas Padre Francisco Pinto até Marechal Deodoro entrando pela 13 de Maio e Carapinima. [...] O sr. Manoel Feitosa combate o requerimento sobre o fundamento de que o desvio daquela linha do curso atual veria causar prejuízo a muitas pessoas que da mesma se servem e que para aquelas ruas seja criada nova linha²⁴².

Ou seja, a despeito do asfalto, ainda havia muitos lugares sem transporte público, exigindo medidas urgentes da Prefeitura.

Atendendo a insistentes e seguidos apelos de pessoas residentes em bairros não servidos de maneira convincente por transporte coletivo, a Prefeitura Municipal de Fortaleza, através do seu órgão competente, acaba de autorizar a concessão de novas linhas de ônibus que passarão a servir os moradores do "Parque Fluminense" e "Vila dos Marítimos"²⁴³.

E na disputa do transporte, podia-se notar a construção da cidade moderna em conflito. Quando existiam, os ônibus eram ineficientes:

Esteve hoje na redação do O Povo uma comissão de moradores do bairro do Pirambú, a fim de nos fazer cientes, para que transmitíssemos às autoridades competentes, da completa desorganização e deficiência em que se encontra a empresa de ônibus daquela linha²⁴⁴.

²⁴⁰ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

²⁴¹ Ata da 286ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 25 de janeiro de 1949.

²⁴² Ata da 118ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza, em 9 de junho de 1948.

²⁴³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 jan. 1957.

²⁴⁴ **O Povo**, Fortaleza, 26 dez. 1950.

A lógica contraditória das relações entre transporte urbano e cidade era desenhado pela escassez e pelos problemas que os ônibus traziam: resultado e catalisador das mudanças na dinâmica urbana, os personagens envolvidos no enredo do transporte jamais se convenceram da sua completa eficiência, interpretando-o sempre como uma constante de superação e necessidade de transformação.

2.4. Vida de passageiro

Diariamente ocorrem, em Fortaleza, fatos verdadeiramente deploráveis no setor do trânsito [...]. Os ônibus de quase todas as linhas continuam a trafegar com excesso de lotação e desorganização de horários, sem falar nas desatenções de motoristas e trocadores para com os passageiros [...]. Temos recebido constantes queixas de pessoas de todas as classes contra a cobrança de mais de centavos no preço das passagens, sob o fundamento da falta de troco [...]. A deficiência de transporte acarreta para as pessoas pobres despesas extraordinárias, afora prejuízos outros²⁴⁵.

Basta uma rápida olhadela nos jornais de Fortaleza dos anos de 1950 para que se compreenda que os problemas dos ônibus se entrelaçavam. É fácil perceber que as reclamações de passageiros se encadeavam uma à outra, parecendo, em sua singularidade, pinceladas do grande quadro que sintetizava a opinião corrente de que *o transporte público era ruim*.

Era um ciclo: os problemas do estado de conservação dos carros colocados em circulação eram paliativos para driblar a escassez de ônibus que perturbava as populações. Uma vez na rua, quase diariamente os *calhambeques* levavam aos acidentes e aos frequentes *pregos*. Estes, por sua vez, engendravam atrasos, queixas sobre lotação, brigas de motoristas e cobradores com os passageiros. Para consertar, era necessário recolher os carros das ruas, abarrotando garagens e atrasando os reparos de manutenção... Então, reclamava-se da falta de ônibus. Neste ponto, voltava-se ao começo. Novamente, as empresas lançavam ônibus

²⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 15 abr. 1952.

mal conservados às ruas. E assim por diante, um problema levava a outro, reiniciando a ciranda de mazelas.

Parecia que o sistema de transporte público realizado por ônibus em Fortaleza trazia contradições que levavam à sua própria ineficiência. Para piorar, a precariedade da malha urbana, a imprudência dos profissionais e a omissão das autoridades do trânsito pareciam contribuir com o caos motorizado.

A Inspetoria de Trânsito não pode deixar de tomar medidas preventivas rigorosas contra os guiadores de um modo geral, no sentido de compeli-los a tomar, queiram ou não queiram, as cautelas necessárias de parte de quem, numa cidade como a nossa, de tráfego intenso e ruas estreitas, dirige autos²⁴⁶.

Interessante é que, na maior parte das reclamações de passageiros de ônibus levadas aos jornais ou à Câmara de Vereadores, não há críticas ao modelo que fez multiplicarem-se diferentes empresas de ônibus nos anos 1950. Tampouco os usuários solicitavam uma uniformidade na exploração das linhas, ou, ainda, reformas nas repartições que cuidavam do trânsito e do transporte público. Essas eram questões de fundo, inalcançáveis aos passageiros que dependiam dos ônibus e a quem interessava somente transporte bom e barato.

É certo que o transporte público da Capital era uma colcha de retalhos. Dezenas de empresas com modelos de administração e capitais diferentes circulavam por caminhos tão diversos quanto o crescimento desordenado da cidade era capaz de produzir. Muitos motoristas e cobradores iniciavam a profissão sem qualquer preparo especial, tão frouxas eram as exigências das autoridades. Os preços das passagens de ônibus também variam, de acordo com os itinerários e horários e, às vezes, até em relação às condições de conservação dos carros²⁴⁷. Os roteiros eram fragmentados em secções, onde as pessoas

²⁴⁶ **O Povo**, Fortaleza, 28 fev. 1952.

²⁴⁷ Como no caso da diferença de tarifas entre ônibus convencionais e os “gostosões”, que tráfegaram a partir de 1956 com passagens mais altas. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 out. 1956.

pagavam por trecho percorrido, exigindo malabarismos de memória dos cobradores, num tempo em que não havia catracas²⁴⁸.

Esse quadro multifacetado marcou uma relação bem próxima das pessoas com os ônibus. Como ainda não havia padronização dos carros, os passageiros reconheciam sua condução pela cor das empresas estampada nas carrocerias. Alguns carros tinham nomes próprios, tão íntimos que eram dos passageiros. A Empresa São José, que se orgulhava de “viver para o público e pelo público”, abusava da aproximação para vencer a concorrência²⁴⁹:

Ainda agora, não querendo lançar seus novos ônibus sem auscultar a opinião daqueles que a favorecem com a sua preferência, a Empresa São José pede para que mandem os nomes da sua predileção para cada um dos mesmos. É um plebiscito que, lançado ao povo, redundará na verdadeira vitória da opinião pública²⁵⁰.

Empresários, motoristas e cobradores eram velhos conhecidos das populações dos bairros. Eram velhacos, patifes, ganaciosos e intraduzíveis *tubarões*. Se fosse para relacionar as opiniões dos passageiros de ônibus sobre os empresários, certamente se formaria um dicionário de desaforos e impropérios. Todos reclamavam o direito ao transporte. Afinal, tratava-se de um serviço público fundamental que apresentava suas deficiências a cada dia nos corpos das pessoas. Nada mais razoável de que fosse uma reivindicação cidadã tão alarmada nos jornais.

É interessante notar como um pleito tão grandemente difundido sintetizasse num único algoz seus sofrimentos. No saber do povo, tudo de ruim nos ônibus acontecia porque os *tubarões* do transporte davam de ombros para as necessidades populares, sedentos de riquezas numa cidade cheia de oportunidades. A noção de que o transporte emanava – ou deveria emanar – de um conjunto mais ou menos homogêneo de regras estabelecido pelos poderes

²⁴⁸ A catraca foi introduzida nos ônibus de Fortaleza em 1964. **O Povo**, Fortaleza, 19 set. 1964.

²⁴⁹ Os ônibus da Empresa São José chamavam-se Montevideo, Buenos Aires, Pombo Voador, Mensageiro, Valparaíso, Porto Alegre, Mossoró, Cidade Maravilhosa, São Cristóvão, Bom Jesus, Baía, Pintacuda, Trevo da Felicidade, Relâmpago, Rio Grande do Sul, Bandeirante, Mucuripe, Rio de Janeiro, Itanajé, Minas Gerais, Niterói, Copacabana, Trapiá e Brasil. **Unitário**, Fortaleza, 12 fev. 1938.

²⁵⁰ Idem.

públicos parecia estar a léguas da compreensão dos moradores de Fortaleza, embora as reclamações sobre ônibus fossem unânimes por toda a cidade.

O caso é que, mesmo com suas profundas diferenças internas, quase todos os empresários de ônibus esbanjavam criatividade para economizar na qualidade do transporte, uma vez que julgavam que os tempos de carestia impediam o funcionamento correto do serviço. A desorganização do sistema e a omissão das autoridades abriam brechas para uma série de práticas não-autorizadas que acabavam por difamar completamente a categoria aos olhos dos passageiros.

2.5. Operação Calhambeque

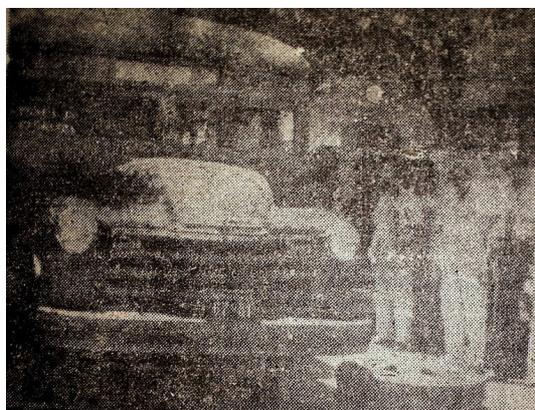
Mesmo sendo feriado, na tarde de 25 de dezembro de 1958 o ônibus da Auto Viação Fortaleza trafegava superlotado em direção à Aerolândia. Quando estava na avenida Visconde do Rio Branco, na altura da rua Clarindo de Queiroz, inesperadamente, começou a pegar fogo. A violência das chamas foi tão grande que até os pneus se incendiaram. Uma menina morreu no acidente e várias pessoas ficaram feridas ao tentar descer do carro. O desastre rendeu capa em *O Povo* do dia seguinte, com direito a manchete e fotografia do ônibus carbonizado.

Depois do drama, era necessário apontar as responsabilidades. Segundo o repórter do jornal, a causa das labaredas fora uma barra de ferro, pendurada embaixo do carro, que se arrastava sobre o calçamento produzindo faíscas que atingiram o tanque de combustível²⁵¹. Rebatendo a afirmação, o dono da Auto Viação Fortaleza, *seu* Francisco de Albuquerque Lima, atribuiu o incêndio a uma sabotagem, ocasionada por um cigarro aceso, lançado próximo ao tanque. De qualquer forma, o acidente revelava a insegurança das viagens e as formas como os passageiros e os donos de ônibus reagiam à já tão proclamada falta de cuidados com os ônibus da cidade.

Em 1954, uma comissão de moradores da Vila Monteiro, Estância, Cocó, Vila Zoraide e adjacências preparou um memorial para ser entregue ao prefeito Paulo Cabral, informando a situação de *penúria* em que estavam os ônibus.

²⁵¹ *O Povo*, Fortaleza, 26 dez. 1958.

Argumentavam que a empresa que percorria o trajeto daquela distante região não “dis[punha] de ônibus em número suficiente e os poucos que [tinha] se [achavam] constantemente recolhidos à garagem para conserto e em estado de conservação tal, que, absolutamente não deveriam receber a denominação de ônibus”²⁵². Do outro lado da cidade, na Barra do Ceará, outro grupo de moradores organizava uma comissão para apelar ao Secretário de Serviços Urbanos do Município que colocasse mais um ônibus à disposição da população daquela região, uma vez que o carro que circulava por ali estava “praticamente imprestável, dando pregos de vez em quando”²⁵³.



“A roda do ônibus caiu em plena rua. O ônibus é largo. A rua é estreita. O ônibus ficou no meio da rua. E o trânsito ficou interrompido durante uma boa meia hora”. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 12 set. 1953.

Como essa, eram inúmeras as reclamações de populares sobre as condições precárias dos coletivos da cidade. Organizados em comissões, portando abaixo-assinados, às vezes impelidos a narrar algum acontecimento que presenciaram nos roteiros dos coletivos, eles apareciam quase diariamente nas redações dos jornais, denunciando os acidentes e os incômodos da rotina de viajar nos *calhambeques*. Pediam atenção das autoridades, clamavam ao guardas de trânsito, desabafavam sobre as situações.

Mesmo com a explosão de novas empresas de ônibus em Fortaleza dos anos 1950, parece que a frota era obsoleta e mal conservada. Provavelmente porque grande parte dela era composta por ônibus já bastante castigados e de segunda mão. Sobre isso, a dona Maria Cléa Meireles Maia, viúva do *seu* Antônio

²⁵² **O Povo**, Fortaleza, 7 out. 1954.

²⁵³ **O Povo**, Fortaleza, 24 set. 1954.

Maia lembrou as condições dos ônibus da Empresa Vitória, que então faziam as linhas urbanas de Parangaba, Benfica e São Gerardo, quando os vendeu ao seu Eliéser de Freitas Guimarães, nos anos 1950: “Só vendi mesmo para ele quatro ônibus. O restante estava na garagem, sendo ajeitado. Estavam trocando as carrocerias, porque elas estavam se desmanchando”²⁵⁴.

Certamente, carros tão frágeis inspiravam insegurança nos passageiros.

Já se torna mesmo uma temeridade andar-se nos ônibus de certas linhas. São, via de regra, veículos que não oferecem a mínima segurança, porque arruinados pelo desgaste natural do uso. Muitos deles, de tão velhos, estão caindo aos pedaços e há muito deviam ter sido incluídos no rol das cousas emprestáveis. Apesar disso, continuam a trafegar, expondo a população a sérios vexames e perigos²⁵⁵.

Antes da instalação da Fábrica Nacional de Motores e da Mercedes Benz, em 1956, que se tornariam as principais montadoras de ônibus do Brasil, a tecnologia e as peças dos motores eram importadas, deixando as empresas de ônibus à mercê da política de preços internacionais. No período posterior à Segunda Guerra Mundial, a dependência dos atravessadores do mercado de automotivos trouxera enormes dificuldades, mas não impedira o crescimento da frota. Em 1952, um articulista de *O Povo* descreveu alguns aspectos da inundação dos motorizados em Fortaleza:

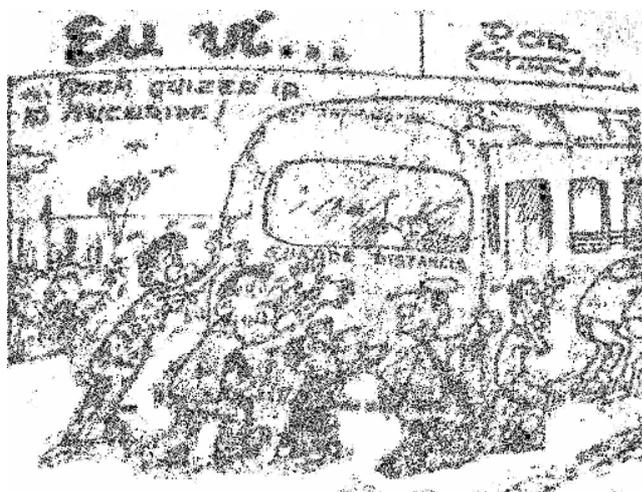
Dada a situação econômica pouco afetada pelo conflito, [a América Latina] foi o centro para onde convergia maior volume de importação de veículos. No Brasil, sobretudo concorreu para essa afluência certas facilidades concedidas pela carteira de importação e exportação do Banco do Brasil e as vantagens obtidas diretamente ligadas aos fabricantes ou a fontes clandestinas, responsáveis pela entrada ilegal de veículos. Tudo isso em permeio com a cumplicidade dos órgãos governamentais os quais deixam escapar nossas divisas²⁵⁶.

²⁵⁴ Depoimento de Maria Cléa Meireles Maia, dona da Empresa Vitória. Fortaleza, 14 out. 2003.

²⁵⁵ *O Povo*, Fortaleza, 14 out. 1952.

²⁵⁶ *O Povo*, Fortaleza, 7 jan. 1952.

Era um tempo em que as carrocerias dos ônibus eram feitas de madeira, recobertas com folhas de flandres e instaladas sobre chassis de caminhão²⁵⁷. Eram peças artesanais, sujeitas à habilidade do marceneiro e às expectativas de investimento dos empresários. A manutenção era difícil e cara, num ambiente em que o uso excessivo, a superlotação e o calçamento irregular contribuía para a deterioração. Isso agravava ainda mais a situação e fazia com que grande parte da frota de coletivos da cidade não estivesse em condições razoáveis de conforto. Contudo, os carros que trafegavam por vias mais bem pavimentadas e mais curtas, ou ainda aqueles cuja companhia dispunha de oficinas, em geral, mantinham-se mais conservados.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 26 jan. 1956.

Os investimentos em manutenção eram modestos e limitados às condições mal planejadas da explosão de ônibus em Fortaleza. Mesmo as companhias mais robustas tinham dificuldades em conseguir ônibus novos e de mantê-los em boas condições. Os intelectuais dos anos 1950 acreditavam que dessa situação decorriam muitos problemas do transporte público. No final da década, o senhor Lúcio Meira, revelava a cadeia de causas e efeitos capaz de explicar parte da crise do transporte coletivo na *civilização do automóvel*:

²⁵⁷ Depoimento de João Félix de Moraes, construtor de carrocerias de ônibus. Fortaleza, 8 maio 2002.

Do ponto de vista técnico ou econômico, a vida média de um ônibus é calculada em cinco anos. Ao fim deste período, as despesas com manutenção do veículo representam uma sobrecarga que pesa, sensivelmente, nos resultados financeiros da exploração do transporte. Para aliviar este prejuízo, começam a surgir as reivindicações de aumento de tarifas e de passagens²⁵⁸.

No próximo giro da engrenagem, completavam-se as voltas de uma cidade cheia de pobreza, mas que, paradoxalmente, acreditava que até os ônibus eram descartáveis depois de cinco anos. O mecanismo era simples: ônibus mais novos rodariam com tarifas mais baixas, deixando no bolso dos passageiros mais dinheiro para consumir ainda mais²⁵⁹, mesmo no tempo da carestia.

Mas, sob as carrocerias de madeira, o cotidiano estava distante das projeções de ônibus bons e baratos. As penúrias dos passageiros contrariavam o sonho de modernização de Fortaleza dos anos dourados. Num editorial do *O Povo*, Moacir Gadelha ponderava o desenvolvimento desigual dos bairros da cidade, enfocando a precariedade dos ônibus nas linhas que serviam os lugares mais pobres:

Não queremos, absolutamente, negar que existam em bairros privilegiados da capital ônibus novos, de estilo moderno e limpos [...] A verdade, contudo, é que a expressiva maioria dos transportes de Fortaleza deixa muito a desejar. O quadro com que nos deparamos é desolador. É que o aspecto desagradável e a precariedade de seu estado de conservação expressam algo em desacordo com o que merece a terra. A cidade cresce em todos os seus quadrantes e o seu progresso ninguém põe em dúvida. O estado lamentável dos coletivos – é incontestável – enfeia a Capital. [...] Os veículos constituem, por assim dizer, montões de ferro-velho, revertidos de zinco ou outro material amassado, pintura desbotada, que se sobressaem pela sujeira. [...] A falta de higiene da maior parte dos ônibus é outro fator de causar dó, em contraste, frisemos, com o progresso da cidade. [...] A população, inclusive a que habita os bairros mais humildes não pode ser prejudicada. Exige mais conforto, higiene e sobretudo, segurança. [...] Os coletivos, afinal de contas, têm a finalidade de conduzir seres humanos, sejam de qualquer camada social. E isso é importante²⁶⁰.

²⁵⁸ *O Povo*, Fortaleza, 2 dez. 1959.

²⁵⁹ *Idem*.

²⁶⁰ *O Povo*, Fortaleza, 17 dez. 1958.

Até 1953, a Inspetoria Estadual de Trânsito tinha atribuições para “examinar as condições de tráfego dos veículos postos em circulação”²⁶¹. Mas era difícil controlar os ônibus. As autoridades não dispunham de instrumentos legais ou de estrutura de funcionamento capaz de fiscalizar o estado da frota que já percorria quase todas as áreas da cidade.

É que o único ônibus que faz o percurso da Vila União, tornando-se, portanto, a *pseuda-linha* daquele bairro, não passa no momento de uma verdadeira *suocrata (sic)*. [...] Não é possível, senhor redator, que a Inspetoria do Trânsito não veja em que situação o tal *calhambeque* está. E uma providência qualquer é preciso que seja tomada, como a concessão da linha a quem de fato queira servi-la!²⁶²

Somente em fevereiro de 1954, quando fazia quase um ano que o transporte público havia passado ao controle direto da Prefeitura de Fortaleza²⁶³, os vereadores aprovaram um regulamento determinando as características que os ônibus deveriam ter. O texto dedicava grande espaço à descrição dos veículos e definia dimensões, número de assentos, portas de entrada, de saída e de emergência, distância entre eixos e outros²⁶⁴. Logo no primeiro artigo sobre os veículos, o regulamento impunha limites à construção artesanal de carrocerias, consideradas as grandes vilãs das viagens:

Só poderão ser utilizados no serviço de transporte coletivo de passageiros os veículos construídos especialmente para este fim, com chassis de tipo apropriado e carrocerias confortáveis, de modelo aprovado pela Prefeitura.

Não serão admitidas, sob pretexto algum, modificações nas dimensões da fábrica das partes estruturais dos chassis destinados à construção de veículos para o transporte coletivo de passageiros, devendo os motores serem providos de potência adequada.

O regulamento de 1954 serviu para minimizar muitas das mazelas de quem andava de ônibus. Detalhava até mesmo o revestimento dos assentos, que

²⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 14 out. 1952.

²⁶² **O Povo**, Fortaleza, 27 ago. 1954.

²⁶³ Decreto Municipal n. 1.258, de 29 de maio de 1953.

²⁶⁴ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

deveria ser de couro ou pano-couro²⁶⁵, com textura e consistência suficientes para evitar outro problema frequente na vida dos passageiros:

[Os ônibus de Fortaleza] são carros velhos, que andam dando pregos e que no seu interior possuem pregos e outras pontas de ferro, provenientes de sua carroceria mal feita, que servem para rasgar as minguadas roupas de seus passageiros²⁶⁶.

O caso persistiria ainda por algum tempo:

Pela manhã de hoje estive em nossa redação a senhora Maria Paulina da Silva, que veio trazer um reclamação contra o proprietário do ônibus que faz a linha da rua Santa Maria. Aquela senhora teve seu vestido rasgado por um prego localizado num dos bancos do veículo, fato que está a merecer a atenção das autoridades municipais e do trânsito²⁶⁷.

Entretanto, as alternativas usadas na construção das carrocerias artesanais eram tão variadas que dificultavam a ação dos fiscais. O frouxo controle sobre os materiais de encarroçamento juntava-se aos improvisos de oficinas de fundo de quintal, dando para cada ônibus características únicas desde a construção. Além do mais, não havia determinações sobre reparos periódicos da mecânica ou regras para os trabalhos nas garagens. Sequer a existência de oficinas nas empresas de ônibus era exigida. Então, não havia controle sobre o desgaste natural dos carros. Sem manutenção, a situação piorava. Em 1960, o supervisor do Departamento de Transportes Coletivos da Prefeitura – órgão que substituiu a efêmera Secretaria de Transportes Coletivos²⁶⁸ – enviou uma circular às empresas de ônibus:

Senhor empresário:

Com a chegada do inverno [época chuvosa] à nossa cidade, lembro a V. Sia, a conveniência de serem procedidos com a brevidade possível, os reparos que estão a mercê a coberta dos veículos dessa empresa, bem assim reajustar as janelas e tábuas que formam a carroceria, cujo afastamento vem produzindo fendas, ocasionando a entrada de água

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 out. 1955.

²⁶⁷ **O Povo**, Fortaleza, 1º jan. 1959.

²⁶⁸ Lei Municipal n. 1.032, de 27 de abril de 1956.

que atinge os passageiros, provocando constantes e inúmeras reclamações a este Departamento, por parte dos que são obrigados a fazer uso dos transportes coletivos da capital, para sua locomoção. Certo de contar com a valiosa cooperação de V. Sa. para pôr fim a tão incômoda situação, subscrevo-me, cordialmente, Francisco Pedro da Cunha – Ten. Cel. Supervisor do D.T.C.²⁶⁹.

Chover no interior dos veículos era tão frequente que virou uma das charges sobre ônibus que animavam a coluna *Eu vi...* da *Gazeta de Notícias*, assinada por Walter Catunda, um dos mais conhecidos ilustradores da imprensa de Fortaleza da década de 1950²⁷⁰. O transporte público, próximo do cotidiano urbano, era mote para diversas ilustrações e dava ensejo para formas diferentes e jocosas de expressão dos apuros das pessoas. Em plena estação chuvosa, que caía sobre a cidade no começo de abril de 1956, Catunda desenhou um passageiro no interior de um ônibus, com um guarda-chuva aberto, protegendo-se das goteiras que caíam sobre os outros usuários²⁷¹. Afinal, num universo tão descontrolado como o do ônibus, cabia a cada um defender-se como podia...



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 5 abr. 1956.

²⁶⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 9 mar. 1960.

²⁷⁰ Depoimento de Brás Henrique, publicitário contemporâneo de Walter Catunda. Fortaleza, 10 jul. 2007.

²⁷¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 5 abr. 1956.

Depois da municipalização, a Secretaria de Serviços Urbanos da Prefeitura de Fortaleza ganhou uma repartição especial para cuidar de ônibus e lotações da cidade²⁷². A Seção de Transportes Coletivos zelava pelo cumprimento do regulamento e aprovava as plantas de ônibus antes que entrassem em circulação²⁷³. Todavia, a fiscalização nas ruas parecia ter ficado mesmo com guardas da Inspetoria Estadual de Trânsito que permaneceram direcionando o tráfego de automóveis. Suas *blitzes* contra os *calhambeques* e as ameaças de retirá-los das ruas eram operações corriqueiras²⁷⁴.

Em novembro de 1955, o inspetor Milton Moreira saiu às ruas pessoalmente para multar e recolher ao pátio da Inspetoria os ônibus que “não tiverem portas para se fecharem quando estiverem em movimento”²⁷⁵. A atitude voluntariosa do inspetor era uma resposta à opinião pública. Era necessário acabar com a prepotência dos donos de ônibus e fazer valer pelo menos as mínimas condições de tráfego.

Pois bem, o velho ônibus ficou, todo engonçado com os assentos mau postos e estragados, com o que saiu superlotado, com o que engoliu a enorme fila. Mas na sua marcha chorada, não chegou à Praça da Bandeira. Ficou mesmo na rua 24 de março. [...] É uma vergonha que até agora os protestos dos moradores do Benfica e da Gentilândia contra os ônibus da Empresa Severino fiquem sem eco. A referida empresa não apenas menospreza os que se servem dos seus ônibus, mas zomba das autoridades²⁷⁶.

E, como reflexo da confusão entre as atribuições da Prefeitura e da Inspetoria, geralmente, nas reclamações e abaixo-assinados aos jornais, as pessoas sugeriam ao órgão estadual que suspendesse a permissão das linhas, uma prerrogativa da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos²⁷⁷:

²⁷² Lei Municipal n. 743, de 23 de novembro de 1953.

²⁷³ Decreto Municipal no. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

²⁷⁴ **O Povo**, Fortaleza, 18 jul. 1950.

²⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1955.

²⁷⁶ **O Povo**, Fortaleza, 11 abr. 1956.

²⁷⁷ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

Não seria o caso, sr. Redator, que se a atual empresa não é capaz de oferecer transportes eficientes, que se retirasse do *negócio*, dando assim motivo a que outra viesse ocupar o seu lugar? Apelamos, outrossim, para a Inspetoria do Trânsito no sentido de que esta procure intervir no assunto [da má conservação dos ônibus] junto à empresa que explora a linha em causa²⁷⁸.

Em 1958, a Inspetoria lançou nova campanha contra os *calhambeques*. Chegara-se ao ponto em que alguns ônibus se desmanchavam em trânsito. Em janeiro, um deles teve a parte traseira da carroceria despregada do chassi e arrastada por alguns metros da avenida Francisco Sá, deixando, inclusive, um passageiro do banco de trás ser lançado ao solo. Por essas e outras, somente naquele mês, a Inspetoria já retirara mais de trinta coletivos de circulação²⁷⁹.

Em 1959 foi a vez do Departamento de Transportes Coletivos da Prefeitura tomar a frente de uma *operação calhambeque*, apesar “de não dispor dos meios necessários para fazer um serviço eficiente”. Segundo o seu supervisor, Francisco Pedro da Cunha, não havia viaturas nem pessoal suficiente para uma missão nas ruas. Mesmo assim, o departamento ordenara o recolhimento de 40 ônibus e prometera continuar com a fiscalização²⁸⁰.

Um mês depois, parece que o entusiasmo do supervisor fora insuficiente. Se fosse tirar de tráfego todos os coletivos imprestáveis, a cidade ficaria paralisada. Isso sem considerar o enorme esforço para mobilizar o pequeno quadro de funcionários do departamento.

O esforço não surtia efeitos. Não era raro que os motoristas parassem os ônibus no meio do caminho por causa de panes mecânicas. Era uma medida ousada, porque as interrupções de viagens poderiam implicar a cassação da concessão das empresas, “salvo em motivos e força maior, tais como greves de empregados, incêndios nas oficinas e garagens, inundações ou outros a este comparáveis a juízo da Prefeitura”²⁸¹.

²⁷⁸ **O Povo**, Fortaleza, 25 set. 1957.

²⁷⁹ **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1958.

²⁸⁰ **O Povo**, Fortaleza, 19 out. 1959.

²⁸¹ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 29 out. 1955.

Entretanto, a frequência com que os motoristas abandonavam os roteiros dava a dimensão das precárias condições de conservação dos ônibus. Quando isso acontecia, as pessoas desciam do ônibus e esperavam outro carro da linha, amargando ainda mais atrasos e desconfortos. O transtorno deixava passageiros indignados, mas evitava desastres de maiores proporções, visto a grande quantidade de incêndios da cidade.

Segundo afirmaram [os passageiros do ônibus da linha São João do Tauape], o referido coletivo deu *prego* de bateria além do Cine Atapu. Os passageiros [...] ficaram aguardando outro ônibus da mesma linha, a fim de transportarem-se aos seus destinos. Momentos depois, passou no local o coletivo de placa 81-35, cujo motorista não atendeu o sinal de parada feito por mais de uma dezena de pessoas²⁸².

Era comum, também, que as viagens fossem interrompidas para a realização de pequenos consertos de emergência, que permitiriam a recolocação do coletivo em circulação. Como as empresas de ônibus não tinham mecânicos que estivessem à disposição para atender os carros em trânsito, restava aos motoristas o improviso de meios de fazer com que eles funcionassem ao menos até chegar às garagens:

²⁸² O Povo, Fortaleza, 19 set. 1957.

Por volta das 11 horas de hoje ocorreu lamentável acidente com um auto-ônibus da Empresa Canindé [...], que fazia a linha de Amadeu Furtado e São Gerardo. Àquela hora, o veículo dirigia-se ao fim da linha quando [...] parou para conserto, pois estava com defeito na máquina. O guiador do veículo providenciou socorro e quando já chegava o técnico chegava o técnico competente, começou a pegar fogo a gasolina que corria no chão proveniente do tanque do carro sinistrado²⁸³.

2.6. Motoristas, cobradores e passageiros

Os ônibus com defeitos mecânicos eram fantasmas que acompanhavam os passageiros a cada viagem. As histórias de abalroamentos corriam pelas ruas, alimentando o clima de insegurança. Em 1953, *O Povo* denunciava a ineficiência da Inspetoria de Trânsito e suas consequências trágicas, logo após a posse do novo inspetor, o coronel Abelardo Rodrigues:

Publicamos nesta seção, sob o título de “regime de impunidade” um comentário a respeito da onda de desastres que ora se registra entre nós. [...] Na verdade, o serviço de trânsito sempre foi, entre nós, uma Babel e até pô-lo nos eixos há muito o que fazer²⁸⁴.

Muitos acidentes eram atribuídos às falhas de conservação:

Pela manhã de sábado, um ônibus da linha do Benfica chocou-se com um caminhão no cruzamento das ruas Liberato Barroso e senador Pompeu. Ao que sabemos, a causa do desastre foi a falta de bons freios de parte do ônibus, que também se precipitou contra a banca de jornais localizada naquele trecho, destroçando-a. Não fosse o *fficus-benjamim* ali existente, o pesado coletivo por certo teria ido de encontro à parede, provocando maiores conseqüências²⁸⁵.

Em 1959, um espirituoso jornalista resumiu a experiência de viajar nos carros da linha Santa Maria, constatando os resultados da mistura de excesso de velocidade e insegurança:

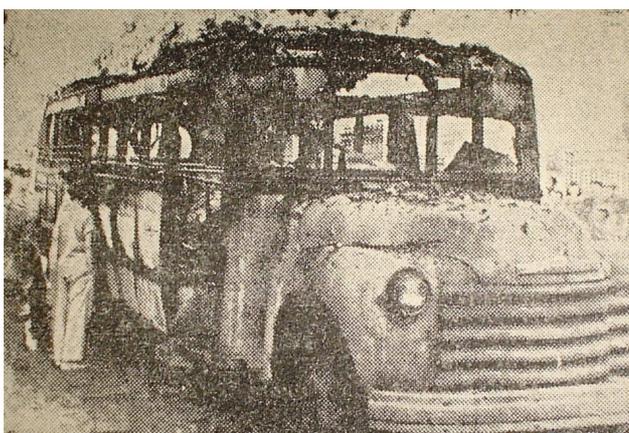
²⁸³ *O Povo*, Fortaleza, 12 abr. 1954.

²⁸⁴ *O Povo*, Fortaleza, 18 set. 1953.

²⁸⁵ *O Povo*, Fortaleza, 23 fev. 1953.

Aquilo é que é correr! Aquilo é que é não ter medo de se desmanchar no meio do caminho! Pobres calhambeques! Míseras ossadas já na iminência da completa desarticulação! E pobre gente que é forçada a servir-se deles! O remédio é todos pegarem-se com Deus na hora de um acidente e gritarem: Valei-nos, Santa Maria!²⁸⁶

Provavelmente, as pessoas entravam nos ônibus assustadas depois de ouvir tantos casos de *pregos*, batidas e até incêndios espontâneos²⁸⁷.



Ônibus incendiado. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 17 abr. 1951.

Qualquer incidente poderia desencadear a engrenagem das tensões nos coletivos:

Já havia o veículo atingido o Parque São José [...] quando os passageiros ouviram papôcos [*sic*] partidos do motor. Todos julgavam que o auto-ônibus ia se incendiar. Estabeleceu-se daí grande pânico no interior do veículo, do qual, a esta altura, todos os passageiros procuravam saltar de uma só vez, empurrando-se uns aos outros. [...] Antes que o guiador do ônibus conseguisse freá-lo, várias pessoas ainda saltaram [...] as quais, sem prática nesses saltos, caíram desastrosamente ao solo. Sobre o corpo de Margarida Gomes de Oliveira passaram as rodas traseiras do veículo, ficando ela, incontinenti, em estado de coma. Passados os momentos de pânico, procurou-se o motorista, que todavia, havia fugido²⁸⁸.

²⁸⁶ **O Povo**, Fortaleza, 14 fev. 1959.

²⁸⁷ Vale lembrar que o costume de abastecer os ônibus em trânsito, quando a lotação estava completa, também ocasionava incêndios. A Inspetoria Estadual de Trânsito proibiu a prática através de portaria, no final de 1949. **O Povo**, Fortaleza, 30 dez. 1949.

²⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 14 mar. 1955.

Susto, confusão e o rotineiro hábito de saltar com ônibus em movimento, o episódio revelava vários ingredientes da vida de passageiro.

Já foi identificada a mulher que à tarde de domingo, ao tentar saltar de um ônibus que faz a linha da casa de saúde São Raimundo, da Empresa Iracema, precipitou-se desastrosamente ao solo e faleceu horas depois, num dos leitos do HPS em consequência dos graves ferimentos recebidos²⁸⁹.



O Povo, Fortaleza, 12 set. 1947.

O chofer fujão era personagem comum nas ruas de Fortaleza, certamente porque sobre ele recaíam as suspeitas sobre má condução e a responsabilidade pelo acidente, fora a perspectiva de serem imediatamente *presos em flagrante*. E, como numa resposta às constantes fugas, os policiais, sempre que podiam, tratavam logo de levar os motoristas para a cadeia. Eram considerados culpados antes mesmo que a Inspetoria de Trânsito adotasse *as providências de praxe*²⁹⁰ para verificar as responsabilidades:

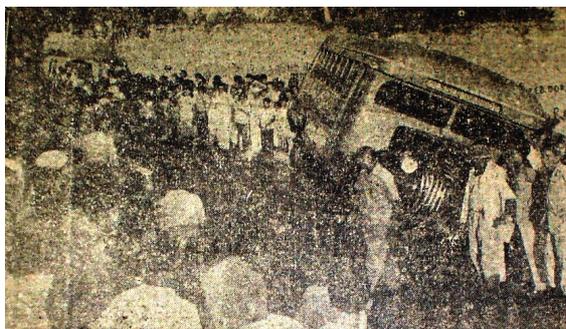
O veículo, que vinha em regular velocidade, arrastou Pedro Coelho de Melo [...]. A Inspetoria do Trânsito registrou o caso tendo o motorista atropelador sido preso em flagrante²⁹¹.

²⁸⁹ **O Povo**, Fortaleza, 21 out. 1958.

²⁹⁰ **O Povo**, Fortaleza, 11 jul. 1952.

²⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 10 nov. 1958.

Em 1952, a Inspetoria Estadual de Trânsito apreendeu os documentos de 636 motoristas profissionais e de mais 193 cobradores de ônibus por infrações²⁹². Suas falhas mais comuns eram o excesso de velocidade, de lotação e desobediência à sinalização²⁹³.



Acidente. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 7 ago. 1954.

Mas era preciso melhorar muito o serviço da repartição para aplacar a insatisfeita opinião pública.

Os peritos da IET gastaram um tempo enorme para chegar ao local [do acidente], a fim de verificar os estudos sobre a culpabilidade do ocorrido. Aí está uma negligência injustificável do órgão em questão, que precisa ser mais ágil no cumprimento de suas obrigações²⁹⁴.

De qualquer forma, as punições, tanto das empresas quanto da polícia²⁹⁵, deviam assustar os motoristas. O desastre que levou o ambulante Sebastião Alves de Souza à morte depois de ter saltado do ônibus em movimento era o retrato da reação dos condutores nos acidentes:

O motorista Baseado, ao presenciar o acidente, muito embora não tivesse a menor culpa do mesmo ter acontecido, conforme informaram várias pessoas, parou o auto-ônibus que dirigia, desceu do mesmo e fugiu em desabalada carreira, evitando, desta maneira, a prisão em flagrante²⁹⁶.

²⁹² Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1953, pelo governador Raul Barbosa, Fortaleza, Imprensa Oficial, 1953.

²⁹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 out. 1952.

²⁹⁴ **O Povo**, Fortaleza, 23 fev. 1953.

²⁹⁵ A Inspetoria Estadual de Trânsito era ligada à Secretaria de Polícia e Segurança Pública.

²⁹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 26 maio 1952.

E, na onda de desastres envolvendo ônibus, os motoristas – pessoas mais próximas do cotidiano dos passageiros – pareciam ser as válvulas de escape:

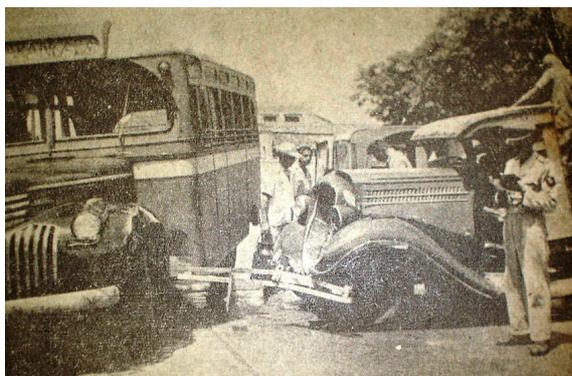
O motorista do veículo atropelador, no caso, o profissional Juarez Alves de Albuquerque foi preso em flagrante pelos populares encontrando-se num dos xadrezes da DOPS, à disposição da Inspetoria Estadual de Trânsito²⁹⁷.

Provavelmente, a má fama dos motoristas era alimentada pelas fugas e pela notória imperícia e irresponsabilidade. O excesso de velocidade embalava queixas de freadas repentinas, solavancos e quedas. Em outubro de 1955, o garoto Paulo Guimarães teve ferimentos no braço e na boca depois de cair sobre o banco de um ônibus superlotado da linha de São João do Tauape, desequilibrando-se quando o carro parou repentinamente²⁹⁸.

Se os ônibus corriam demais, as ruas mal calçadas ou estreitas se tornavam armadilhas²⁹⁹:

Dizem os reclamantes que o motorista daquele coletivo [da linha de Braga Torres], quando transita pela rua São Paulo, parece estar numa pista de corridas. Como a rua é por demais estreita, num dia destes o ônibus poderá perder a direção e ir chocar-se contra a fachada de qualquer residência³⁰⁰.

Por outro lado, as vias mais largas viravam espetáculos de velocidade, por permitirem maior fluidez.



Avenida João Pessoa. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 10 maio 1956.

²⁹⁷ **O Povo**, Fortaleza, 7 out. 1958.

²⁹⁸ **O Povo**, Fortaleza, 18 out. 1955.

²⁹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 14 dez. 1959.

³⁰⁰ **O Povo**, Fortaleza, 17 mar. 1958.

Eram tantos acidentes na avenida João Pessoa, uma das mais largas da cidade, que ela mereceu o apelido de *avenida da morte*³⁰¹.

Segundo colheu a reportagem de *O Povo*, dois ônibus, um que faz a linha de Porangabuçu e outro a do Pan Americano, vinham pegando parelha na avenida quando se chocaram violentamente. [...] Onde anda a Inspetoria Estadual do Trânsito, que não procura evitar fatos desta natureza? A avenida João Pessoa precisa de maior fiscalização³⁰².

Vale lembrar que não era preciso ter predicados especiais para desempenhar a profissão de motorista de ônibus, a não ser os estabelecidos pelo Código Nacional de Trânsito de 1941: ser maior de 18 anos, apresentar identidade e folha corrida, além de provar a nacionalidade brasileira e a quitação com o serviço militar³⁰³.

Por isso, durante quase toda a década de 1950, as qualidades esperadas de todo o pessoal do tráfego de coletivos – motoristas, cobradores, despachantes e fiscais eram indistintas:

Para desempenhar as funções de empregado do tráfego, como motorista, despachante e fiscal, é necessário:
 Ser maior de 18 anos, exceto trocador, munido da respectiva carteira de menor, fornecida pelo MTLC.
 Não sofrer de enfermidade [contagiosa] ou outra que o possa privar subitamente da necessária atenção e reações, nem ter defeitos físicos repulsivos aos sentidos.
 Apresentar documentos de identidade.
 Não ter maus antecedentes, segundo folha corrida da polícia³⁰⁴.

Sem preparo profissional, sujeitos a rotinas estafantes e mal remuneradas, o certo é que cobradores e motoristas de ônibus viviam sempre às turras com os passageiros. Os transportadores pareciam não compreender completamente suas funções públicas:

³⁰¹ *O Povo*, Fortaleza, 22 dez. 1959.

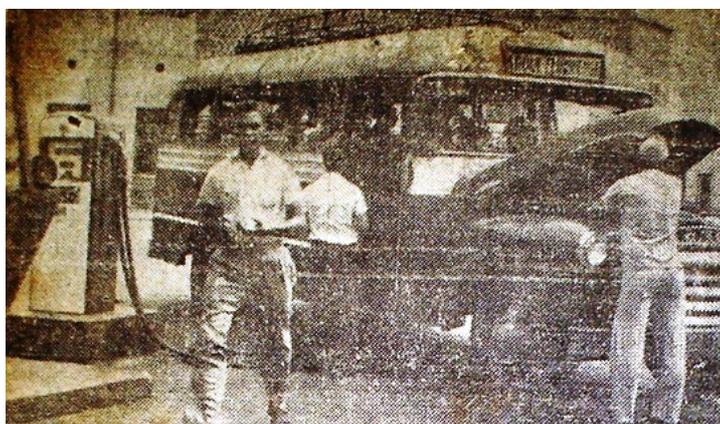
³⁰² *O Povo*, Fortaleza, 16 nov. 1959.

³⁰³ Decreto Lei n. 2.994, de 24 de janeiro de 1941.

³⁰⁴ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

No dia 4, ou melhor, quarta-feira última, viajava num daqueles veículos [ônibus da linha do Pan-americano] quando o motorista parou em certo trecho para tomar um copo com água. Mais adiante mandou o trocador ir deixar um embrulho de pão em uma casa que dista quase meio quarteirão da rua por onde trafega o carro; pouco depois, sob o protesto dos passageiros, o motorista tornou a parar o carro para esperar que a filha de um certo senhor seu amigo se aprontasse para dar uma voltinha na praça³⁰⁵.

Apesar da pouca qualificação, eram os motoristas e cobradores que faziam o cotidiano do transporte, ocupando lacunas deixadas pelos guardas de trânsito e pela própria gestão meio descuidada das companhias de ônibus. Por vezes, suas opções representavam riscos nas viagens:



“Imprudência: Coletivos lotados são reabastecidos no Centro da cidade. Esta fotografia foi feita instantes depois deste ônibus do Parque Fluminense haver tomado gasolina no Posto Uirapuru (Praça da Bandeira). Um fósforo seria o bastante para originar uma tragédia”. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 18 jul. 1959.

Eram os motoristas que selecionavam os passageiros³⁰⁶, escolhiam horários e paradas. Em geral, a desorganização no dia-a-dia rendia situações inusitadas:

Quando o veículo já ia em meio do caminho, o seu guiador constatou que o condutor [cobrador] havia ficado no Abrigo 3 de Setembro. Pois bem: Advertiu aos passageiros que não prosseguiria viagem, porquanto iria voltar à Praça do Ferreira, à procura do condutor. Como era natural, surgiram protestos [...]. O chofer chegou até a zombar dos mais exaltados, convidando-os a *dar parte* ao proprietário da empresa. E findou voltando ao Abrigo, para apanhar o condutor³⁰⁷.

³⁰⁵ **O Povo**, Fortaleza, 28 mar. 1953.

³⁰⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 fev. 1954.

³⁰⁷ **O Povo**, Fortaleza, 25 jun. 1954.

Com tantas improvisações, eles trabalhavam espremidos para atender horários e, principalmente, para garantir o maior número de passageiros transportados e engordar suas comissões³⁰⁸. Mais viagens representavam mais passagens pagas e mais dinheiro no bolso no final do dia. Era a receita para o paiol de pólvora do transporte:

Passageiros de um ônibus da Circular Dom Manuel vieram à redação do *O Povo* para protestar contra a conduta do motorista que, sem mais aquela, proferiu palavrões indecorosos sem nenhum respeito às senhoras que iam no veículo [...] somente porque um jipe parara obstruindo a passagem do ônibus³⁰⁹.

A tensão do tráfego desorganizado ou dos congestionamentos alteravam os espíritos. Apressados, por vezes, os motoristas arrancavam com os carros antes que as pessoas tivessem desembarcado completamente³¹⁰, ou ainda, fechavam “bruscamente a porta no rosto de várias pessoas que tentavam subir no auto”³¹¹.

Se um passageiro reclama tal abuso [atraso], os empregados da empresa lhe respondem: *se não está gostando, por que não vai de automóvel, ou então a pé?* Os cobradores, ao descer um passageiro, às vezes uma senhora não acompanhada, em vez de usarem o apito exigido pelo Trânsito, gritam para o motorista: *Já caiu*, este o sinal de partida usado pela maioria dos cobradores dos ônibus de Messejana³¹².

Desnecessário salientar o desfecho de episódios deste tipo. Os jornais alardeavam as “grosserias, desaforos e desacatos dentro dos ônibus”³¹³. Em 1959, o motorista Sousa e o cobrador do ônibus da linha da Aldeota, escandalizaram “alunos, professoras e senhorinhas ao abusarem da linguagem pornográfica perante os passageiros”³¹⁴. Atentas à tensão latente, as autoridades

³⁰⁸ Em 1964, o sindicato dos motoristas retomou a campanha começada em 1948 para instituir um salário mínimo para motoristas no lugar das comissões sobre o número de passageiros transportados. Tal salário fixo deveria ser pago “a todos independente das comissões obtidas”. *O Povo*, Fortaleza, 30 jan. 1964.

³⁰⁹ *O Povo*, Fortaleza, 22 jun. 1957.

³¹⁰ *O Povo*, Fortaleza, 4 mar. 1958.

³¹¹ *O Povo*, Fortaleza, 13 abr. 1954.

³¹² *O Povo*, Fortaleza, 13 dez. 1952.

³¹³ *O Povo*, Fortaleza, 3 mar. 1959.

³¹⁴ *O Povo*, Fortaleza, 11 jun. 1959.

exigiam que motoristas e cobradores fossem cordiais, proibindo-lhes fumar em serviço, “provocar discussões e manter atitudes inconvenientes”³¹⁵.

Com o título *Falta de respeito nos ônibus*, um articulista do *O Povo* traçava um desenho do comportamento dos passageiros capaz de esclarecer por que o ambiente dos coletivos fermentava tantas brigas:

Há indivíduos sem educação ou com educação recebida inutilmente que consideram o ônibus como casa da sogra ou cousa pior. Entra um e senta-se de pernas abertas, ocupando muito mais da metade do banco. Quem chegar depois e achar ruim, que dê um jeito... Muitas vezes é um grupo que entende de, tratando de qualquer assunto, conversar em voz alta, tão alta, que tira aos outros passageiros o direito de também conversar. [...] Linguagem do mais baixo calibre e anedotas das mais maliciosas para todos os passageiros ouvirem são ali despejadas em quase todas as viagens. Não é possível que a tamanho desbocamento não apliquem as autoridades competentes uma mordaza³¹⁶.

Em 1953, a Inspetoria de Trânsito resolveu proibir o fumo dentro dos ônibus³¹⁷, outra fonte de desentendimentos entre os viajantes. Tratava-se da reedição de uma norma que remontava às primeiras viagens de bondes elétricos da cidade, em 1913, quando a Câmara Municipal proibira também que se cuspsisse no interior dos bondes³¹⁸.

No entanto, jamais a regra fora cumprida e, apesar da energia que o inspetor Abelardo Rodrigues prometera em 1953, em 1955 já estava difícil garantir seu cumprimento:

Dizem que um dos maiores males do Brasil está no fato de as leis serem feitas, mas nunca cumpridas [...]. É o caso, por exemplo, daquela portaria que proíbe o uso do fumo nos transportes coletivos. De início, até que ainda houve uma certa preocupação em fazer valer aquela determinação. Depois, tudo foi se relaxando e embora a portaria nunca tenha sido revogada, hoje é como se não existisse³¹⁹.

³¹⁵ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

³¹⁶ *O Povo*, Fortaleza, 29 jan. 1959.

³¹⁷ *O Povo*, Fortaleza, 30 jul. 1953.

³¹⁸ *Folha do Povo*, Fortaleza, 23 nov. 1913. A proibição foi re-editada várias vezes até a década de 1990.

³¹⁹ *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 26 ago. 1955.

Ainda em 1959, as pessoas continuavam a fumar nos ônibus:

A portaria proibindo o hábito de fumar nos ônibus não vem sendo observada pelos fumantes inveterados, que insistem no abuso, com prejuízo para os passageiros, sobretudo a senhoras e cavalheiros avessos ao vício do fumo³²⁰.

Como o fumo era uma prática espalhada por todos os lados, era difícil ficar sem cigarros.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 11 dez. 1955.

Até os motoristas e cobradores desrespeitavam a proibição. “Se o guarda [de trânsito] fuma, por que então o chofer não pode fumar também?”, indagava o cobrador do ônibus da linha de Braga Torres em defesa do seu colega Jaime, motorista do coletivo³²¹. Mas o clima esquentava quando os passageiros resolviam pedir a seus companheiros de viagem que apagassem os cigarros:

- Estou num país democrático. Faço o que julgo direito. A ninguém cabe restringir minha liberdade. Se a polícia quiser me impedir de fumar, estejam todos certos que requererei um mandado de segurança! [...] Quem é que está incomodado com o meu fumo? Quem é?

³²⁰ **O Povo**, Fortaleza, 22 abr. 1959.

³²¹ **O Povo**, Fortaleza, 25 jan. 1954.

Diante de tanta importância, as duas pessoas que haviam protestado pediram para descer³²².

Às vezes, os motoristas se intrometiam nas querelas entre os passageiros e as descortesias viravam agressões. Isso aconteceu com o professor Francisco Hardi e seu filho, que foram expulsos do ônibus “à custa de empurrões e palavras baixas” do motorista e do cobrador, depois de uma discussão com um dos outros passageiros³²³.

Entretanto, a maior fonte dos atritos entre transportadores e passageiros era decorrente do regime do ordenado calculado sobre a receita das viagens. Daí os principais antagonistas serem os estudantes, que pagavam meia passagem.

Sendo Edvaldo Nery um desses motoristas que não gostam de transportar estudantes, ao ver ele a aglomeração de alunos querendo tomar o ônibus, imprimiu maior velocidade ao veículo, no que foi infeliz porque atropelou dois menores³²⁴.

O episódio era um emblema da violência entre transportadores e estudantes. Depois de arrancar, o *seu* Edvaldo rumou à Praça José de Alencar, onde o ônibus fazia o ponto. Os liceístas também se dirigiram para lá e, logo que avistaram o ônibus, iniciaram um quebra-quebra dos carros da Empresa Senhor do Bonfim, onde acontecera a confusão.

Na mesma lógica de garantir maiores ganhos, cobradores e motoristas enredavam-se em disputas de troco. Não era possível arredondar as moedas quebradas que faltavam ao troco em favor dos passageiros, pois o prejuízo seria partilhado entre empresários e trabalhadores nos cálculos do final do dia³²⁵. Por outro lado, como ponderou o passageiro L.P.L. em uma carta ao redator de *O Povo*, os cidadãos também não podiam arcar com os custos mais altos do transporte diário.

³²² *O Povo*, Fortaleza, 19 ago. 1953.

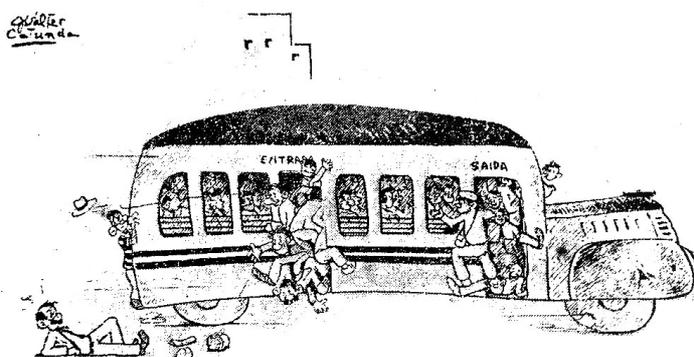
³²³ *O Povo*, Fortaleza, 13 maio 1959.

³²⁴ *O Povo*, Fortaleza, 22 abr. 1959.

³²⁵ Depoimento de Lauro Araújo, cobrador de ônibus. Fortaleza, 17 dez. 2003.

Por este motivo, têm-se registrado cenas de pugilato e trocas de desaforos. Veja-se que centenas de centavos formam milhares de cruzeiros³²⁶.

A política de emissão de moeda, estimulando a elevação de preços e desencadeando a onda inflacionária nos governos Café Filho e Juscelino Kubitschek, fez sumir de circulação na praça as moedas de pequeno valor. Destarte, os prejuízos diários da população nas compras e nas viagens de ônibus que ficavam sem troco acirravam os descontentamentos. Agravando o quadro, o sistema de transporte baseava-se em tarifas com valores quase sempre quebrados.



TROCADOR: TROCAR, FAZ FAVOR!

Gazeta de Notícias, Fortaleza, 25 ago. 1955.

Em 3 de abril de 1955, o presidente da Comissão de Abastecimentos e Preços publicou a tabela das tarifas de ônibus das linhas de Fortaleza, na qual prescrevia valores, em linhas inteiras, como Cr\$ 2,30, Cr\$ 1,50 ou Cr\$ 3,50. As meias passagens variavam entre Cr\$ 0,40 Cr\$ e 1,20³²⁷, o que dificultava o troco em dinheiro miúdo. De seu lado, quando não embolsavam as diferenças, os empresários de ônibus driblavam o problema com a emissão de *borós*, uma espécie de recibo que poderia substituir o dinheiro no pagamento das próximas

³²⁶ **O Povo**, Fortaleza, 20 maio 1953.

³²⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 abr. 1955.

viagens³²⁸. Mas, os *borós* não aliviavam as dificuldades nas compras de mantimentos, tampouco podiam ser usados nos ônibus de empresas diferentes. Além disso, eram considerados *moedas ilegais* e demandavam a intervenção das autoridades:

Agora, uma empresa de ônibus mandou fazer por conta própria uns cupons de dez, vinte e cinqüenta centavos que nos são entregues também como troco. Francamente: nem só de *pipers*, cigarros, selos e cupons vive o homem. Se a moeda corrente nos faltar na carteira, adeus vida. Não compramos nada. Isto, não resta dúvidas, é um abuso que as autoridades devem acabar imediatamente, porque só a coletividade tende a se prejudicar com essas atitudes indébitas de alguns *cunhadores de moedas ilegais*³²⁹.

Nas situações menos agressivas, os problemas de troco levavam a insultos e bate-bocas. Por serem disputas sobre dinheiro miúdo, os xingamentos mais comuns eram relacionados à avareza³³⁰. Por vezes, a temperatura subia:

Ao descer, o jovem Clinger não pôs a ficha na caixa, declarando que só o faria se recebesse o troco. O chofer Barbosa abandonou a direção do veículo e foi espancar a socos e ponta-pés o indefeso estudante do Colégio Estadual, no que foi acompanhado pelo trocador a por outro indivíduo³³¹.

Do lado dos passageiros, a boa vontade também faltava:

A viagem ia correndo normalmente quando a altura da rua Pereira Filgueiras, os passageiros do coletivo, Pedro de Melo, solteiro, de 20 anos de idade e Valdir Braga, solteiro, 22 anos de idade, por causa de um troco resolveram discutir com o condutor. Para serenar os ânimos, o motorista freou o carro e solicitou calma aos dois rapazes, não sendo atendido. Pedro de Melo e seu companheiro Valdir Braga não gostaram da intervenção do chofer e contra ele avançaram dispostos a matá-lo. No auge da luta, um dos agressores sacou uma faca e feriu Francisco Gomes a altura do hipocôndrio direito.

³²⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 mar. 1955.

³²⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 mar. 1955.

³³⁰ Walter Catunda desenhou o embate entre uma mulher e o cobrador no interior de um ônibus: “- Seo trocadorzinho, ainda ta me faltando dez centavos. O senhor... - Quer que eu me vire em dez centavos?!... Velha pão dura! Miserável!” **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 20 out. 1955.

³³¹ **O Povo**, Fortaleza, 24 nov. 1952.

Houve situações em que a falta de troco foi incorporada à lógica do lucro das empresas. Os centavos arredondados a mais, que faziam as rendas das viagens aumentarem, passaram a ser incorporados integralmente à caixa das empresas na prestação das contas com os cobradores. Então, o dinheiro que poderia engordar suas comissões era drenado, enquanto a eles restava aguentar as reclamações no interior dos ônibus. Desprovidos daquela inesperada remuneração extra, eles tratavam de minimizar as brigas. Em 1954, a *Gazeta de Notícias* anotou uma das raras experiências de aproximação entre cobradores e passageiros contra os donos de ônibus, forjada nos imperativos do cotidiano:

Consta que os proprietários das empresas de ônibus, em uma das muitas táticas que lançaram mão para forçar o aumento dos preços das passagens de ônibus, deixou de ser, por conseguinte, uma *defesa* [de seus ganhos] desses empregados. Não pensem os empresários, no entanto, que possam levar tão facilmente a melhor sobre os trocadores. Assim é que eles se defendem, por fora de outra maneira muito mais frutuosa, segundo parece. Recebem um cruzeiro pela passagem, não devolvem os vinte centavos de troco de que terão de prestar contas ao empregador, mas, em compensação, fornecem fichas de estudantes, cujo valor é de apenas cinquenta centavos³³²

Mas, em geral, os atritos do troco caíam mesmo sobre os ombros dos cobradores, que circulavam entre os bancos dos ônibus para recolher o pagamento de passagens. Com esse contato próximo, as brigas alcançavam proporções tão grandes que a preocupação com a formação dos cobradores mobilizou os empresários. Em 1955, eles acolheram nas salas da sua Associação, à rua Marechal Floriano, um curso organizado pela União Beneficente Cultural dos Flamistas, entidade fundada para “preparar rapazes e meninos para o serviço de cobrador de ônibus”. No currículo, os aspirantes tinham ensinamentos de “alfabetização, patriotismo, religião, artes profissionais, campismo e socialismo familiar (sic), além de terem direito à assistência dentária, enfermagem e outros benefícios”³³³.

³³² *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 24 jan. 1954.

³³³ *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 18 jan. 1955.

Em 1957, a Inspetoria do Trânsito também instalou em suas dependências uma Escola de Aprendizes de Trocadores em Transportes Coletivos, para “ministrar instruções gerais, principalmente noções de civilidade aos trocadores de todas as empresas de ônibus desta Capital”³³⁴.

Em 1958, convidado para participar do Congresso Nacional de Trânsito, no Hotel Quitandinha, em Petrópolis, o inspetor Elísio de Aguiar informava as impressões de seus colegas sobre a inadequação do Código Nacional de Trânsito ao desenvolvimento das cidades e “à razão dos constantes progressos alcançados nos outros países nos métodos de tráfego”. Naquele encontro, foram esboçados os traços para a especialização dos profissionais do volante, com sugestões da adoção de dois tipos de carteira de motorista: “uma para guiadores de veículos do tipo pesado (transportes coletivos e caminhões de mais de cinco toneladas) e outra para motoristas de veículos leves”³³⁵. Naquele ano, foi implantado o exame psicotécnico, realizado no gabinete médico da Inspetoria do Trânsito do Ceará³³⁶. Em 1968, a Secretaria Municipal de Transportes integrou o curso à sua grade e tornou-o obrigatório para o exercício da profissão³³⁷.

2.7. Falta de ônibus

Apesar do grande crescimento da frota, faltava ônibus em Fortaleza após a retirada dos bondes de circulação. Em 1955, Fortaleza tinha 59 linhas de ônibus, que atingiam praticamente todos os lugares ocupados³³⁸. Essas linhas eram percorridas por cerca de 300 ônibus³³⁹, que faziam uma média de quase cinco carros por roteiro, no período. No entanto, os ônibus não eram distribuídos de forma igual nos itinerários, deixando os bairros mais afastados do Centro quase sempre com deficiências de transporte público.

³³⁴ **O Povo**, Fortaleza, 5 set. 1957.

³³⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 ago. 1953.

³³⁶ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1959 pelo vice-governador em exercício, Flávio Portela Marcílio. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1959.

³³⁷ **O Povo**, Fortaleza, 14 de maio de 1968.

³³⁸ UCHÔA, Waldery. **Anuário do Ceará 1955-1956**. Fortaleza: 1956.

³³⁹ **O Povo**, Fortaleza, 18 mar. 1955.

Em verdade, com o crescimento rápido desta Capital, imperioso se torna dotá-la de um serviço de transporte coletivo à altura das necessidades da população, sobretudo de quantos residem nos subúrbios proletários distanciados do centro urbano onde trabalham. De acordo com o que ontem nos veio ponderar um cidadão residente em Bela Vista, o serviço de transporte para ali vem sendo feito de modo muito precário, deixando muito a desejar [...] Apenas um ônibus e uma caminhoneta estão fazendo a linha da Bela Vista³⁴⁰.

Parecia que a cidade se espalhava muito mais rapidamente do que a capacidade do serviço de transporte de incorporar carros à frota. Eram inúmeros os pedidos para que as linhas de ônibus fossem prolongadas para servirem às áreas de ocupação mais recente:

Esteve em nossa redação uma comissão de interessados, solicitando nosso apoio [...] no sentido de que os ônibus da linha Padre Anchieta ampliassem seu percurso por mais alguns quarteirões. [...] A comissão [pedia a Inspetoria de trânsito] que estudasse uma solução que beneficiasse os habitantes daquele populoso trecho ainda não servido por ônibus³⁴¹.

Arcar com as despesas de conservação, combustíveis e salários de motoristas para atender aos lugares ainda pouco povoados não agradava as companhias de transporte. Quanto mais longa a linha, menos atraente era, uma vez que, mesmo com as tarifas seccionadas e proporcionais aos espaços percorridos, a baixa rotatividade de passageiros nas viagens impedia os lucros. Afinal, como as periferias eram ocupadas por pessoas que trabalhavam na região central, a maior parte dos passageiros tomava o ônibus nos pontos iniciais e somente descia próximo ao final da linha. Esses ônibus, em geral, não conduziam passageiros esporádicos por pequenos percursos no interior dos bairros, até mesmo porque as atividades econômicas e os serviços da cidade estavam concentrados no entorno da Praça do Ferreira. Além disso, os ônibus da periferia tinham a lotação determinada pelos horários de expediente, o que resultava na grande ociosidade dos espaços na maior parte do dia, que contrastava com as *latas de sardinha* dos horários de pico. Manter ônibus rodando vazios era prejuízo

³⁴⁰ **O Povo**, Fortaleza, 25 jul. 1953.

³⁴¹ **O Povo**, Fortaleza, 22 out. 1952.

na certa. Ele deveria ser coberto com o aumento das tarifas, mas, paradoxalmente, os habitantes pobres do subúrbio eram os que menos tinham condições de pagar caro pelo transporte público.

Ao chegarmos no meio da viagem, o motorista, em vez de seguir para Messejana, voltou para a Vila Santa Luzia, não obstante a reclamação geral de todos os passageiros, em se tratando de uma hora do almoço, e fez isso porque a empresa não queria mandar um ônibus para deixar naquela vila apenas dois passageiros³⁴².

Então era preciso usar a criatividade e compensar os prejuízos de uma linha com as receitas conseguidas em outras, mesmo que isso implicasse mudanças de itinerário que descontavam a população.

Em 1955, os diretores da Empresa Iracema inventaram um estratagema interessante para ganhar dinheiro com o distante bairro Serviluz, em cujo “fim da linha exist[iam] poucas casas”, onde “os ônibus chegavam sem nenhum passageiro”³⁴³. Era, sem dúvida um roteiro pouco lucrativo, ainda mais com a precariedade do calçamento na região³⁴⁴.

Como os carros da Empresa Iracema também percorriam as linhas do Cais do Porto e do Mucuripe – em processo de ocupação no início dos anos de 1950, todavia mais próximos do Centro – com passagens custando Cr\$ 2,00, bastou suspender essas linhas para que todos os passageiros que precisassem ir ao lado leste da cidade precisassem tomar o ônibus da Serviluz, com passagens a Cr\$ 2,50³⁴⁵.

Além do crescimento pouco planejado da cidade, a escassez de ônibus se devia também ao modelo das concessões de linhas dos anos de 1950. Primeiro porque cada companhia permissionária dispunha de quantidades diferentes de carros. Dessa forma, sujeitos às paradas nas garagens e a outros imprevistos, nem sempre havia coletivos de reserva que pudessem dar conta da demanda de viagens, especialmente nas linhas mais longas. Depois, porque as diferentes

³⁴² **O Povo**, Fortaleza, 13 dez. 1952.

³⁴³ **O Povo**, Fortaleza, 10 dez. 1955.

³⁴⁴ ESPINOLA, Rodolfo. Op. cit.

³⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 10 dez. 1955.

distâncias e as necessidades de transporte de cada bairro eram distintas. E, finalmente, porque a Secretaria de Serviços Urbanos não determinava o número de veículos que deveria servir a cada viagem, limitando-se, laconicamente, a negar concessão àqueles que não pudessem oferecer “em boas condições de tráfego, a juízo da Prefeitura, de três a seis auto-ônibus ou um número de lotações com capacidade para transportar de 60 a 120 passageiros no mínimo”³⁴⁶.

Isso dava ensejo a uma miríade de irregularidades, que eram mais ou menos toleradas pelas autoridades, a se considerar a rotina de queixas que levou o comentarista do *O Povo* a apelar para a sabedoria popular: “e se aqui estamos a falar novamente de sua existência, é porque acreditamos firmemente que água mole em pedra dura tanto dá até que fura”³⁴⁷. Indiferentes aos acordos de concessão, os donos dos ônibus diluíam suas frotas entre horários e itinerários, de acordo com os resultados da exploração de cada caminho:

Por conta própria a empresa encurtou o percurso [...]. Depois, reduziu o número de ônibus. E, por fim, andou às favas o cumprimento dos horários. E isso não acontece só em relação àquela empresa e àquele bairro. É fato comum e corriqueiro³⁴⁸.

Não raro, eles deslocavam parte dos carros de uma linha para outra, escudados pelas deficiências da fiscalização e pelas imprecisões dos regulamentos, completamente alheios aos reclamos das pessoas por mais ônibus. Como a população conhecia essas estratégias, a revolta se espalhava e as consequências das enormes filas nos pontos e dos atrasos chegavam a ser violentas:

Explora a linha [da Vila União] a Empresa Guarani, que tem uma frota de sete ônibus, mas que é concessionária ainda dos transportes coletivos para Pacajús, Horizonte, Guarani e Chorozinho. Para a Vila União, a empresa destaca apenas dois veículos [...] Raro é o dia que em que não é retirado um carro da linha para servir às outras [...] Depois de horas de espera [no ponto do ônibus] chegou um veículo que

³⁴⁶ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no Diário do Executivo Municipal, Fortaleza, 17 fev. 1954.

³⁴⁷ *O Povo*, Fortaleza, 8 fev. 1957.

³⁴⁸ *Idem*.

foi tomado de assalto, inclusive com passageiros trepados na capota. O chofer se negou a partir, o que deu início a um conflito, serenado com a presença da rádio patrulha³⁴⁹.

A prática de levar ônibus de um caminho a outro parecia ser adotada principalmente nas empresas que operavam várias linhas da cidade e tinham frotas com muitos carros. Provavelmente, maiores alternativas de itinerários permitiam a transferência dos veículos para as rotas que davam mais lucros. Essa possibilidade, certamente, não se dava aos empresários menores, permissionários de apenas um ou dos roteiros, com um pequeno número de coletivos.

O caso da Auto Viação Fortaleza foi um exemplo das possibilidades de crescimento das empresas de ônibus e de suas práticas nos anos 1950. Em novembro de 1955, seu Albuquerque Lima incorporou à sua companhia o patrimônio da Empresa Bom Jesus, que era então concessionária das linhas Aldeota, Pinto Madeira e Pereira Filgueiras. Com o negócio, ele acabou ganhando a permissão para operar nas linhas da antecessora, “reconhecidamente mal servidas, deficientes”. Seu Albuquerque Lima estava disposto a resolver o problema crônico do caminho. Logo no começo de suas atividades, prometeu ao repórter do *O Povo*, que “aquelas três linhas iriam contar com os ônibus que necessitassem”³⁵⁰. Mas, para honrar o compromisso, parece ele teve de “descobrir um santo para cobrir o outro”. Depois de uma semana que seus ônibus circulavam pela grã-fina linha da Aldeota, *O Povo* revelou a estratégia do empresário, compondo um riquíssimo quadro da apropriação diferenciada dos serviços públicos pelas camadas urbanas de Fortaleza:

Todavia, soubemos que a linha da Vila Santo Antônio, pros lados do Pirambú, foi seriamente prejudicada. Isso porque o referido empresário, que também a explora, achou por bem retirar alguns dos veículos da dita linha para beneficiar a zona da Aldeota. Se os transportes da Vila Santo Antônio já eram deficientes, pior ficaram agora, urgindo providências do Sr. Albuquerque Lima³⁵¹.

³⁴⁹ *O Povo*, Fortaleza, 14 jul. 1953.

³⁵⁰ *O Povo*, Fortaleza, 12 nov. 1955.

³⁵¹ *O Povo*, Fortaleza, 17 nov. 1955.

É possível que as autoridades do trânsito flexibilizassem suas exigências e delegassem às companhias, mesmo que sem formalidades, a distribuição dos ônibus nos horários e itinerários que lhes fossem mais convenientes. Ou, pelo menos, elas fizessem ouvidos moucos às diuturnas queixas da população. Assim foi o caso da linha da Hospedaria Getúlio Vargas, em 1953. Contava-se que a empresa permissionária destinara dois ônibus ao percurso, mas que colocava apenas um deles em tráfego, “causando prejuízos irreparáveis a todos quanto por infelicidade residem naquele bairro”³⁵². Logo que foi publicada na coluna *Terra de Ninguém*, de *O Povo*, a situação chegou ao conhecimento do coronel Aberlado Rodrigues, Inspetor do Trânsito, que, no dia seguinte, tratou de tomar satisfações do dono dos ônibus. Entretanto, os argumentos do empresário acabaram convencendo o policial, que resolveu, então, considerar a possibilidade de reservar apenas um ônibus para o lugar:

Acrescentou o Inspetor do Trânsito que de agora por diante nos horários de maior movimento, [...] dois veículos fariam o percurso da Hospedaria. [...] Nos outros horários, como não havia de fato movimento, pois os moradores do bairro preferiam andar dois ou três quarteirões e ir apanhar o ônibus de São Gerardo, ficaria trafegando apenas um carro³⁵³.

O caso é que equacionar horários de pico para direcionar a frota disponível, apesar de ser um instrumento capaz de melhorar o transporte e até de minimizar os preços de passagens, não fazia parte de um planejamento da mobilidade urbana da Prefeitura de Fortaleza ou mesmo do Estado, através da Inspetoria do Trânsito. Sobre isso, restava somente uma desesperança da população:

Não acreditamos no empirismo das providências de trânsito tomadas de quando em vez pelas autoridades locais, desservidas comumente de um órgão estatístico que lhes forneça, ao menos, o essencial para a adoção de certos planos básicos ou para sua reforma com o decorrer dos tempos. [...] No tocante aos ônibus, que temos nós de estatística atualizada? Há alguma seção na Inspetoria ou de outra repartição qualquer dedicada exclusivamente aos transportes coletivos? Há inspetores anotando, controlando a saída e a chegada, nos pontos de

³⁵² *O Povo*, Fortaleza, 24 ago. 1953.

³⁵³ *O Povo*, Fortaleza, 26 ago. 1953.

parada, desses carros? Há inspeção rigorosa de horários? [...] Urge, pois, que as autoridades estaduais e municipais se empenhem, através de um levantamento estatístico da situação, no sentido de verificar quais as linhas que necessitam de ser melhoradas em matéria de transportes de passageiros, empregando os meios a seu alcance para que o público não critique tanto a falta de medidas ao seu proveito³⁵⁴.

Sem planejamento público, as iniciativas de transferir carros para roteiros com maior demanda – ou ainda, com mais possibilidades de lucro – emanavam muito mais da ação dos donos de ônibus que dos poderes públicos na década de 1950.

Pedimos para o fato as providências das autoridades competentes que precisam agir não só nesse caso [da escassez de ônibus para a Vila dos Sargentos] como em outros semelhantes, de empresários que, ao seu bel prazer estão quase todo o dia a estabelecer mudança de itinerário em seus veículos, deixando densos trechos da cidade sem transporte³⁵⁵.

O percurso do transporte de massa, outrora rigidamente controlado em trilhos fincados no chão, tornava-se fluido e móvel nas rodas de ônibus. E, na forma como se deu a exploração do transporte nos anos 1950, um dos mais poderosos instrumentos disciplinadores do espaço e dos comportamentos urbanos acabaram sendo transferidos das mãos das autoridades públicas aos interesses de particulares. Desta forma, os ônibus se transformavam. Na aceleração e na simultaneidade das relações na cidade-mercadoria, eles abandonavam seus papéis no projeto ordenador urbano para se tornar emblemas da irracionalidade.

Se os donos de ônibus olhavam apenas para seus bolsos para definir os roteiros, era justamente sobre esse argumento que os passageiros encontravam as pequenas brechas para atuar. Para mudar, o jeito era tocar no *calcanhar de Aquiles* dos empresários. Então, quando a Prefeitura aprovou um aumento no preço das passagens em abril de 1959, os usuários da linha Dom Manuel deixaram de tomar o ônibus, acuados pelo impacto do transporte no orçamento. Era mais vantajoso fazer o pequeno percurso do Centro até a avenida à pé. Então,

³⁵⁴ **O Povo**, Fortaleza, 23 jul. 1957.

³⁵⁵ **O Povo**, Fortaleza, 15 jul. 1953.

diante do prejuízo, o *seu* José Otoch, dono da Empresa São Jorge, dirigiu-se ao departamento de transportes da Prefeitura e sugeriu a fusão da linha com o já existente itinerário para a Praça Paula Pessoa. A ideia foi prontamente atendida, enquanto o empresário era elogiado nos jornais por garantir a ligação “dos dois pontos cobrando a mesma passagem”³⁵⁶. Todos ficaram satisfeitos e a cidade deixou de contar com uma linha que não correspondia às expectativas de ganho das empresas de ônibus. Da mesmíssima forma como aconteciam com os roteiros mais longe do Centro...

Noutra ocasião, os moradores da Aldeota, satisfeitos em poder rumar para o bairro de Joaquim Távora diretamente – sem terem de passar pelo Centro – num dos poucos roteiros que permitiam a ligação bairro a bairro da cidade³⁵⁷, pediam que o empresário – ele mesmo – inaugurasse o sentido Joaquim Távora – Aldeota, com carros rodando no sentido contrário. Seus argumentos eram convincentes: “Seria mais um grande serviço prestado à coletividade, e também mais um meio de renda para a empresa, que está imitando os grandes centros urbanos do país, com coletivos servindo a diversos bairros”³⁵⁸.

Todavia, no dia-a-dia, quando partiam das autoridades, as mudanças nos itinerários eram paliativas, tomadas em situações de emergência, que estavam desvinculadas de qualquer perspectiva orgânica dos fluxos da cidade. A resposta do fiscal de trânsito Gerardo Moura ao funcionário público Arivaldo Lima Fontes, inconformado com a crônica falta de ônibus na Vila Operária³⁵⁹, revelava como os problemas dos coletivos eram resolvidos muito mais nas ruas que nos gabinetes da Prefeitura:

Dessa maneira, é lógico que existem transportes para a Vila Operária, se bem que algumas vezes falham. Mas quando tal acontece, eu, em consonância com as autoridades de trânsito em serviço naquele logradouro, fazemos colocar uma caminhonete de Parangaba para suprir a irregularidade³⁶⁰.

³⁵⁶ **O Povo**, Fortaleza, 29 abr. 1959.

³⁵⁷ A linha, todavia, não era alternativa ao traçado concêntrico dos ônibus, uma vez que o itinerário completo era Cento – Aldeota – Joaquim Távora. **O Povo**, Fortaleza, 20 jun. 1959.

³⁵⁸ **O Povo**, Fortaleza, 20 jun. 1959.

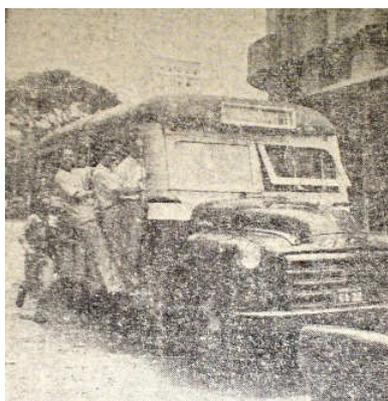
³⁵⁹ **O Povo**, Fortaleza, 18 nov. 1954.

³⁶⁰ **O Povo**, Fortaleza, 22 nov. 1954.

Em 1959, o expediente de transferir ônibus para linhas mais rentáveis ainda parecia ser amplamente usado pelo empresariado do transporte. O mesmo *seu* José Otoch, da Empresa São Jorge, cuidou de contestar, na imprensa, “a denúncia de que a empresa estaria transferindo ônibus da linha de Aldeota (passagem a Cr\$ 3,50) para a do Cocó (Cr\$ 4,00)”. Talvez o empresário desconhecesse o limite mínimo de três ônibus recomendado pela Prefeitura, uma vez que afirmou que existia “apenas um veículo na segunda das linhas”, a mais cara – do Cocó. E concluía sua defesa com o manifesto da lógica que movia a exploração da mobilidade urbana nos anos 1950: “A linha da Aldeota é talvez a mais importante com que contamos e não iríamos retirar ônibus para uma linha suplementar, que não oferece maior interesse”³⁶¹.

2.8. Atraso e lotação

Aliás, não era só sobre o traçado das linhas que repousavam as preocupações com o lucro dos empresários. Outros fatores também comprometiam os balanços contábeis das empresas e era preciso lançar mão de soluções pouco ortodoxas. Um grande problema era o ônibus noturno, que deveria rodar desde 1952, quando, driblando as resistências, a Inspetoria Estadual do Trânsito ampliou o horário de circulação de coletivos até a meia-noite³⁶².



Correio do Ceará, Fortaleza, 7 mar. 1953.

³⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 28 jul. 1959.

³⁶² **O Povo**, Fortaleza, 2 out. 1952.

Mas se, durante o expediente, a escassez de coletivos trazia dificuldades de chegar ao trabalho³⁶³, à noite, quando os passageiros escasseavam, os ônibus desapareciam de vez. “As empresas de ônibus Pedreira, Severino e São Jorge aboliram de seus ônibus a viagem que obrigatoriamente têm que fazer à meia-noite, todos os dias”³⁶⁴.

A artimanha era possível porque as autoridades se omitiam, deixando que os empresários retirassem os carros impunemente e afetassem a vida de moradores de vários bairros de Fortaleza.

Dias atrás denunciemos a atitude da Empresa Iracema [...] que havia suprimido o horário da meia-noite. [...] Esperávamos que uma vez divulgada a irregularidade, as autoridades competentes adotassem as necessárias providências no sentido de serem observadas as determinações vigentes. Com surpresa nossa, no entanto, os ônibus daquela empresa continuam trafegando somente até às 23 horas. [...] De outra forma, temos que convir que há uma crise de autoridade em face da qual os empresários se arvoram em todo poderosos, passando a agir como bem lhes convém em absoluto desprezo pelos compromissos assumidos e pelos interesses da população³⁶⁵.

Abandonados, restava a eles apelar para a *consideração* dos donos de ônibus:

Diga-se de passagem, Sr. Redator, que a linha [da Aerolândia] é bem servida durante o dia. No entanto, na parte noturna, parece que recolhem os ônibus deixando apenas um para fazer todo o serviço. [...] O proprietário precisa ter mais consideração com os que lhe dão extraordinário lucro³⁶⁶.

O resultado mais flagrante da falta de ônibus era a lotação. Junto com dramas da precária situação dos *calhambeques*, o excesso de gente dentro dos ônibus marcava o panorama do transporte público de Fortaleza.

Mas um número reduzido de ônibus rodam nessas linhas [dos bairros, subúrbios e distritos]. Decorrente desta circunstância vem a

³⁶³ **O Povo**, Fortaleza, 13 abr. 1956.

³⁶⁴ **O Povo**, Fortaleza, 26 fev. 1954.

³⁶⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jan. 1954.

³⁶⁶ **O Povo**, Fortaleza, 3 jan. 1956.

superlotação que vemos nos veículos, com passageiros espremidos uns contra os outros, como sardinhas em lata, com a única diferença de que nos ônibus não existe o molho... Essa superlotação, além do desconforto que causa, inclusive aos passageiros que viajam sentados, tem o inconveniente de dificultar o desembarque daqueles que precisam descer no meio do caminho³⁶⁷.

E as dificuldades de desembarcar faziam com que os ônibus ficassem muito tempo parados nos pontos, enquanto os passageiros se aventuravam entre a massa humana para chegar à porta de saída. Assim, os ônibus atrasavam e as filas se multiplicavam...³⁶⁸

As filas para esperar ônibus foram instituídas pela Inspetoria de Trânsito em 1940³⁶⁹, em resposta às confusões que aconteciam na hora do embarque. Dez anos depois, elas se tornaram o espelho nas calçadas das tensões vindas da superlotação no interior dos ônibus.



Gazeta de Notícias, Fortaleza, 3 dez. 1955.

E como era raro encontrar um ônibus que ainda tivesse algum espaço para subir, principalmente nos horários de fins de expediente, as pessoas clamavam por organização nas filas de espera de ônibus:

Adiantam os reclamantes [da Gentilândia e do Benfica], que de certo tempo para cá, devido a falta de fiscalização, as filas não são

³⁶⁷ **O Povo**, Fortaleza, 2 abr. 1954.

³⁶⁸ **O Povo**, Fortaleza, 15 dez. 1959.

³⁶⁹ **O Povo**, Fortaleza, 17 set. 1940.

obedecidas. Os ônibus ali são apanhados aos atropelos e empurrões, sem o mínimo de respeito aos direitos daqueles que se postam pacientes *nas cobrinhas*, aguardando seu transporte³⁷⁰.

A espera por ônibus era tão grande, que os moradores da Vila União se queixavam que tinham “os tornozelos inchados de tanto ficarem de pé nas filas”. E, caso fossem apelar para o dono do ônibus, o desfecho poderia ser violento: na Vila União o empresário desacatou “os passageiros, chegando mesmo a se armar de manivela para espancá-los”³⁷¹.

Em setembro de 1955, a Inspetoria Estadual de Trânsito colocou em prática as *filas duplas*. A estratégia consistia em separar em duas filas, nas paradas, as pessoas que desejassem viajar sentadas daquelas que não se importavam em seguir em pé. Assim, caso chegasse um ônibus com lotação sentada completa, ingressariam somente passageiros da segunda fila.

A iniciativa dividiu as opiniões. Telmo de Freitas, na coluna *Omnibus*, da *Gazeta de Notícias*, teceu rasgados elogios à Inspetoria de Trânsito, mesmo argumentando que “todo e qualquer empreendimento, posto em experiência mesmo depois de minuciosos estudos” ainda podia demandar pequenos acertos:

Constituiu uma medida auspiciosa e oportuna a que acaba de ser lançada pela Inspetoria Estadual de Trânsito. [...] Com a instituição das filas duplas, extinguiu-se a “lei do mais forte” no período de maior movimentação³⁷².

O problema não estava nas filas, mas na falta de ônibus. E, se era difícil fazer com que as pessoas respeitassem apenas uma fila, quanto mais duas delas! Em 1959 a Inspetoria de Trânsito, convencida das dificuldades em espalhar guardas por todos os pontos de ônibus, resolveu afixar tabuletas com os dizeres “Faça fila” nas paradas³⁷³. Todavia, a medida era tímida frente ao imenso problema e, talvez por isso, mereceu a completa indiferença da população:

³⁷⁰ **O Povo**, Fortaleza, 22 mar. 1955.

³⁷¹ **O Povo**, Fortaleza, 7 jun. 1957.

³⁷² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 set. 1955.

³⁷³ **O Povo**, Fortaleza, 3 abr. 1959.

Há pessoas que se colocam em ordem nas filas, mas quando chegam perto da porta do ônibus, não podem entrar e ficam esperando que entrem os insubordinados. Como a tal desordem não se procura dar jeito, não será de se admirar que até pessoas bem educadas, para não serem prejudicadas, tenham que recorrer aos empurrões³⁷⁴.

Além dos incômodos e da instalação do inevitável clima de disputa por espaços que embalava os coletivos, a superlotação trazia riscos à segurança. Os empurrões e cotoveladas no momento dos embarques prejudicavam principalmente os passageiros de constituição mais frágil. Havia machucados e quedas. Nos horários de pico, quando os ônibus trafegavam com pessoas dependuradas nas portas, havia sérios perigos de acidentes. Isso sem considerar o fato de os passageiros estarem “expostos à ação dos batedores de carteira”³⁷⁵. Sem dúvida, apinhados de gente, ônibus eram perigos ambulantes de todos os tipos:

Dito chofer, com seu veículo completamente lotado, conduzindo inclusive passageiros à porta, teve sua visão prejudicada e, por isso, quase provocou um acidente de conseqüências graves. Não fosse a habilidade do motorista do outro ônibus, que seguia na mesma direção, o acidente não teria se restringido a um ligeiro abalroamento³⁷⁶.

Diante das adversidades, os passageiros buscavam contornar a situação usando táticas nem sempre seguras:

Antônio Lourenço Filho vinha para o Centro da cidade. Como os ônibus estivessem passando completamente lotados, resolveu apanhar um para o fim da linha e de lá voltar para a Praça do Ferreira. No cruzamento da Avenida Santos Dumont com a rua Leonardo Mota, o operário resolveu saltar para tomar um carro que vinha para o Centro. E antes que o veículo freasse, pulou. Desequilibrou-se e caiu violentamente no calçamento, ferindo-se³⁷⁷.

Os contemporâneos dos ônibus de 1950 entendiam que o excesso de lotação era resultado da falta de ônibus nas ruas e do crescimento

³⁷⁴ Idem.

³⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 15 dez. 1959.

³⁷⁶ **O Povo**, Fortaleza, 24 nov. 1959.

³⁷⁷ **O Povo**, Fortaleza, 15 mar. 1954.

excessivamente rápido da cidade. Achavam que a solução para o problema era algo próximo da “duplicação do número de carros”, mas admitiam que tal era “impossível no momento”³⁷⁸. Dessa forma, revelavam que a opinião pública pouco se importava com os planejamentos de vias e de circulação na cidade. Havia ainda os de boa vontade, que chegavam a considerar o fenômeno uma demanda *natural* da vida urbana, uma vez que o sistema de transporte estava notadamente obsoleto e ineficiente enquanto as pessoas eram compelidas a ingressar nas “latas de sardinhas”:

Já que o número de auto-ônibus é insuficiente para atender às necessidades do povo, o excesso de lotação, sem deixar de ser um erro, [...] não deixa de ser também um recurso natural a que não podemos nos furtar de pôr em adoção como medida de emergência e, até certo ponto, imperiosa³⁷⁹.

Entre 1948 e 1959, a Inspetoria Estadual do Trânsito reiterou diversas vezes a proibição de os ônibus trafegarem superlotados. Em 1958, o Inspetor Elísio Gentil de Aguiar organizou seus guardas em “comandos que não permitiam, de maneira nenhuma, a viagem de passageiro à porta”. Naquela campanha, os *comandos* apreenderam dois ônibus – um da Serrinha e outro da Barra do Ceará – em apenas um dia³⁸⁰, dando a tônica do desfalque à frota urbana que tais operações acarretavam. E com menos ônibus, sobravam mais problemas de lotação.

Assim, parecia que, aos olhos da Inspetoria, ameaças e punições eram as únicas maneiras de resolver a lotação nos ônibus. Entretanto, pouco elas surtiam efeito. Primeiro porque, mesmo com as proibições pintadas “com todas as cores de uma coisa séria e válida, e que [devia] ser rigorosamente cumprida”, logo eram elas relegadas ao esquecimento, “relaxando-se a fiscalização e voltando-se à mesma situação anterior”³⁸¹. Depois porque, nas ruas, a proibição de ônibus levarem gente demais era quase inaplicável:

³⁷⁸ **O Povo**, Fortaleza, 2 abr. 1954.

³⁷⁹ **O Povo**, Fortaleza, 28 nov. 1955.

³⁸⁰ **O Povo**, Fortaleza, 11 jun. 1958.

³⁸¹ **O Povo**, Fortaleza, 28 nov. 1955.

Há proibição atualmente para o excesso de lotação nos carros de transporte coletivo. Certo. Mas o povo não estava instruído a este respeito. E o que sucedeu foi isto: Depois de entrar no veículo toda uma fila de gente desejosa de chegar cedo em casa, verificaram os motoristas, temerosos da multa, que não podiam sair com carga humana superior à prevista oficialmente. Nesse caso, quem é que devia descer? E a balbúrdia reinou. E os passageiros sentados protestaram contra o impasse criado e a demora injustificável³⁸².

Alguns motoristas nem paravam nos pontos, saindo já do início da linha com ônibus abarrotados de gente:

Como está é que não é possível: os passageiros esperando horas e horas nas esquinas os ônibus que já vêm superlotados e que, às vezes, sequer param, porque vinte gramas a mais no seu peso seria o estouro³⁸³.

Garantir a lotação completa logo no início do itinerário era interessante aos empresários de ônibus. E parece que a recomendação de esperar o carro encher antes de colocá-lo em trânsito tinha sido comum entre eles³⁸⁴. “Outro abuso que continua a se verificar: os ônibus, quando cheios de passageiros sentados, não saem, porque ainda falta completar a lotação em pé”³⁸⁵.

Além disso, as mudanças aleatórias no traçado dos itinerários ampliavam o problema da lotação e dos atrasos:

Informaram os reclamantes [do bairro Parangabussú (*sic*)] que os ônibus [...] tem seu percurso somente até os limites daquele bairro. No entanto, os veículos estão passando de seu limite, indo também linha do Coqueirinho e Bela Vista. O que prejudica imensamente a população do bairro, pois quando passam ali vêm superlotados com os habitantes dos dois últimos bairros³⁸⁶.

Nessa confusão, os ônibus atrasavam. Não era possível chegar ao trabalho a tempo. Os horários designados nas concessões eram simplesmente ignorados,

³⁸² **O Povo**, Fortaleza, 19 abr. 1952.

³⁸³ **O Povo**, Fortaleza, 2 abr. 1954.

³⁸⁴ **O Povo**, Fortaleza, 14 out. 1959.

³⁸⁵ **O Povo**, Fortaleza, 17 nov. 1955.

³⁸⁶ **O Povo**, Fortaleza, 3 dez. 1957.

tanto por conta da dinâmica de funcionamento do transporte como pelas práticas cotidianas. Era comum que os ônibus perdessem tempo para pequenos reparos, no meio da jornada, para “botar água ou revisão mecânica”³⁸⁷.

Freqüentemente ocorre, como ontem, serem os passageiros convidados a descer do coletivo, depois de algum tempo de espera, para que o motorista possa abastecer o ônibus³⁸⁸.

Os atrasos pioraram quando, em 1953, a Inspetoria de Trânsito resolveu diminuir o intervalo das paradas de ônibus, designando pontos de 100 em 100 metros nas esquinas³⁸⁹. Antes, os pontos de 200 em 200 metros, no meio dos quarteirões, permitiam que os ônibus circulassem com mais velocidade. Em contrapartida, com mais paradas, os ônibus ficavam ainda mais morosos e faziam menos viagens. As filas, mesmo espalhadas amiúde nos pontos, continuaram, as lotações aumentavam e ficava mais difícil conseguir um lugar nos ônibus. Em 1954, o leitor J. B. Cardoso denunciou em *O Povo* que, na Aldeota, o tempo médio de espera dos coletivos era de meia hora³⁹⁰.

Sem solução para os problemas, os fortalezenses se arriscavam em propostas que, pelo menos, pretendiam suavizar as mazelas de lotação, levando em conta os defeitos originais do sistema de transporte público. Seria possível, por exemplo, estabelecer um número exato de pessoas nos pontos de ônibus que poderiam subir no próximo coletivo? Pelo menos assim não haveria briga nem empurra-empura...³⁹¹. No caso das linhas mais longas, cujo trajeto demorado acarretava imensas filas, talvez fosse conveniente designar alguns carros para voltar no meio do caminho. Assim, as pessoas que quisessem viajar apenas um trecho não ficariam esperando demais, tampouco lotariam os carros que

³⁸⁷ **O Povo**, Fortaleza, 10 jun. 1959.

³⁸⁸ **O Povo**, Fortaleza, 22 maio 1953.

³⁸⁹ É possível que a medida fosse uma alternativa para minimizar o tamanho das filas nos pontos e azeitar o fluxo de automóveis. A localização das paradas de ônibus nas esquinas tinha sido objeto de defesa do vereador Pedro Paulo ainda em 1952. Ata da 35ª sessão ordinária do período legislativo de 1952 da Câmara Municipal de Fortaleza, Fortaleza, 17 abr. 1952.

³⁹⁰ **O Povo**, Fortaleza, 7 abr. 1954.

³⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 19 abr. 1952.

chegariam mais longe...³⁹² Aliás, poderiam ser afixadas tabuletas no interior dos ônibus informando os horários de cada viagem, para controle dos passageiros³⁹³ – ou ainda, dando desfecho definitivo ao problema da quantidade de carros na cidade, por que não inflar a frota com ônibus elétricos, alimentados com a energia de Paulo Afonso, como já acontecia em Recife³⁹⁴?

³⁹² **O Povo**, Fortaleza, 28 nov. 1955.

³⁹³ **O Povo**, Fortaleza, 24 jul. 1952.

³⁹⁴ **O Povo**, Fortaleza, 18 mar. 1955.

3. O CALOR DA DISCUSSÃO

Não havia modelo terminado para ser seguido na montagem do novo serviço de locomoção urbana da Fortaleza dos anos 1950. Apesar dos esforços das autoridades em construir um saber urbanístico sobre o transporte coletivo ou em buscar inspiração em outros lugares que também se perderam no turbilhão de crescimento urbano depois da Segunda Guerra Mundial, não havia solução que se encaixasse na singularidade de Fortaleza.

Mas o transporte público tinha de ser controlado, não somente em função da vocação econômica peculiar de Fortaleza ou do seu destino de aumentar repentinamente acolhendo as pessoas chegadas do sertão. Imprimia-se uma nova dinâmica urbana, onde os ônibus pareciam *soluções-problema* únicos, urdidos com o tempero das características e formas de ação próprias dos empresários e das autoridades da cidade.

Como os ônibus embrenhavam-se nas vidas de todos os habitantes da cidade, passageiros, trabalhadores, empresários de ônibus e autoridades enredaram-se na montagem do novo serviço. Entretanto, na mesa das negociações políticas, poderes públicos e empresários parecem ter protagonizado os mais acalorados debates. Sempre que as discussões sobre os reajustes de tarifas entravam em pauta, eles se enfrentavam e, com isso, davam pouco a pouco as formas do sistema de ônibus de Fortaleza. Mormente, essas discussões giravam em torno da difícil equação na qual os preços altos vitimizavam os passageiros, enquanto as empresas reclamavam maior remuneração, acuadas com os altos preços de peças e gasolina e pelas reivindicações de salários de motoristas e cobradores.

3.1. Os donos de ônibus

Ao comentar alguma nostalgia dos fortalezenses a respeito da resolução da *The Ceará Tramway Light and Power* de suspender o tráfego de bondes elétricos da cidade em 1947, o professor Gisafran Jucá sugeriu a grande transformação no

sistema de transporte coletivo que marcou a trajetória urbana de Fortaleza na década de 1950:

Mas pouco a pouco diminuiu o entusiasmo pelos velhos bondes e começou a ser incrementada a chamada *indústria do transporte autoritário*. A promessa passara a ser a instalação de ônibus novos.³⁹⁵

A substituição dos *tramways* por ônibus movidos à gasolina no final dos anos 1940 acompanhou uma tendência geral das cidades da América Latina nas quais “em paralelo à deterioração dos bondes ocorre[u] um processo de contínuo de crescimento do setor privado operando veículos de pequeno porte e, em seguida, ônibus”³⁹⁶.

Até então, o modelo fundamental do transporte urbano de Fortaleza se baseava na presença da *Light*, responsável também por outros serviços urbanos, como a energia elétrica, que lhe imprimiam papel fundamental no desenho da ocupação do solo urbano³⁹⁷. Junto da *Light*, havia ônibus e caminhonetes rodando pela cidade, que se embrenhavam nas flagrantes deficiências dos bondes elétricos. Eram experiências individuais de motoristas que, embora fossem fundamentais às rotinas de deslocamentos da cidade, não chegavam a satisfazer as necessidades da população, muito menos a substituir os bondes elétricos.

Quando a *Light* abandonou o transporte público, os fortalezenses viram-se diante do desafio de montar um novo protocolo de exploração das rotas urbanas que permitisse o equilíbrio das pressões populares e as demandas por melhores e mais amplas condições de locomoção. Era necessário montar um corpo de regulamentos capaz de controlar a criação e o uso do espaço urbano, estipulando os limites da realização ideal da cidade nas rodas dos coletivos automotores³⁹⁸ à sombra da nova ordem política posterior a 1945.

³⁹⁵ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. Cit.

³⁹⁶ BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. Op. cit.

³⁹⁷ O papel das empresas urbanizadoras na ocupação do solo e negócios imobiliários das cidades brasileiras foi estudado em diversas obras. Destaca-se o estudo de ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.

³⁹⁸ Idem.

A reorganização dos transportes constituiu-se então em tema privilegiado das campanhas eleitorais. Argumentava-se que não era possível organizar as cidades, desenvolver planos de urbanização e uso do solo e, ao mesmo tempo, manter a oferta dispersa e sem nenhum controle por parte dos poderes públicos municipais³⁹⁹.

Inaugurar um modelo diferente para o serviço de transporte não era tarefa fácil, mesmo porque as condições de mobilidade urbana se deterioravam rapidamente, exigindo das autoridades a urgência de medidas saneadoras. Na maior parte das vezes, essas medidas tomavam o lugar de ações de planejamento. E, na brecha deixada pela *Light* na cidade que crescia desordenada, a década de 1950 foi marcada pelo surgimento de muitas empresas dispostas a operar os coletivos de Fortaleza.

Esse conjunto de concessionárias de transporte teve papel fundamental na montagem da rede de serviços públicos naqueles tempos. Entretanto, uma breve observação das características das empresas e firmas individuais que iniciaram no transporte revela um panorama crivado de experiências plurais, condicionado às circunstâncias das grandes transformações urbanas naquele tempo.

Por isso, não basta expressar a nova configuração da exploração do transporte público nos anos 1950 como a emergência da *indústria do transporte autoritário*. É preciso reconstruir – a partir das evidências das experiências passadas que chegaram até nós – a dinâmica de formação dos agentes sociais ligados ao transporte de Fortaleza. Isso significa colocar as relações entre autoridades e empresários de ônibus em sua dimensão histórica, reconhecendo nas suas *práticas sociais* a construção de sua consciência e identificando o seu movimento de *fazer-se*⁴⁰⁰ em suas *estratégias*⁴⁰¹ de relacionamento com os outros grupos.

³⁹⁹ BRASILEIRO, Anísio: Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. Op. cit.

⁴⁰⁰ THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

⁴⁰¹ O binômio *tática / estratégia* de Michel de Certeau parece constituir um instrumental teórico capaz de traduzir o momento de reformação da exploração do transporte em Fortaleza. Nos anos 1950, tanto as autoridades da cidade quanto os empresários de ônibus buscavam construir certos protocolos racionais de uso e exploração do transporte, em contraponto à relativa ausência de

Basta recorrer à lista das evidências de que o transporte era ruim para saber que as empresas de ônibus eram as vilãs da vida urbana da década de 1950. Entretanto, a julgar pelas notas publicadas na imprensa da Capital, isso não foi prerrogativa daquele período, uma vez que bondes e ônibus sempre foram alvos de insatisfações de passageiros.

A diferença era que, no meado do século XX, tanto os empresários quanto os poderes públicos ensaiavam suas atitudes e experimentavam-se mutuamente diante da realidade concreta cada vez mais complexa de Fortaleza. Não podiam ser compreendidos como parte de uma *estrutura* social preconcebida a partir da divisão de classes. Ao contrário, estavam em pleno *processo* de construção de sua autorrepresentação como categoria social na cidade.

As pessoas se vêem numa sociedade estruturada de um certo modo (por meio de relações de produção fundamentalmente), suportam a exploração (ou buscam manter poder sobre os explorados), identificam os nós dos interesses antagônicos, debatem-se em torno desses mesmos nós e, ao curso de tal processo de luta, descobrem a si mesmas como uma classe, vindo, pois, a fazer a descoberta de sua consciência de classe. Classe e consciência de classe são sempre o último e não o primeiro degrau de um processo histórico real⁴⁰².

Um longo caminho de conflitos e acomodações foi trilhado até que os empresários de ônibus harmonizassem suas diferenças e formulassem suas bandeiras de luta diante da Prefeitura, dos trabalhadores e da população de Fortaleza. Nesse caminho, o valor fixado para passagem e a reserva de linhas à exploração de cada companhia parecem ter sido peças-chave para a compreensão das relações com as autoridades e a população.

3.1.1. *Light versus Ônibus*

As deficiências do transporte eram conhecidas das autoridades desde os primeiros tempos em que os bondes da *Light* começaram a trafegar. Os jornais se

regulação para ônibus do período anterior. CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

⁴⁰² THOMPSON, E. P. Algumas considerações sobre classe e a “falsa consciência”. In: **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. São Paulo: UNICAMP, 2001.

enchiam de queixas de passageiros sobre escassez de itinerários e precariedade das frotas. A partir de 1919, a cidade passou a contar com o serviço de ônibus, quando a Diretoria de Obras Públicas do Estado do Ceará resolveu importar dois carros para substituir os bondes puxados por burros no itinerário do Benfica até Parangaba⁴⁰³.

Em 1926 já existia o tráfego regular de um ônibus *Dodge Brothers* importado pelo Matadouro Modelo para garantir o transporte de seus funcionários e dos habitantes da vila operária no Barro Preto ao Centro da Capital⁴⁰⁴. O ônibus do Matadouro Modelo rodou por apenas um ano, mas acabou servindo a toda a população da região mediante a cobrança de tarifas, fazendo-se uma das primeiras experiências de transporte coletivo automotor da cidade⁴⁰⁵.

Naquele ano, a possibilidade de flexibilizar o monopólio de transporte da *Light* foi alvo de discussões dos deputados da Assembleia Legislativa do Ceará. Instigados por Fernando de Alencar Pinto, que pedira autorização para explorar o serviço de ônibus em Fortaleza, os parlamentares, embora considerassem que “serviços há que, dependendo de avultado capital dificilmente seriam realizados sem a concessão de monopólio durante certo tempo”, constataram que era “deficiente e não satisfaz as necessidades da coletividade a rede de tramways elétricos existente entre nós”, pois a cidade estava em face de “crescente desenvolvimento”. Portanto, resolveram autorizar a Câmara Municipal de Fortaleza “a contratar em concorrência pública e com quem mais vantagens oferecer, o estabelecimento do serviço de auto-ônibus na cidade de Fortaleza e seus arrabaldes, concedendo ao contratante o privilégio da sua exploração por vinte e cinco anos”⁴⁰⁶.

Entregar o transporte às empresas privadas foi a solução para o quadro de escassez. Se por um lado a ideia ameaçava a hegemonia da *Light* no transporte, por outro ela garantia a proteção para que cada linha fosse explorada *exclusivamente* por uma companhia, através de um mecanismo de concorrência

⁴⁰³ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 abr. 1919.

⁴⁰⁴ **Diário do Ceará**, Fortaleza, 31 jul. 1926.

⁴⁰⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 31 ago. 1927.

⁴⁰⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Ceará, 75ª Sessão, em 1º de outubro de 1926.

pública. Dessa forma, logo no início, o caminho percorrido pelo carro do Matadouro Modelo ficava preservado da concorrência⁴⁰⁷.

Mas ônibus eram produtos caros e a exploração de transporte em grande escala exigia investimentos que, até então, somente a *Light* conseguia mobilizar. Era preciso incentivar a criação de empresas na cidade, diversificando as opções de locomoção, ampliando itinerários. Talvez por isso, no ano seguinte, o Governo cuidou de isentar impostos:

Art 1º. É concedida a isenção de todos os impostos estaduais, excetuadas as taxas de água e esgoto pelo prazo de três anos à empresa de auto-ônibus Ribeiro e Pedreira desta capital entendendo-se livres de taxações estaduais cada um dos carros pertencentes à mesma empresa.

Parágrafo único: Os favores da presente lei são extensivos a qualquer outra empresa de auto-ônibus que montar nessa capital o serviço de transporte por meio de tais veículos, dentro do prazo de um ano, a contar da data da publicação da presente lei.

Art 2º. Fica a Câmara Municipal de Fortaleza autorizada a conceder isenção de impostos municipais àquela empresa bem como a qualquer outra que esteja isenta pelo Estado, nos termos do parágrafo único do artigo anterior⁴⁰⁸.

O plano de dotar Fortaleza de transporte a gasolina parecia traçado. Mas, como era de se esperar, ele encontrou resistências dos ingleses, que buscaram no contrato com o Governo mecanismos para evitar o tráfego de ônibus.

As suas faltas [da *Light*], notadamente a de material fixo e rodante, motivando a impontualidade dos horários influíram, sem dúvida, no aparecimento de uma empresa auto-ônibus em concorrência com os bondes elétricos, caso não previsto na concessão⁴⁰⁹.

Em comparação com os custos do material rodante importado dos *tramways*, os ônibus sem impostos eram muito mais viáveis. Assim, surgiram as

⁴⁰⁷ Anais da Assembleia Legislativa do Ceará, 75ª Sessão, em 1º de outubro de 1926.

⁴⁰⁸ Lei Estadual n. 2.565, de 5 de novembro de 1927.

⁴⁰⁹ Relatório do prefeito Godofredo Maciel apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 1928.

primeiras companhias organizadas de ônibus de Fortaleza. No final, a própria *Light* sucumbiu e resolver adotar automotores em sua frota⁴¹⁰.

Ainda em 1927 apareceram dois carros da Empresa Ribeiro & Pedreira e levaram a concorrência entre os *auto-ônibus* e os bondes às ruas⁴¹¹. O tema era controverso, justamente pelo contrato de exclusividade da empresa inglesa. Baseada nisso, em fins dos anos 1920, a *Light* travou intensas batalhas judiciais contra os ônibus. Em seu favor, usava da precariedade do calçamento de Fortaleza, uma vez que a instalação dos trilhos, anos antes, exigira melhorias e deixara as ruas por onde rodavam bondes as melhores vias da cidade. Nas outras rotas era difícil passar com carros. Por isso, os ônibus do senhor Oscar Pedreira andavam nas rotas calçadas, disputando passageiros com os bondes e causando prejuízos à inglesa.

No dia 30 de agosto de 1928, o “assunto na cidade fora o despacho favorável que o dr. Livino de Carvalho, Juiz de Direito da 1ª vara dera ao interdito proibitório requerido pela Ceará Tramway afim de que os auto-ônibus não pudessem trafegar em suas linhas, determinando que a multa para cada infração seja computada em 10:000\$000”⁴¹².

A proibição causou um rebuliço de grandes proporções. No cair da tarde, a população simpática à Ribeiro & Pedreira “não apenas por ser nacional, como também porque nos servia melhor e mais comodidade” juntou-se no Passeio Público, em frente à sede da companhia inglesa, bradando “morras à *Light*” em protesto. “O povo, depois, dirigiu-se à Praça do Ferreira, onde alguns exaltados tentaram arrancar e rasgar as safenas de alguns tramways que ali se achavam”⁴¹³. No desenrolar do processo, Ribeiro & Pedreira recorreu da decisão do juiz, mas seus ônibus continuaram proibidos de trafegar sobre os *rails* dos bondes elétricos.

Desde suas primeiras experiências, o serviço de locomoção por ônibus em Fortaleza teve a maior parte dos problemas resolvida no judiciário. É certo que até a metade do século XX não havia uma política pública ligada ao transporte

⁴¹⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 10 fev. 1929.

⁴¹¹ *Idem*.

⁴¹² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 31 ago. 1928.

⁴¹³ **Gazeta de Notícias**, 31 ago. 1928.

coletivo de passageiros em Fortaleza. Os contratos formalizados de permissão diziam respeito à gestão da *Light*. Por isso, ônibus e caminhonetes que circulavam nas ruas eram submetidos a poucas regras. A grande maioria não estava ligada a empresas regulares. 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. As medidas da Inspetoria de Trânsito “enfrentavam barreiras ante a realidade”⁴¹⁴ e, por vezes, chegavam a ser completamente ignoradas:

Trata-se da obediência aos horários na parte da noite. Como é de conhecimento público, a partir de 21 horas os ônibus saem da Praça do Ferreira de meia em meia hora, até as 24 horas, obrigatoriamente. Contudo, os ônibus da linha Benfica não ligam importância a essa determinação da Prefeitura. Fazem o horário que entendem⁴¹⁵.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a situação do transporte coletivo de Fortaleza se agravou para os passageiros de bondes e ônibus, principalmente por conta das políticas de racionamento de combustíveis e dos obstáculos para a importação de peças e insumos. Surgiram então as primeiras tentativas de solucionar o problema do transporte coletivo de Fortaleza através de novas regras e de transformações no sistema de concessão pública do serviço. Em 1945, o prefeito nomeado, Plácido Castelo, tomou novas medidas para facilitar a instalação das empresas e ampliação da oferta de coletivos:

Impõe-se a criação de novas linhas. [...] O sr. Plácido Castelo aboliu as restrições existentes para a instalação das empresas de ônibus. Qualquer pessoa poderá montar um serviço de transporte, desde que se comprometa a apresentar veículos novos e modernos⁴¹⁶.

⁴¹⁴ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

⁴¹⁵ **O Povo**, Fortaleza, 23 jul. 1954.

⁴¹⁶ **O Povo**, Fortaleza, 7 nov. 1945.

O incentivo às empresas de ônibus ficou maior com o fim do conflito internacional e o fortalecimento da economia brasileira. Fortaleza se transformou num espaço fértil de alternativas de negócios, embalada por novas ordenações urbanas e embates de sujeitos sociais, que acabaram por alinhar os contornos para os serviços públicos. Nesse movimento, de acordo com o jornal *O Povo* de 11 de julho de 1951, o número de ônibus em circulação na cidade cresceu de 50, em 1946, para 228, em 1949⁴¹⁷.

3.1.2. A multiplicação das companhias

É importante lembrar que, enquanto os bondes estiveram nas ruas, mesmo com os incentivos do Governo, eram poucas as empresas de ônibus que circulavam em Fortaleza⁴¹⁸. Foi sobretudo depois do desaparecimento da companhia inglesa que as ruas sobraram aos ônibus e às caminhonetes das dezenas de empresas particulares que se formaram desde então.

Há indícios em jornais, portarias da Prefeitura Municipal, atas das sessões da Câmara de Vereadores e outros de que pelo menos 62 empresas de ônibus ou caminhonetes operavam em Fortaleza entre os anos de 1945 e 1960⁴¹⁹, a maior parte delas constituída depois de 1947. Era um aumento expressivo de concessionárias em relação à década de 1930, quando somente oito⁴²⁰ empresas de ônibus funcionavam com a *Light* no transporte público.

O repentino aumento no número de empresas de ônibus e firmas individuais de transporte em meados dos anos 1940 parece sugerir que os governantes persistiam na idéia de que a alternativa para o transporte coletivo era a ampliação da oferta de coletivos movidos a gasolina. E as poucas condições exigidas pela Prefeitura para a montagem de empresas de ônibus incentivavam as empresas, apontando a prioridade em desenterrar os investimentos.

⁴¹⁷ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

⁴¹⁸ Refiro-me à lei estadual n. 2.565, de 5 de outubro de 1927, que isentava de impostos estaduais as empresas de auto-ônibus que operassem ou viessem a se constituir na cidade de Fortaleza.

⁴¹⁹ UCHOA, Waldery. Op. cit.

⁴²⁰ Centro de Documentação e Pesquisa do Transporte do Ceará (CDPTCE), Grupo Empresas.

Formou-se assim um grupo bastante heterogêneo de companhia na cidade. Grande parte delas era o resultado da formalização das antigas iniciativas de exploração em itinerários distantes do Centro por carros automotores, que circulavam improvisados e à revelia do controle dos poderes públicos.

A primeira geração de transportistas é de origem modesta. [...] Eram, em geral, mecânicos, motoristas de veículos intermunicipais, proprietários de postos de gasolina ou policiais que, nas horas vagas, operavam um veículo de pequeno porte. [...] Cada proprietário é também condutor e cobrador, assegurando ele próprio a manutenção do veículo realizada em pequenos ateliês. [...] Tratava-se de uma gestão artesanal⁴²¹.

Por isso, parece que muitas dessas pequenas empresas não tinham condições de capitalização para investir na melhoria dos serviços oferecidos aos fortalezenses.

De um modo geral as empresas de transportes coletivo no Ceará são pobres. Pobres mas sempre arrogantes, porque aqui se cumpre fielmente o refrão: em terra de cegos quem tem um olho é rei. É por isso mesmo que pagamos um dos transportes mais caros do Brasil: cinquenta centavos por uma linha que não exceda a cinco mil metros. Quando se fala assim, os defensores das empresas logo se remetem à cidade do Recife dizendo ser o transporte lá muito mais caro. Agora enquanto uma empresa de transporte em Fortaleza possui aproximadamente 12 veículos - apenas uma empresa de Recife, a Pernambuco Autoviária Ltda - ostenta 134 moderníssimos ônibus em serviços⁴²².

A constituição formal das empresas, com registros na Junta Comercial do Estado do Ceará como companhia de transporte regular, traduzia somente a aceitação das já precárias condições de funcionamento que apresentavam. A própria existência de *firmas individuais* devidamente registradas mostrava que parte da locomoção urbana dependia de pequenas empresas, que operavam com um ou dois carros guiados pelo próprio dono. Essa situação parecia ser a responsável por parte do drama do transporte na cidade. No entendimento das

⁴²¹ BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. In: ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. Op. cit.

⁴²² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 mar. 1949.

autoridades, parecia que Fortaleza precisava de grandes empreendimentos, capazes de oferecer serviços de qualidade. Um caminho seria reunir as pequenas pulverizadas num pequeno número de estabelecimentos grandes, preservados da concorrência entre si e regidos por normas homogêneas.

O vereador Américo Barreira [...] aventou a hipótese de se proceder a fusão das numerosas empresas numa só grande sociedade anônima, formando-se assim uma única com capital suficiente para se movimentar livre de uns tantos favores econômico-financeiros coercitivos⁴²³.

Em contrapartida, naquele tempo, para quem já tinha alguma experiência na condução de passageiros e dispunha de veículo, a formalização da atividade estava fácil. A Autoviária São Vicente de Paulo, por exemplo, foi registrada na Junta Comercial do Estado do Ceará como firma individual e capital inicial de Cr\$ 50.000,00 para o comércio de tecidos e miudezas. Em 1952, quando começou a operar no transporte, a empresa mudou sua razão social e dobrou seu capital. Os Cr\$ 100.000,00 correspondiam a cerca de 167 salários mínimos da época, de acordo com a cifra de Cr\$ 600,00 anotada por Gisafran Jucá⁴²⁴. O pequeno capital, contudo, não impediu o crescimento da empresa que, segundo os dados da Federação dos Transportes, doze anos depois, tinha uma frota de 18 ônibus, atingindo 170 carros em 1989.

Entretanto, a maior parte das empresas não gozou da mesma sorte. Havia sérios obstáculos nas contas para garantir o bom serviço. Quase todo o material e insumos de ônibus eram importados, pois a indústria automobilística só se consolidaria no País a partir de 1956, com a fábrica da Mercedes Benz, em São Paulo. Os empresários de Fortaleza reclamavam que viviam espremidos em dívidas com os fornecedores de combustível e peças, que se arrumavam em cartel e aumentavam os preços com a desculpa das taxas alfandegárias cobradas pelo Governo brasileiro. Além disso, a Câmara Municipal hesitava na autorização de reajuste de tarifas para aliviar o bolso dos empresários⁴²⁵. Em 1949, o doutor

⁴²³ **O Povo**, Fortaleza, 8 nov. 1949.

⁴²⁴ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit.

⁴²⁵ **O Povo**, Fortaleza, 8 nov. 1949.

Ruy Castor, representante dos empresários numa reunião da Câmara Municipal para estudar as novas tarifas de transporte, “sugeriu aos representantes do povo fortalezense procederem uma sindicância no comércio fornecedor de peças em caráter confidencial, afim de apurar a verdadeira situação deficitária de numerosas empresas de ônibus, muitas delas às portas da falência com títulos atrasados em oito, dez e até doze meses”⁴²⁶.

Talvez por isso o aumento do número de empresas de ônibus em fins dos anos 1940 não tinha correspondido às melhorias das condições do transporte público. Mas, nos anos seguintes, a pobreza das companhias de ônibus foi se transformando, diversificando as características das empresas da cidade. Passados pouco mais de dois anos da sugestão do doutor Ruy Castor, em janeiro de 1951, a imprensa de Fortaleza solicitou à União dos Contabilistas do Ceará que designasse uma comissão para verificar as contas das empresas de ônibus. Depois de verificar uma série de irregularidades nas escritas e de ser impedida de auditar algumas delas, o grupo chegou à conclusão de que “as empresas auferiam lucros compensadores”⁴²⁷.

A opinião da comissão de contabilistas de 1951 se baseava na análise de receitas e despesas de duas concessionárias da cidade nos anos de 1948, 1949 e de janeiro a outubro de 1950. Elas não foram reveladas, *por uma questão ética*. Elas tinham frotas de 28 e 24 carros, que, segundo o relatório, atingiam uma média de Cr\$ 525,91 diários por ônibus em circulação. Com isso, a situação daquelas firmas alternava resultados positivos e negativos⁴²⁸:

Empresa “A”	Receita Geral	Despesa Geral	Resultado
1948	Cr\$ 1.682.606,00	Cr\$ 1.469.326,60	+ Cr\$ 213.279,40
1949	Cr\$ 2.678.716,50	Cr\$ 2.914.337,10	- Cr\$ 232.620,60
1950	Cr\$ 3.269.733,30	Cr\$ 3.072.567,60	+ Cr\$ 197.168,70

⁴²⁶ Idem.

⁴²⁷ **O Povo**, Fortaleza, 4 jan. 1951.

⁴²⁸ Idem.

Empresa “B”	Receita Geral	Despesa Geral	Resultado
1948	Cr\$ 2.511.745,30	Cr\$ 2.095.196,30	+ Cr\$ 416.549,00
1949	Cr\$ 3.436.933,60	Cr\$ 3.229.727,60	+ Cr\$ 207.266,00
1950	Cr\$ 1.674.807,00	Cr\$ 1.387.282,20	+ Cr\$ 287.524,80

As últimas contas estudadas pelos contabilistas diziam respeito aos movimentos de uma empresa com uma frota de 16 veículos que lhe renderam Cr\$ 727,07 por dia no intervalo de setembro de 1949 a agosto de 1950. Naquele período, a saudável firma tivera a receita de Cr\$ 3.715.329,10 e despesa de Cr\$ 2.956.249,60, com lucros de Cr\$ 759.082,50. E logo a opinião que comprovava a ganância dos *tubarões* do transporte se disseminou e serviu para homogenizar a opinião pública a respeito dos empresários.

Mas, se lucros e prejuízos se alternavam, assim como o volume de investimentos, o aumento e a diminuição de receitas, o maior descuido das conclusões da comissão dos contabilistas foi não considerar a pluralidade de experiências de transporte coletivo de Fortaleza. De acordo com o *Anuário do Ceará*, por exemplo, enquanto a Empresa Guanabara e a Empresa Santana tinham dois ônibus em circulação, a Empresa São Jorge, com linhas Soares Moreno, Tristão Gonçalves, L.B.A, Estrada de Ferro, Dom Manuel e Justiniano de Serpa, tinha 30 ônibus, em 1950. A média de passageiros transportados também variava. Os roteiros do Centro à Parangaba, Itaoca, Bela Vista e Vila Brasil, explorados pela Viação Tabajara, levaram 6.500.000 pessoas em 1950, enquanto a Empresa Alexandrino, explorando as linhas Floresta, Vila Operária e Barra do Ceará, conduziu apenas 3.150 pessoas no mesmo ano⁴²⁹.

Havia de se considerar, também, a flagrante desorganização das contas das empresas. Sem controle fiscal e sem uniformidade nas tarifas cobradas, as escritas se confundiam. Com isso, contradizendo a voz das ruas que atribuía à sede de lucros dos empresários o sufoco diário dos passageiros de ônibus, havia

⁴²⁹ UCHOA, Waldery. Op. cit.

quem chamasse a atenção para o papel do governo na saúde financeira do serviço, uma vez que a busca do enriquecimento era atributo fundamental das empresas capitalistas:

Que os particulares cegos na sua gana de enriquecimento pessoal ignorem a coletividade ainda se explica, porque lutam primariamente para isso, mas os resguardadores do bem comum se tornarem coniventes [...] é um absurdo. [...] Uma vez constatada a impossibilidade de atendimento á corrente de passageiros por parte de uma certa empresa, nasce o imperativo de fazer cessão a outra que o faça convenientemente. Se a sociedade mantenedora se acha deficitária, a ponto de não mais poder recuperar os seus veículos, que prevaleça o interesse da população⁴³⁰.

Com os movimentos capitalistas dando as regras do jogo, empresas faliam e prosperavam, dividiam-se e se fundiam montando um panorama com limites incertos. Das oito empresas de ônibus e caminhonetes que operavam na cidade na década de 1930, três deixaram a exploração do transporte público antes de 1945. A Empresa Santana, fundada em 1932, encerrou suas atividades em 1952 e a Viação Tabajara, de 1940, fechou em 1951, atolada em dívidas com seus fornecedores.

A Viação Tabajara, empresa de transporte coletivo que faz o serviço de transporte de passageiros por auto-ônibus nas diversas que servem o subúrbio de Parangaba, em virtude de grandes prejuízos que tiveram e que impossibilitaram de solver os inúmeros compromissos assumidos com seus fornecedores de chassis e material rodante em geral, avisa ao povo de Fortaleza e mui especialmente aos habitantes da zona de Parangaba que, não tendo sido possível utilizar outros meios para solução de seus problemas de ordem econômica e financeira resolveu efetuar a entrega de todos os seus ônibus aos seus fornecedores, em pagamento dos seus débitos atrasados, o que implica na paralisação completa de sua empresa de transporte⁴³¹.

As reivindicações populares pela ação do Governo certamente tiveram alguma influência na falência da Viação Tabajara. Pouco antes do aviso de paralisação das suas atividades, o Conselho Regional de Trânsito cassara a

⁴³⁰ **O Povo**, Fortaleza, 4 jan. 1952.

⁴³¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 24 jun. 1946.

concessão da linha de Parangaba, alegando os maus serviços prestados pela empresa, a despeito de operar numa das linhas “mais rendosas dentre as que melhor retribuem capitais em Fortaleza”. Vale também considerar o crescimento do número de empresas dispostas a atuar na Capital como ingrediente importante para a substituição das operadoras, como notou a *Gazeta de Notícias* ao lembrar que “agora [com a saída da Viação Tabajara] uma firma local apresentou-se para disputar a concessão da linha”⁴³².

Ou seja, o transporte público parecia ser um investimento promissor para gente nova disposta a arriscar. Tanto que, das empresas que se formaram antes de 1945, somente três resistiram à enxurrada que se verificou a partir dos anos 1950.

A Empresa Pedreira, sucessora de Ribeiro & Pedreira, criada em 1929, operava nos antigos caminhos dos bondes elétricos. Eram itinerários já indispensáveis à cidade, principalmente depois da aceleração da ocupação da região oeste do Centro. Os ônibus da Empresa Pedreira contavam com clientela já consagrada, e, por levarem aos bairros mais chiques, trafegavam sobre ruas mais bem cuidadas. Em 1950, transportaram 3.250.000 passageiros⁴³³. Além disso, a empresa herdara a estrutura e os macetes de funcionamento da sua antecessora, mais antiga concessionária particular de ônibus de Fortaleza. Essa segurança lhe conferia uma certa independência em relação às demandas das outras empresas de ônibus e, não raro, colocava-se na contramão das reclamações levadas às autoridades até mesmo em questões delicadas como os reajustes de tarifas. Em 1949, quando o grupo de concessionárias da Capital debatia-se pela majoração, o senhor Oscar Pedreira

dono de uma das mais eficientes empresas de ônibus de Fortaleza procurou um dos jornalistas desta folha para declarar-lhe que não aumentou nem pretende aumentar os preços das passagens nos veículos de sua propriedade, acrescentando que jamais cogitara esta medida e, enquanto os empresários lutaram com todas as armas em

⁴³² *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 29 jun. 1951.

⁴³³ UCHOA, Waldery. Op. cit.

prol do aumento dos seus lucros majorando os preços, tratou de aumentar o número de veículos para melhor servir ao público⁴³⁴.

Noutro acontecimento, quando resolveu intervir nas empresas em 1955, a Prefeitura não poupou a companhia na letra da lei por não ter engrossado as ações orquestradas por suas congêneres.

Ficam postos a disposição da Prefeitura Municipal de Fortaleza, a partir das 15:00 horas do dia 03/05/1955, e por tempo indeterminado, para deles usar no serviço de transporte coletivo da cidade todos os ônibus, garagens, materiais e acessórios sem exclusão de quaisquer instrumentos pertencentes às empresas de ônibus desta capital com exceção da "Empresa Pedreira", que foi a única que não paralisou a circulação de seus veículos⁴³⁵.

Para os lados da Aldeota e da Praia de Iracema também iam os ônibus da Empresa Iracema. O proprietário dos carros, José Setúbal Pessoa, começara a trabalhar no transporte público em 1936, fazendo a linha de Otávio Bonfim. Com poucos ônibus, conseguiu ultrapassar as dificuldades da Segunda Guerra Mundial e parece ter recebido um impulso no final dos anos 1940, quando a firma foi regularizada e registrada na Junta Comercial do Ceará.

As coisas marchavam em passos rápidos, quando a passada conflagração mundial veio ferir a marcha progressiva [...] Daí José Setúbal Pessoa ter visto prejuízos consideráveis para sua equipe [...] Tão logo o canhão nazista foi silenciado e a espada do "samurai" foi embainhada. Daí para cá José Setúbal Pessoa, [...], promoveu uma reforma completa nas unidades de sua frota vindo ao inteiro encontro das aspirações das populações residentes nos bairros e subúrbios servidos excelentemente pelos ônibus de sua empresa⁴³⁶.

Circulando por caminhos lucrativos, a Empresa Iracema tinha capitais que lhe permitiam investir na renovação da frota e na ampliação de serviços. Em janeiro de 1948, logo depois da inauguração do porto, quando "o movimento para Mucuripe aumentou consideravelmente e tend[ia] a progredir mais ainda", a empresa iniciou a linha "Cais do Porto" saindo da Praça da Sé, no Centro, com

⁴³⁴ **O Povo**, Fortaleza, 13 set. 1949.

⁴³⁵ Lei Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

⁴³⁶ Monitor Comercial. **Revista de Economia e Finanças**, Fortaleza, Ano XI, n. 288, 15 maio 1949.

passagens inteiras a Cr\$ 1,00 e seções. A linha era servida por quatro carros “que se encontravam na reserva da empresa”⁴³⁷. Pouco tempo depois, lançou mais dois *ônibus cargueiros* para servir aos peixeiros da região⁴³⁸. Em 1949, a Empresa Iracema contava com uma frota de 29 ônibus bem cuidados⁴³⁹.

Em 1951, José Setúbal Pessoa fez anunciar na imprensa da cidade sua disposição de vender a empresa, alegando cansaço de trabalhar no ramo. Deixava antever que os ônibus lhe renderam uma boa poupança. O capital empregado na compra dos 24 ônibus e dois veículos de socorro renderiam “70% de lucro líquido em conformidade com a Comissão de Contabilistas que examinaram a escrita da firma”⁴⁴⁰. Apesar disso, a empresa ainda resistiu a décadas sob a administração do mesmo grupo familiar.

A última das empresas “antigas” do pós-guerra, a Empresa Severino circulava em Fortaleza desde 1936 com seis ônibus. Como a maior parte das firmas, somente fez registro na Junta Comercial do Ceará em 1941, depois de anos de funcionamento.

Nos anos de 1940 e 1950, a Empresa Severino tinha itinerários nas linhas de Tauape, Campo de Aviação, Benfica, Parangaba. Eram caminhos populares, que contavam com um fluxo grande de passageiros. A linha de Parangaba, por exemplo, era uma das mais antigas da cidade, que começara a ser explorada ainda em 1896 pelos bondes de burros da Companhia Ferro Carril de Parangaba.

Os preços das passagens das linhas da Empresa Severino variavam entre Cr\$ 0,40 e Cr\$ 0,80 em 1946. Eram valores menores, se comparados aos ônibus da Aldeota, Meireles ou Praia de Iracema. Somente na linha mais longa, até Parangaba, a tarifa atingia Cr\$ 1,00⁴⁴¹. Assim, é provável que a resistência da empresa às dificuldades da Segunda Guerra se devesse ao elevado número de passageiros e às possibilidades de ganho forjadas na frouxidão da fiscalização:

⁴³⁷ **O Povo**, Fortaleza, 31 dez. 1947.

⁴³⁸ **O Povo**, Fortaleza, 23 jan. 1948.

⁴³⁹ Monitor Comercial. **Revista de Economia e Finanças**, Fortaleza, Ano XI, n. 288, 15 maio 1949.

⁴⁴⁰ **O Povo**, Fortaleza, 8 jan. 1951.

⁴⁴¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 jun. 1946.

Alguns habitantes de Parangaba estiveram ontem, nesta redação, com o propósito de apresentar queixa contra o serviço de transporte entre esta capital e aquela localidade. Disseram-nos que atualmente só existem dois ônibus da Empresa Severino em tráfego, o que é absolutamente por demais insuficiente. [...] Acontece que há várias caminhonetes explorando aquele serviço de transporte. E assim, enquanto os ônibus cobram as passagens ao preço de setenta centavos, as caminhonetes pedem um cruzeiro, e as auto-lotações quatro cruzeiros. Disseram-nos que o proprietário da Empresa possui diversas caminhonetes fazendo o tráfego para Parangaba, sendo este motivo de pequeno número de ônibus nessa linha⁴⁴².

Os jornais da década de 1950 registraram inúmeros *abusos* contra a economia popular da Empresa Severino. As mais frequentes reclamações indicavam o aumento não autorizado de passagens⁴⁴³, troco⁴⁴⁴, desrespeito aos horários⁴⁴⁵, má conservação da frota⁴⁴⁶, entre outras especialidades do cardápio das empresas de ônibus para pressionar o governo e garantir lucros. Em 1955, a empresa parecia enfrentar dificuldades e avistava a possibilidade de perder seu privilégio de exploração.

Naturalmente, como conhecedor do desmazêlo da sua falida empresa, o sr. Francisco Severino [...], está sentindo as consequências da sua falta de atenção com os habitantes dos bairros a que servem os seus calhambeques. E na tentativa de querer “salvar” a sua prioridade, está mandando pintar os “ônibus” durante a noite e de dia, e, sem que a tinta tenha secado, botando-os em tráfego. Isso para ver se consegue lançar uma cortina de fumaça nos olhos da comissão que irá examiná-los⁴⁴⁷.

Apesar disso, a Empresa Severino permaneceu no transporte público de Fortaleza até 1963, chegando a explorar 14 linhas da Capital e algumas do interior.

Entre as novas empresas, havia indícios de que transporte era bom negócio, principalmente se o empreendimento viesse consorciado com fornecedores de carros e peças que tinham levado as empresas a contrair muitas

⁴⁴² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 dez. 1945.

⁴⁴³ **O Povo**, Fortaleza, 2 jan. 1954.

⁴⁴⁴ **O Povo**, Fortaleza, 19 jan. 1954.

⁴⁴⁵ **O Povo**, Fortaleza, 23 jul. 1954.

⁴⁴⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 mar. 1956.

⁴⁴⁷ **O Povo**, Fortaleza, 10 dez. 1955.

dívidas⁴⁴⁸. Nesse movimento, as algumas das antigas empresas foram sendo substituídas ou incorporadas por organizações cuja composição societária ampliava a gama de investidores para além dos núcleos familiares – ou seja, as *firmas individuais* se tornavam *sociedades limitadas* ou mesmo *sociedades anônimas* – trazendo recursos que pretendiam garantir a longevidade e renovação do transporte.

Foi o caso da Autoviária Cearense Ltda., que se organizou na Capital em 1949, depois de ter comprado sua homônima, a Autoviária Cearense. A nova Autoviária contava com importante parceiro, a importadora de carros A. Pinheiro e Cia, que garantia o financiamento da nova transportadora. A fiança da revendedora prometia uma nova frota de ônibus para os passageiros de Porangabussú, Bela Vista, Peri-Montim e Asilo, incluindo os sonhados *gostosões*, da marca Fargo, que asseguravam “comodidade, eficiência e segurança” para até 70 viajantes⁴⁴⁹.

A firma A. Pinheiro e Cia., que se dispõe a financiar a Empresa Autoviária Cearense, está disposta a tudo fazer para melhorar todos os transportes da referida empresa, proporcionando, por outro lado, uma perfeita assistência técnica para os ônibus da sua frota. Possuindo várias garagens para conserto, lubrificação, pinturas e reparos em geral, conta ainda com várias casas de variadas peças e acessórios para veículos, A. Pinheiro e Cia. Constitui sólido apoio a Autoviária Cearense na execução dos serviços de transporte coletivo nos populosos bairros em que vai servir⁴⁵⁰.

Se o negócio de ônibus era arriscado, valia fazer parceiros endinheirados, estabelecer aliados entre os pares e iniciar novas formas de relacionamento com o Governo para realizar o serviço público de locomoção de pessoas. Nesse sentido, talvez a mais importante representante da geração de transportadores dos anos

⁴⁴⁸ Passados os primeiros anos da euforia econômica depois da Segunda Guerra, a política econômica do Presidente Dutra sofreu uma inflexão que desestimulou as importações e acabou por lançar as condições do avanço da produção nacional de bens industrializados que se seguiria pelos anos 1950. Entretanto, nesses primeiros tempos, tanto a tributação dos produtos importados e a sobrevalorização do cruzeiro quanto o aumento da demanda decorrente da industrialização pressionaram alta dos preços e inflação. FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: UNESP, 1999, p.403-404.

⁴⁴⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 11 abr. 1949.

⁴⁵⁰ Idem.

1950 foi a Empresa São Jorge, de 1947. Gigante do ramo, ela acabou por refletir as possibilidades de enriquecimento com ônibus do seu tempo. Diferente das concessionárias da cidade, a empresa já nasceu uma sociedade anônima, bastante capitalizada com cotas de investimentos de várias pessoas⁴⁵¹. Chamava-se Kalil Otoch S.A. e apostava na exploração das linhas circulares, as preferidas da população por não exigir que se tomasse mais um ônibus no Centro para se cruzar a cidade. Talvez por contar entre seus diretores o *seu* José Otoch, revendedor em Fortaleza da *Chrysler Corporation*, que fabricava os motores Dodge e Fargo, a empresa se orgulhava de começar suas atividades com toda a frota zero quilômetro. Os ônibus eram confortáveis, com carrocerias impecáveis pintadas de amarelo. Motoristas e cobradores trabalhavam fardados, sob rígidas regras de boa educação, nem sempre seguidas com o rigor esperado. Os escritórios e a *garagem modelo*, em concreto armado, ocupavam uma área de 2.350 metros⁴⁵². Enfim, parecia ser uma companhia capaz de refletir a modernidade de Fortaleza de seu tempo.

Em um ano de funcionamento, a São Jorge tinha quinze ônibus, “que serviam Fortaleza em todas as direções”⁴⁵³ e não somente em circulares. Em 1949, conseguiu o monopólio da cobiçada linha da Aldeota, substituindo a frágil Empresa Fortaleza, incapaz de satisfazer as exigências dos moradores do bairro. O episódio foi uma evidência da falta de sintonia entre as empresas de ônibus quando se tratava de disputar mercados. Diante do poder da nova concessionária, a Empresa Fortaleza apelou, sem sucesso, para o que governador interviesse na determinação Inspetoria Estadual de Trânsito, numa clara tentativa de buscar caminhos não-convencionais para se manter em operação na linha da Aldeota⁴⁵⁴.

Nos limites da concorrência, cada um que cuidasse dos seus interesses. Ainda em 1949, a intromissão dos ônibus da São Jorge nos percursos do Benfica e da Gentilândia, atravessando os caminhos da Empresa Severino era um indício

⁴⁵¹ Edital de Assembleia Geral de fundação da empresa, publicado em Gazeta de Notícias, Fortaleza, 24 abr. 1947.

⁴⁵² **O Povo**, Fortaleza, 21 ago. 1947.

⁴⁵³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 1º maio 1948.

⁴⁵⁴ **O Nordeste**, Fortaleza, 18 dez. 1949.

que, mesmo entre as grandes, as acomodações de objetivos também eram bastante efêmeras⁴⁵⁵.

Mesmo colecionando rivais, em pouco tempo a empresa São Jorge tornou-se a maior transportadora de Fortaleza. Em 1950, como já se disse, sua frota dobrara. A empresa acumulava prestígio e poder de negociação com as autoridades do trânsito, enquanto as outras sucumbiam. Vale transcrever a manchete da Gazeta de Notícias sobre sua ousadia:

Arma-se o *trust* no transporte coletivo
A Empresa São Jorge vai comprando outras organizações
Já conta com a transferência de contratos de concessão de serviços. O domínio de diversas linhas. A empresa de Oscar Pedreira está *vende, não vende*.⁴⁵⁶

Algumas táticas de aproximação com o poder público também podiam ser elementos de diferenciação entre as empresas. Os ricos empresários da São Jorge parecem ter sido muito competentes em transformar seus interesses em medidas públicas. O projeto de descongestionamento do Centro em 1956 demonstrava isso. Vez por outra, a retirada de paradas de ônibus da Praça do Ferreira voltava à agenda dos executivos municipal e estadual, desencadeando enormes resistências dos donos de ônibus⁴⁵⁷.

Na reforma de 1956, a São Jorge fez valer a força do seu diretor para garantir uma localização privilegiada para o embarque de passageiros. Numa negociação pouco explicada pelas autoridades, a empresa conseguira a autorização do Governo para continuar estacionando seus ônibus no lado leste da Praça, mesmo depois da ordem de retirada de todos os ônibus. Foi mais um enfrentamento com os demais empresários:

Segundo fomos informados, essa modificação não está sendo encarada com simpatia pelos demais empresários que tiveram suas linhas mudadas para pontos mais afastados do Centro da cidade. Assim, o plano previamente estudado e traçado pelo cel. Murilo Borges está

⁴⁵⁵ A polêmica foi parar no Conselho Estadual do Trânsito, que deu ganho de causa à Empresa Severino. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 jan. 1949.

⁴⁵⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁴⁵⁷ O tema foi desenvolvido no capítulo *Cidade sem bondes*.

sendo modificado para atender a uma imposição absurda do Sr. José Maria Otoch, que conta com boas influências⁴⁵⁸.

A ação da São Jorge dava ensejo para a contestação das medidas de ordenação urbana e lançava luzes sobre o perigo das empresas de ônibus deitarem por água abaixo os ensaios de planejamento de tráfego:

É bem provável que as demais concessionárias de linhas não concordem com a medida, pelo que se vaticina daí, a volta das demais linhas para a Praça do Ferreira e, concomitantemente a barafunda que se registrava ali anteriormente motivada pelo trânsito de coletivos⁴⁵⁹.

A agilidade da empresa em driblar a burocracia nas autorizações de linhas para lugares distantes, como o Cocó⁴⁶⁰ e Aeroporto⁴⁶¹, e sua disponibilidade de substituir serviços de empresas mais modestas⁴⁶² deram-lhe lugar de destaque na mobilidade de Fortaleza e, certamente, renderam-lhe bons resultados. Mas, durante uma disputa por aumento de tarifas em 1963, o senhor José Otoch entregou os pontos, mostrando que, se não era um bom negócio, pelo menos havia alternativas mais lucrativas que transporte coletivo para se investir naquele tempo:

O empresário e o pescador são dois grandes heróis. Digo isso porque me sinto com autoridade moral de dizer, já que tenho dezessete anos de luta nesse ramo, em que perdi uma incalculável fortuna. [...] Vendi meus ônibus sim, mas a empresários de Fortaleza para que os mesmos continuassem servindo a esse povo que, alheio às minhas condições individuais e à própria situação do meu ramo comercial, ainda me chama de *tubarão*!⁴⁶³

Com personagens tão diferentes, desacostumados aos rituais legais e mestres em lidar com desafios diários por meio da improvisação doméstica, o

⁴⁵⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 jun. 1956.

⁴⁵⁹ Idem.

⁴⁶⁰ Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 07/57, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 13 de maio de 1957.

⁴⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 19 set. 1957.

⁴⁶² Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 11/59, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 18 de outubro de 1959, transferindo à Empresa São Jorge a concessão para exploração da linha Monte Castelo.

⁴⁶³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 5 jan. 1964.

universo cindido dos donos de ônibus demorou a se organizar. Foi preciso o fortalecimento dos antagonistas e o acirramento dos conflitos para que os empresários se convencessem de que deveriam acertar seus ponteiros e traçar táticas comuns de defesa dos seus interesses. O movimento que levava à interferência cada vez maior do poder público nos assuntos de ônibus, junto com a articulação de trabalhadores por melhorias de salários parecem ter sido elementos importantes na construção da categoria dos empresários de ônibus em Fortaleza. Assim, os patrões se fizeram ao mesmo tempo que trabalhadores e autoridades, numa interdependência mais ou menos contraditória, permeada de acomodações e pequenas alianças – principalmente entre donos de ônibus e políticos – circunstanciais.

3.2. A greve e o sindicato dos patrões

A criação do sindicato dos empresários apareceu meio de repente, sem que o consenso sobre os assuntos do negócio se instalasse entre os donos de ônibus. Antigas fissuras entre pequenos e grandes proprietários e desacordos sobre a relação com o governo talvez tenham sido atropelados na velocidade dos acontecimentos de fins dos anos 1940. Tanto que as diferenças se mantiveram no interior da agremiação da classe durante toda a década de 1950, escondidas sob um discurso coerente e articulado em torno do objetivo comum: o aumento do preço das passagens⁴⁶⁴.

Em julho de 1948, apareceram nos jornais as primeiras notícias sobre uma certa Associação dos Proprietários de Ônibus⁴⁶⁵, enredada numa pendenga contra a Associação dos Choferes do Ceará sobre o aumento dos vencimentos dos motoristas. A história já se desenrolava há um mês, desde que os donos de ônibus haviam enviado à Comissão Estadual de Preços um memorial pedindo autorização para reajuste do preço das passagens na Capital.

⁴⁶⁴ O maior indício da pluralidade dos sócios pode estar no fato de que, até 1989, o sindicato abrigava empresas de ônibus urbanos e empresas de transporte rodoviário.

⁴⁶⁵ **O Povo**, Fortaleza, 5 jul. 1948.

É certo que antes mesmo da representação coletiva, as artimanhas para ganhar alguns centavos a mais nas viagens já eram conhecidas dos passageiros de Fortaleza e se disseminavam esparsamente nas práticas da maioria das empresas. A mais usada delas era a desculpa da falta de troco. Na linha do Mucuripe, com passagens a Cr\$ 0,90, os dez centavos do troco para um cruzeiro sempre desapareciam e chegaram a inspirar apelos de populares pela redução do preço a Cr\$ 0,80⁴⁶⁶.

Parece que as soluções não autorizadas para aumentar os lucros eram as primeiras alternativas de que os empresários lançavam mão, antes das consultas organizadas às autoridades. Ou então elas eram, pelo menos, expedientes bastante usados paralelamente às tratativas com o Governo. Durante o ano de 1947, muitas empresas já tinham aumentado suas tarifas à revelia do Estado. O senhor Artur Frota Vanderlei, dono de um ônibus que trafegava na Vila Monteiro, resolveu, por sua conta e risco, dobrar o preço das passagens e, ainda por cima, apresentar um documento com seus motivos para o Inspetor do Trânsito, justificando o aumento⁴⁶⁷.

Aquela era a forma comum de relacionamento com as autoridades. Junto com um suspeito desrespeito às regras, a ação do senhor Artur Vanderlei revelava o quanto os empresários de ônibus estavam desarticulados entre si e desinformados sobre os responsáveis pelos aumentos de tarifa, que era uma prerrogativa do Comissão Estadual de Preços – e não da Inspetoria de Trânsito – em 1947. Mesmo assim, sua ousadia era um indício que alarmava o jornalista de *O Povo*:

Achamos, aliás, melindrosa a situação do sr. Inspetor de Trânsito diante do que pleiteia o sr. Artur da Frota Vanderlei. Se aquela autoridade ceder, que atitude tomarão os demais proprietários de ônibus e caminhonetes em nossa capital?⁴⁶⁸

Em 1948, os aumentos de tarifa se espalharam por quase todas as empresas, fazendo com que a Comissão Estadual de Preços se mobilizasse para

⁴⁶⁶ *O Povo*, Fortaleza, 30 jul. 1947.

⁴⁶⁷ *O Povo*, Fortaleza, 7 fev. 1947.

⁴⁶⁸ Idem.

organizar o tabelamento urgente das passagens de ônibus “a fim de evitar novos abusos”⁴⁶⁹. Em junho, as tensões se acirraram com o movimento dos motoristas e cobradores por aumento de vencimentos.

Os trabalhadores recebiam por comissão. Na Empresa Iracema, por exemplo, os motoristas recebiam 10% da renda bruta diária do ônibus, o que os colocava numa delicada situação de conseguir seu dinheiro “dependendo, exclusivamente, da produção de cada um”, como lembrou o senhor José Setúbal, proprietário da empresa⁴⁷⁰. Com esse sistema, a remuneração dos motoristas e cobradores ficava vinculada ao valor aferido em cada ônibus. Isso explicava, sobretudo, as cotidianas brigas entre cobradores e passageiros e fazia das mobilizações de trabalhadores mais um elemento a complicar os cálculos de tarifas.

O embate com os trabalhadores em 1948 foi um dos primeiros episódios onde a articulação dos donos de ônibus em torno da Associação dos Proprietários se mostrou à opinião pública. A questão reunia os principais ingredientes capazes de atingir em cheio a tão desigual categoria: pagamento de trabalhadores e a sempre presente tarifa.

Foi a vinculação da tarifa ao pagamento das comissões o argumento usado pelos empresários na reunião no Ministério do Trabalho para tratar do caso dos trabalhadores. O senhor Guilherme Ellery, presidente da Associação dos Proprietários, lembrou “que os preços das passagens de ônibus, em nossa cidade, não nos permitem concedermos nenhuma majoração de vencimentos. Há várias empresas que estão sacrificadíssimas”⁴⁷¹. Por isso, era necessário que a Associação dos Choferes esperasse pela conclusão da Comissão Estadual de Preços no pedido de aumento de passagens para que os donos de ônibus formulassem uma contraproposta de reajuste. Aumentando-se a tarifa, automaticamente os motoristas passariam a ganhar mais. A solução estava na mão da Comissão de Preços e a conta recairia sobre os passageiros.

⁴⁶⁹ **O Povo**, Fortaleza, 8 abr. 1948.

⁴⁷⁰ **O Povo**, Fortaleza, 5 jul. 1948.

⁴⁷¹ **O Povo**, Fortaleza, 7 jul. 1948.

A mudança do sistema de pagamento dos profissionais não agradava aos empresários. Essa parece ter sido uma convicção que perpassava todas as empresas da Capital e, certamente, se tornara uma bandeira de luta comum. Talvez a remuneração comissionada fosse o desdobramento da própria situação quando, pouco tempo antes da explosão das concessionárias de ônibus da cidade, eles dirigiam seus próprios carros e amalhavam seu dinheiro no fim do dia.

Mas aos trabalhadores isso não interessava. A falta de um regime comum de salários impedia a mobilização da classe e fazia com que alguns profissionais – os das linhas mais lucrativas ou os mais ardilosos com os passageiros – ganhassem muito mais que outros. Deve ter sido difícil, portanto, convencer todos eles a criar uma tabela de vencimentos para apresentar ao Ministério.

De qualquer forma, os donos de ônibus pareciam resistir às investidas em normalizar a remuneração de motoristas de ônibus. O senhor José Setúbal, tesoureiro da Associação dos Proprietários, ponderava:

Não concordo, porém, com a modalidade de pagamento sugerida pela Comissão Central da Associação dos Chauffeurs. Não considero exagerados os ordenados constantes da tabela que elaboraram, se bem que esteja convicto de que as empresas não poderão satisfazer aos desejos daquela comissão. O que considero impraticável é modificarmos o nosso sistema de pagamento diário. [...] Há motoristas que percebem diárias superiores à que corresponde à nova tabela. São, pois, comissionistas. E desejamos manter este sistema, muito embora concedamos um aumento de comissão. De comissão, e, não, de salários⁴⁷².

O processo da tarifa na Comissão de Preços se arrastava há um mês. O senhor Antônio Viana, relator da comissão, apontava os defeitos da planilha de gastos apresentada pelas companhias. Revelando as dificuldades de organização, os dados sobre as despesas surgiam contraditórios, enquanto faltavam os registros sobre o arrecadado em cada carro. Por isso, a Comissão designara fiscais para verificar a receita dos ônibus diretamente nas ruas, atrasando ainda mais a decisão. Para o senhor Antônio Viana, todavia, não eram os morosos

⁴⁷² Idem.

métodos de sua repartição quem emperravam o aumento dos trabalhadores. Afinal, era injusto repassar aos passageiros os custos com aumento de salários. Irônico, o relator ponderava:

Os motoristas, conhecedores que são da generosidade do povo cearense, deveriam pedir a este que concordasse em pagar mais pelas passagens e não dirigir-se à classe patronal, que submete a concessão do [aumento] que pleiteiam ao referido aumento [de tarifas]⁴⁷³

Não bastassem as já confusas negociações entre os motoristas e os empresários, em julho daquele ano o Governo resolveu colocar em prática um plano de remodelação da Comissão Estadual de Preços, nomeando o capitão João Alencar como novo presidente do órgão e dando-lhe competências para reformular a Delegacia de Economia Popular e todas as sub-comissões que estudavam preços. Nesse intervalo, os processos sobre aumentos do pão, do café e do ônibus, em curso na CEP, ficaram ainda mais atrasados. A confusão nos ônibus aumentava e o clima entre trabalhadores e patrões esquentava⁴⁷⁴.

Uma enquete realizada pela comissão central da Associação dos Motoristas, no dia 14 de julho, revelava os ânimos dos patrões sobre a reivindicação, mostrando que a política de remunerações pretendida por eles ainda não tomara forma definida. Somente a Autoviária São Vicente de Paulo declarava-se de acordo com a extinção das comissões. As empresas Fortaleza, São Francisco e São Cristóvão eram contra, enquanto a Severino, sempre no vermelho, manifestava-se “furiosamente contrária à elevação dos salários”. As maiores e mais antigas Empresa Iracema, Empresa Pedreira e Empresa São Jorge estavam sem posição definida, decerto preparando o consenso na elaboração da resposta aos trabalhadores. Modestamente surgia a posição dos pequenos Posto Atlas e Posto Belas Artes, que, sabedores de seu papel no imbricado xadrez das concessionárias de Fortaleza, resolviam “conceder o aumento se a maioria conceder”⁴⁷⁵.

⁴⁷³ **O Povo**, Fortaleza, 6 jul. 1948.

⁴⁷⁴ **O Povo**, Fortaleza, 9 jul. 1948.

⁴⁷⁵ **O Democrata**, Fortaleza, 15 jul. 1948.

Dias depois, “em nome de outros patrões”, os senhores Kalil Otoch e José Maria Soares, da Associação dos Proprietários, levaram a contraproposta de pagamento à comissão central da Associação dos Motoristas⁴⁷⁶. O texto não modificava o regime de remuneração. Propunha a base de quatro cruzeiros por hora trabalhada, mais a comissão de 1,0% da renda bruta do ônibus⁴⁷⁷. Não interessou aos motoristas. Afinal, o cálculo resultava num salário fixo de 960 cruzeiros por mês, o equivalente a pouco mais de dois salários mínimos e meio, que marcava Cr\$ 380,00 naquele tempo⁴⁷⁸. “Os motoristas pleiteiam 1.500 cruzeiros e o fazem porque com quantia inferior não é possível viver como gente, em virtude da elevação constante do custo de vida”⁴⁷⁹.

Sem acordo, a solução do impasse ficou ao cargo da Justiça do Trabalho. Mas, como a interferência do governo nos seus negócios parecia não agradar aos empresários, no dia 19 de julho, eles resolveram publicar um *aviso ao público*, no qual anunciavam a impossibilidade de trabalhar com tarifas tão reduzidas:

Com o intuito de diminuir o mais possível as despesas enormes que estão enfrentando sem meios para contrabalanceá-las, vêm-se os proprietários de ônibus na contingência de a partir do próximo 1º de agosto reduzir em 50% o número de veículos presentemente trafegando na cidade, como única maneira de poderem aguardar o pronunciamento da douta Comissão de Preços⁴⁸⁰.

Acuados pela pressão dos trabalhadores, eram os donos de ônibus que ameaçavam uma greve, medida somente possível com o mínimo de organização e adesão de considerável parte deles. Pela primeira vez, ensaiavam um boicote coletivo e lançavam mão do papel fundamental do transporte nos ritmos urbanos, colocando a população como refém numa complicada negociação entre comissões e sindicatos. A cartada também só foi possível graças ao monopólio

⁴⁷⁶ **O Democrata**, Fortaleza, 21 jul. 1948.

⁴⁷⁷ **O Povo**, Fortaleza, 19 jul. 1948.

⁴⁷⁸ Segundo dados usados pela Justiça Federal do Brasil para cálculos judiciais. Disponível em www.jfpr.gov.br, 2008. Vale notar a corrosão do salário mínimo com o aumento da carestia do período, se considerarmos que o reajuste em janeiro de 1951, pouco mais de dois anos depois da greve dos motoristas, atingiu a cifra de Cr\$ 1.200,00.

⁴⁷⁹ **O Democrata**, Fortaleza, 21 jul. 1948.

⁴⁸⁰ Associação dos Empresários de Ônibus de Fortaleza: Aviso ao Público. Fortaleza, 19 de julho de 1948. Publicado em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 20 jul. 1948.

dos ônibus nas ruas, depois da saída dos bondes elétricos, pouco tempo antes. Certamente, as possibilidades de organização de proprietários ficariam bem mais embaraçadas se a companhia de bondes ainda partilhasse dos deslocamentos urbanos, numa relação diferenciada com as autoridades.

A resposta veio à altura, na pena do capitão Alencar, da Comissão de Preços. A repartição não se intimidaria, tampouco apressaria seus estudos do aumento de tarifas. Afinal, ela dispunha de mecanismos legais para punir rigorosamente aqueles que atentassem contra a economia popular⁴⁸¹.

Mas nem foi preciso esperar até o começo de agosto para parar a cidade. No dia 26 de julho os motoristas entraram em greve, o que parece ter selado o desfecho do caso.



Comissão de motoristas e cobradores, na redação do *Correio do Ceará*.
Correio do Ceará, Fortaleza, 19 jul. 1948.

Se até então as autoridades mantinham-se discretas no desenrolar dos acontecimentos, com os riscos de “sérios prejuízos ao comércio, à indústria e ao povo em geral”, Inspetoria de Trânsito, Polícia e Exército foram convocados para tomar as ruas, garantir “a conservação dos veículos e assegurar o tráfego”, como declarou o governador Faustino de Albuquerque em nota aos jornais⁴⁸². O governo precisava proteger os empresários. Os motoristas viraram os culpados pelos atropelos da falta de ônibus e perderam prestígio. O delegado Crisanto Pimentel, à frente da Delegacia Regional do Trabalho, vociferava contra os trabalhadores:

⁴⁸¹ **O Povo**, Fortaleza, 24 jul. 1948.

⁴⁸² **O Povo**, Fortaleza, 26 jul. 1948.

Responsabilizo a Comissão Central da Associação dos Choferes por tudo quanto está acontecendo de anormal. Acho que o governador do Estado deve tomar medidas severas, no sentido de que aludida Comissão seja desarticulada⁴⁸³.

Na Praça do Ferreira, houve uma grande confusão. O motorista Chagas, da empresa São Jorge, foi espancado. Um dos líderes da parede, Rosendo Anselmo de Lima, foi preso pelos guardas da Ordem Social, enquanto poucos ônibus circulavam guarnecidos por policiais. Outros ficaram de prontidão nas garagens das empresas, armados com cassetetes e até fuzis para enfrentar os trabalhadores. A comunhão de interesses entre patrões e Governo parecia clara aos redatores do *Democrata*:

O Sr. Oscar Pedreira, por exemplo, pôs à disposição da polícia os veículos que ela necessitasse para a tarefa de repressão ao movimento. O mesmo Sr. Oscar Pedreira era visto constantemente em conciliábulo com os chefetes policiais em plena Praça do Ferreira. O clerical Aduino Evaristo [da Autoviária São Vicente de Paulo, que se manifestara em favor do aumento de salários] demonstrou a mesma *compreensão*. Segundo fomos informados, o botequim que existe na garagem dos ônibus da Autoviária funcionou como nunca no dia de ontem. O Sr. Aduino ordenou que o botequim fornecesse aos policiais que guardavam os ônibus o que eles quisessem, correndo a despesa por conta da empresa⁴⁸⁴.

No dia 28 de julho, a greve arrefeceu. Reprimidos, os motoristas resolveram voltar ao volante e esperar o veredicto da Delegacia do Trabalho. No fim, os patrões levaram a melhor – o regime de comissões só seria abolido completamente nos ônibus de Fortaleza em meados dos anos de 1960. O aumento da tarifa, contudo, não foi aprovado em 1948, perpetuando a prática dos empresários de ignorar as regras e de buscar alternativas não autorizadas para garantir seus interesses.

A diferença era que, depois da greve, o embate com os trabalhadores inspirara as ações dos empresários em conjunto. Até mesmo as afrontas às autoridades pareciam estar orquestradas:

⁴⁸³ Idem.

⁴⁸⁴ **O Democrata**, Fortaleza, 27 jul. 1948.

As empresas de ônibus que exploram o tráfego do bairro do Benfica resolveram aumentar o preço da passagem de Cr\$ 0,40 para 0,50. Foi uma deliberação autoritária, sem qualquer consulta à entidade reguladora do assunto, no caso, a Comissão Estadual de Preços [...]. Se a moda pega, é melhor que a CEP abra mão das suas prerrogativas e adote o lema do *laissez faire* deixando às empresas o critério de fixar as passagens de acordo com os seus interesses, que, de ordinário, são sempre contrários aos interesses do povo⁴⁸⁵.

Em 1949, a Associação dos Proprietários mostrava sinais de robustez. Já mudara seu nome para Associação dos Empresários de Ônibus de Fortaleza e montara sede provisória numa sala do edifício Granito, onde convocava seus sócios para assembleias e sessões regulares⁴⁸⁶. É possível que, nessas reuniões, os argumentos pelos aumentos de tarifas e as declarações sobre dificuldades financeiras das empresas tenham se firmado no discurso dos empresários e tenham se estendido a todos os sócios da agremiação. As diferenças entre as empresas se esmaeciam no enfrentamento organizado com as demandas da cidade. Eram todas *capitalistas*, reconhecidas na sua oposição à antiga *Light* entre si e pela população:

Mas os bondes foram retirados como se o problema possível fosse de solução por parte dos capitalistas. E o que se viu da noite para o dia foi o aparecimento de pequenas empresas que tomaram a si o direito dos moradores de determinados pontos da cidade [...]⁴⁸⁷

E junto de seu novo *status*, as empresas de ônibus acumulavam contradições. A reportagem de Orígenes, no *Correio do Ceará*, em 1949, tinha o sugestivo título *A Tragédia do Transporte Urbano em Fortaleza* e tecia severas críticas aos donos de ônibus, responsabilizando-os como um todo pela péssima situação do transporte. Mas o fórum de defesa comum já estava aberto e, em resposta, a Associação dos Empresários fez publicar na *Gazeta de Notícias* um detalhado estudo sobre a situação de todas as empresas e que serviu de

⁴⁸⁵ **O Povo**, Fortaleza, 4 nov. 1948.

⁴⁸⁶ Convocação para Assembleia Geral da Associação dos Empresários e Convocação para Sessão Extraordinária. Publicadas em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 jan. 1949 e **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 mar. 1949.

⁴⁸⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 mar. 1949.

fundamento para uma autorrepresentação que acompanharia quase todas as relações com outros segmentos da sociedade.

No documento, a Associação lamentava-se de que “não exist[ia] uma única empresa que est[ivesse] conseguindo ao menos os juros legais do capital empregado” e que todas viviam encurraladas pelas firmas credoras. Para sustentar suas queixas, havia argumentos técnicos e razoáveis. O texto enumerava a evolução de preços de chassis, carrocerias, gasolina e taxas de estacionamento em dois anos, o que, segundo a Associação, quebrava os caixas. Esclarecia também que algumas reclamações de populares, como a construção de abrigos, eram de competência da Prefeitura, colocando assim seus limites com a responsabilidade pública e garantindo sua diferenciação do Governo. E, numa defesa aos pequenos associados, apostava numa identidade histórica, temperada com uma autoimagem firmada na vocação dos transportadores em direção ao progresso e ao desenvolvimento⁴⁸⁸:

Os ataques feitos aos pequenos empresários são igualmente desprovidos de fundamento, pois foram eles e ainda são eles que desdobram nossos areais e barreiras e sem eles não poderíamos ter tido o surto de progresso alcançado por nossa capital em seus subúrbios⁴⁸⁹.

Os suportes para a confirmação dos donos de ônibus, mesmo meio cambaleantes, estavam lançados. Em 1950, o número de associados parecia ter se ampliado e traços de consenso tinham permitido a elaboração do estatuto da Associação. Naquele ano, sob os incentivos da Era Vargas à “livre associação sindical para fins de estudo, defesa e coordenação de interesses econômicos e sociais”⁴⁹⁰, os donos de ônibus registraram no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio o seu Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado

⁴⁸⁸ Por toda a década de 1950, os empresários repetiriam os argumentos formulados naquele tempo: “peças e acessórios, motoristas e cobradores, impostos e taxas, custo de vida, tudo subiu e de modo assustador, enquanto nossas tarifas continuam as mesmas, as mais baratas do Brasil inteiro, apesar dos ataques injustos”. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 20 mar. 1949.

⁴⁸⁹ Idem.

⁴⁹⁰ Consolidação das Leis do Trabalho, Rio de Janeiro, 1º maio 1943.

do Ceará (SETPEC)⁴⁹¹ – que se tornou o veículo de comunicação oficial da categoria nos enfrentamentos dos anos seguintes.

3.3. A meia dos estudantes

Logo o esforço de organização do sindicato foi posto à prova nos demorados debates sobre a regulamentação do abatimento no preço das passagens dos estudantes. Dessa vez, eles se alinhavam contra as tentativas do Governo de controlar o serviço de ônibus. A tônica desse embate estava na defesa da *liberdade* das empresas de transporte ou simplesmente no repúdio à instalação de regras para a prestação do serviço. Paradoxalmente, na intenção de garantir que cada um deles continuasse a trabalhar como bem entendia, eles fortaleceram seus padrões internos de relações.

É possível que a *Light* tenha sido a primeira companhia de transporte urbano de Fortaleza a lançar passagens mais baratas aos estudantes nos seus *tramways*, pelos idos dos anos 1920. É sabido que, em 1925, o Presidente do Ceará, desembargador Moreira da Rocha, teve de interferir junto ao senhor Scott, diretor da *Light*, para que voltasse a conceder o “abatimento para os passes escolares tanto nos bondes de primeira como nos de segunda classe”, uma vez que a companhia suspendera o desconto no último reajustamento de tarifa⁴⁹².

Veza por outra, a *Light* retrocedia na decisão e o assunto dos estudantes voltava à tona. Em 1934, em vez do interventor, foi um grupo de diretores de escolas de Fortaleza que pediu ao senhor Scott que reconsiderasse sua decisão, conservando “o preço antigo das antigas cadernetas escolares, isto é, [dando] aos alunos o abatimento de 50% nos seus transportes”⁴⁹³. No ofício, os diretores ponderavam as consequências do enfrentamento com os estudantes:

⁴⁹¹ Registro do sindicato no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Rio de Janeiro, 29 nov. 1950.

⁴⁹² **Diário do Ceará**, Fortaleza, 6 out. 1925.

⁴⁹³ **O Povo**, Fortaleza, 23 jan. 1934.

Todos sabem que os estudantes são a parte mais querida de uma população. Investir contra eles é acarretar com odiosidade na certa; ser-lhes gentil é conquistar a simpatia geral⁴⁹⁴.

A ameaça tinha fundamento. No ano seguinte, a *Campanha dos 50%*, por descontos em todas as empresas de transporte e casas de diversões se espalhou pelos estudantes do País, embalada pela máxima de que “a classe estudantil [era] em sua grande maioria composta de rapazes pobres, gente que afronta o monopólio da cultura [...] e que, por isso, enfrenta toda sorte de dificuldades”⁴⁹⁵. No dia 14 de setembro de 1935, a comissão organizadora do movimento no Ceará realizou um comício na Praça José de Alencar que contou com a solidariedade da população, sobretudo dos jornalistas⁴⁹⁶.

Os alvos preferenciais dos estudantes, na *Campanha dos 50%* de 1935 foram as *empresas particulares* – ou seja, as empresas de ônibus – pois “essa questão dos passes escolares de há muito havia sido resolvida pela Light, que concedeu aos estudantes em geral 50% de abatimento”⁴⁹⁷. Entre as reivindicações mais ou menos organizadas pelas entidades estudantis emergiam apelos tanto sobre os altos custos da educação quanto da impossibilidade dos bondes em acompanhar o crescimento de Fortaleza. Daí sua investida sobre os ônibus. A luta pela meia passagem criava um corpo coerente de argumentos que articulava o preço do transporte e a democratização do acesso à escola, com as mazelas da vida urbana – temas de participação cidadã que traziam o Governo para o centro das reivindicações. Com isso, os estudantes lograram a oficialização da meia passagem.

Fortaleza se desdobra, dia a dia, por todos os recantos, na ânsia fluorescente de crescer. A *Light*, entretanto, não a acompanha nesta sua

⁴⁹⁴ Idem.

⁴⁹⁵ **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1935.

⁴⁹⁶ O comício virou notícia em **O Povo** de 13 de setembro de 1935, **A Rua** de 14 de setembro de 1935 e **Unitário** de 14, 18, 21 e 22 de setembro de 1935.

⁴⁹⁷ **O Nordeste**, Fortaleza, 9 mar. 1936. A concessão do abatimento, entretanto, ainda parecia não se estender a todas as linhas de bondes e ônibus da *Light*, tampouco a todos os estudantes, uma vez que os acordos eram firmados por entidades particulares. Somente em 1940, por exemplo, a empresa anunciou o “abatimento de 50% para todos os estudantes no Correio do Ceará” de 5 de setembro, explicando que “os alunos não cientistas gozarão também da concessão feita aos sócios do CEC”.

eclosão vital de cidade seivosa. Só o ônibus a segue par e passo, articulando-se por todos os seus meandros, na pérfia (*sic*) econômica da luta pela vida. Há porém, o estudante pobre que, vítima dos altos preços dos aluguéis de casas no Centro da cidade, é atirado, pelo desdobramento urbano, nos bairros mais longínquos, aonde não chega o bonde. Como, porém, servir-se dos ônibus se as suas tarifas proibitivas lhe é inacessível? Faz-se, pois, mister que o governo do Ceará, representado na eminente pessoa do educador e a quem o custoso aparelhamento de ensino deverá ter imposto duras provas, no início da sua vida de estudante pobre, nos ajude na heróica e onerosa cruzada da instrução de nossos filhos. E esse auxílio se tornaria realidade se a questão do transporte dos estudantes em ônibus de todas as empresas particulares fosse devidamente regulamentada⁴⁹⁸.

Ou seja, no fim da década de 1930, Fortaleza era cidade grande, que tinha no ônibus sua opção de transporte coletivo viável, especialmente para o uso de trabalhadores e estudantes que se multiplicavam, empobreciam e eram expulsos do Centro. E, fosse por conta da *Light* ter resolvido precocemente a questão, ou porque somente os ônibus chegavam aos distantes bairros dos pobres, tudo indica que, no começo de 1940, mesmo sem o amparo das autoridades, a moda dos descontos nas passagens tornou-se corriqueira nas empresas de ônibus da cidade. Alimentada pelo costume, ela foi se tornando uma regalia sempre pleiteada.

Naqueles primeiros tempos, o abatimento era tratado sem intermediários entre cada um dos donos das empresas de ônibus e os representantes estudantis, o que fazia com que ele só vigorasse nas linhas em que a boa vontade do empresário fosse compensada pelas planilhas de lucros sempre no azul. Por isso, o preço especial dos estudantes não funcionava em todos os ônibus da Capital e, naqueles em que existia, sua continuidade ficava à mercê dos humores e dos cálculos dos empresários. Apesar disso, os estudantes, desafetos históricos dos transportadores, estavam sempre dispostos a conversar:

Simpático gesto da Empresa S. José
 Abatimento na passagem dos ônibus para os estudantes
 Esteve pela manhã de hoje na nossa redação, o acadêmico Osmundo Pontes, diretor do departamento de publicidade do CEC [Centro Estudantal Cearense], o qual pediu que *O Povo* transmitisse aos

⁴⁹⁸ Idem.

estudantes em geral que a entidade estudantina acaba de entrar em entendimentos com o cel. Oliveira Paula, conseguindo que os discentes paguem somente \$200 na passagem dos ônibus da Empresa São José. De amanhã em diante serão vendidos passes no escritório da empresa, à R. Barão do Rio Branco.

A mesma comissão que falou com o proprietário dessa modelar organização terá oportunidade de se dirigir às outras empresas de transporte, a fim de conseguir idêntico abatimento⁴⁹⁹.

No correr dos anos 1940, as investidas das classes estudantis foram crescendo em favor da regulamentação da regalia. Em 1948, na Câmara de Vereadores, tramitava um projeto de lei apresentado pelo vereador Mário de Assis, institucionalizando a meia estudantil. O texto tinha sido inspirado numa proposta similar dos comunistas à Câmara Municipal de Recife⁵⁰⁰ mas, em Fortaleza, fundamentava-se na confusão de transporte deixada pela *Light*.

Com a retirada injustificável dos bondes da Ceará *Light* do tráfego urbano, as empresas de transportes coletivos se multiplicaram na cidade. Pouco ou quase nada se lhes exigiu no interesse do povo. Deve haver, portanto, muita coisa para se corrigir e reajustar, eliminando-se quanto possível e no interesse do serviço que exploram seus abusos e irregularidades⁵⁰¹.

Com algumas alterações para se adaptar à cena cearense, ainda em 1948, a iniciativa se transformou no projeto de lei número 19, autorizando a Câmara Municipal a “proceder a competente revisão dos contratos das empresas de serviços públicos [...] de modo a adaptar os referidos contratos às exigências do interesse coletivo”⁵⁰² e que estabeleceria, entre outras condições, “o preço especial para passagens de estudantes”, conforme explicou mais tarde o vereador José Júlio Cavalcante, da *bancada popular*, em oposição ao prefeito Acrísio Moreira da Rocha⁵⁰³.

Entretanto, o projeto da revisão emperrou. Em julho de 1949, a diretoria do Centro Estudantil Cearense, reunida no auditório da Casa do Estudante,

⁴⁹⁹ **O Povo**, Fortaleza, 5 set. 1941.

⁵⁰⁰ **O Democrata**, Fortaleza, 4 abr. 1950.

⁵⁰¹ Parecer n. 11 da Comissão de Organização Municipal. Câmara Municipal de Fortaleza, 28 fev. 1948.

⁵⁰² Lei Municipal n. 19, de 26 de abril de 1948.

⁵⁰³ **O Democrata**, Fortaleza, 4 abr. 1950.

deliberou, em assembleia ordinária, “empreender maiores esforços no sentido de que [fosse] conseguido o abatimento nos ônibus” e nomeou uma comissão para estudar a questão. Mostrando o estreitamento de suas relações com a Comissão Estadual de Preços, na mesma ocasião a diretoria tratou de enviar um telegrama repudiando a intenção dos empresários em aumentar as tarifas dos ônibus⁵⁰⁴.

Apesar disso, em setembro, na plena escalada da carestia, a Comissão Estadual de Preços resolveu aprovar a proposta dos donos de ônibus e permitiu o reajustamento da tabela de preços. Mas excluiu os estudantes do aumento. Suas ordens eram para que os estudantes permanecessem pagando Cr\$ 0,40 nos ônibus da Aldeota, por exemplo, enquanto os outros passageiros deveriam pagar o novo preço de Cr\$ 0,50.

Foi a primeira experiência do Governo no sentido de regular a vantagem dos estudantes e torná-la norma obrigatória a todas as companhias. E foi então que as empresas resolveram protestar, uma vez que a elas parecia mais conveniente manter o abatimento no universo da acomodação improvisada, onde eram senhoras do processo. Por isso, lutaram, tanto nos meandros burocráticos como no cotidiano dos ônibus, pela retirada do Governo do processo. Assim, elas lançavam mão de suas *táticas* para driblar a ordem, escondidas sob a “fiscalização deficientíssima” da Comissão de Preços⁵⁰⁵: “A maneira de burlar os incautos é *sui generis*. Resume-se no seguinte: para estudante não há troco!”⁵⁰⁶

Enquanto a resistência ao desconto fermentava os bate-bocas no mundo concreto dos coletivos, os estudantes exigiam o cumprimento da portaria trilhando caminhos formais. Em março de 1950, enviaram um memorial à Comissão Estadual de Preços denunciando a desobediência dos empresários e ainda contra-atacaram sugerindo que o abatimento fosse maior em algumas linhas da cidade⁵⁰⁷.

⁵⁰⁴ **Diário do Povo**, Fortaleza, 2 jul. 1949.

⁵⁰⁵ **Diário do Povo**, Fortaleza, 2 out. 1949.

⁵⁰⁶ *Idem*.

⁵⁰⁷ **O Povo**, Fortaleza, 28 mar. 1950.

Mas, do outro lado da trincheira, os empresários já haviam montado sua defesa e ameaçavam com novo pedido de aumento de tarifas, que poderia prejudicar toda a população:

Ontem, ao que parece, para contrabalançar o pedido dos estudantes, os empresários, por intermédio de sua associação de classe, dirigiram também um memorial à CEP, pedindo a revogação da portaria de setembro do ano passado, que estabelece o abatimento. Alegam, entre outras coisas, que as viagens lutam com dificuldades para sobreviverem e que a classe estudantil, em nenhuma capital do país desfruta privilégio de abatimento nos transportes coletivos. Finalizam dizendo que, para continuar a manter as atuais regalias à mocidade estudiosa, impõe-se um aumento de passagens nas diversas linhas⁵⁰⁸.

Além de reclamar do desrespeito à portaria da CEP, os estudantes procuravam um desfecho definitivo da questão reclamando a aplicação da lei número 19. E, assim que as discussões atingiram a opinião pública através dos jornais, os donos de ônibus voltaram à carga, publicando uma *nota oficial*, em nome da sua Associação dos Empresários de Transportes de Passageiros de Fortaleza. No manifesto, aludiam seu “direito de propriedade, um dos princípios basilares da constituição” e sugeriram aos edis um “exame mais acurado da matéria, com que se capacitem ser-lhes defeso legislar no setor do direito privado”⁵⁰⁹.

É verdade que o paradoxo da relação entre o serviço público – ligado aos compromissos sociais do Governo – e seus operadores particulares – impulsionados pela necessidade de lucro – sempre esteve nas entrelinhas dos discursos de governo, empresários e passageiros de ônibus. Em momentos de conflito, ele surgia com mais nitidez e, mesmo com a complexidade dos problemas crescendo no bolo das transformações urbanas, a equação jamais reescreveu seus termos mais elementares:

Para o concessionário, a prestação do serviço é um meio através do qual obtém o fim que almeja: o lucro. Reversamente, para o Estado, o lucro que propicia ao concessionário é o meio por cuja via busca sua

⁵⁰⁸ Idem.

⁵⁰⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 abr. 1950.

finalidade, que é a boa prestação do serviço. Portanto, alternando-se aquele equilíbrio, e, conseqüentemente, o lucro do empreendimento, estar-se-á dando margem não apenas à deterioração na qualidade da prestação do serviço [...] como também numa situação externa comprometendo a segurança dos passageiros, dada a precariedade das condições em que se veriam obrigadas a operar as empresas concessionárias⁵¹⁰.

Enquanto para os estudantes a meia passagem em ônibus era um direito social e uma ferramenta a serviço do bem-estar público, para os empresários tratava-se de um atentado ao seu direito de propriedade, este também garantido pela constituição do País. Essa convicção permitiu-lhes formar um discurso no qual o desconto nas passagens surgia como um *favor, cordialmente* cedido amiúde e de acordo com cada circunstância empresarial. Para eles, o tema era completamente alheio à ingerência da autoridade do Governo e decididamente inadmissível como regra geral. Nesse sentido, para os empresários, a meia passagem era mais um fenômeno da ordem privada, onde a regulação coletiva era esgarçada e pouco eficiente, característica que refletia a sobreposição dos âmbitos público e privado em Fortaleza dos anos 1950.

A publicação da *nota oficial* dos empresários foi também um retrato esclarecedor do entendimento dos empresários sobre o papel a eles reservado no caminho do desenvolvimento dos anos 1950. Eles eram os agentes do progresso, os protagonistas do destino vigoroso do País e patrocinadores da modernização da cidade:

Não somos imodestos dizendo que vimos concorrendo para o desenvolvimento urbano, fato que muito nos desvanece. Baixasse o preço da gasolina e dos pneus e nós mesmos teríamos a iniciativa não apenas de beneficiar os estudantes como a população em geral. Sabemos que Fortaleza é uma cidade pobre e que a situação cada vez mais se agrava dentro da crise geral⁵¹¹.

Por isso, mereciam ser protegidos da falência, ainda mais porque cumpriam seus compromissos sociais ao arcar com a pesada carga tributária do País.

⁵¹⁰ MELO, Celso Bandeira de. Prestação de serviços públicos e administração indireta. **O Povo**, Fortaleza, 17 nov. 1981.

⁵¹¹ **Diário do Povo**, Fortaleza, 4 jun. 1950.

[...] avisamos ao público em geral que este favor [do abatimento] – o qual só poderia ser concedido pelos proprietários dos ônibus, de acordo com os preceitos constitucionais – é em absoluto, impraticável, pois viria apressar a ruína definitiva das firmas que exploram o ramo e que pagam regularmente suas taxas e impostos⁵¹².

Contudo, se os impostos eram o mecanismo de distribuição das benfeitorias sociais, os empresários conheciam seus limites. Por isso, sugeriam soluções para minimizar as dificuldades dos estudantes, desde que fossem amparadas no aparato legal que garantia, mais que tudo, seu direito de propriedade:

Reconhecemos ser a nobre classe dos estudantes a que deve merecer maiores benefícios e facilidades. Entretanto, há meios constitucionais para isto, por exemplo: fundação de escolas municipais e estaduais com transporte próprio, como é comum no sul do país, baixa nas taxas escolares, subvenções aos colégios particulares, criação de cooperativas de consumo de fundos destinados aos estudantes pobres, com a participação dos governos, dos vereadores e deputados, do comércio e da indústria em geral. Nunca a intervenção na propriedade particular com fins eleitorais.

Parecia que o termo *constitucional* tinha um sentido bem amplo naqueles tempos de ressaca do Estado Novo, revestindo-se de ações ligadas ao transporte escolar, cooperativas e outros, pelo menos na compreensão dos empresários. Entretanto, a última afirmação da *nota oficial* dos empresários – sobre a propriedade – parece ser a única evocada na Carta de 1946. E assim, *constitucionais* eram as medidas que garantiam a propriedade. Mais impressionante ainda, no fim da *nota*, os empresários faziam valer sua força frente ao Estado, deixando antever sua disposição em garantir sua propriedade, caso fosse ameaçada, mesmo se para isso tivessem de prejudicar o funcionamento do serviço público de locomoção:

Enfim, pedimos às autoridades competentes, os srs. Governador do Estado e Secretário de Segurança Pública, as garantias necessárias para evitar depredações e para que possam os ônibus circularem

⁵¹² **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 abr. 1950.

normalmente, visto ser nossa disposição não consentir, em hipótese alguma, a consumação desse atentado ao nosso patrimônio⁵¹³.

Pelo menos na redação de *O Democrata*⁵¹⁴, a nota causou indignação. O alegação de defesa da propriedade não passava de uma “justificativa vesga que é própria dos capitalistas, os quais sempre invocam esse direito para cometer desatinos e as injustiças mais clamorosas”. A ameaça de ruína não deixava de ser uma falácia, uma vez que

os donos de ônibus acham-se numa situação privilegiada. Não fosse assim, não observaríamos a tremenda competição pela posse das linhas de ônibus que se empenham esses senhores. Quem correria atrás de um negócio que desse prejuízo? Só os inexperientes em matéria de negócios e não os managões (*sic*) que exploram o serviço de transporte⁵¹⁵.

Desmascaradas as intenções dos *tubarões*, a classe estudantil não deveria se acovardar. *O Democrata* impelia os interessados à luta, bradando palavras de ordem:

Os estudantes devem se preparar para a luta [...] Não devem abrir mão de sua reivindicação, tornando-se necessário, portanto, que lutem com todas as forças e com o espírito ofensivo para conquistar a vitória!

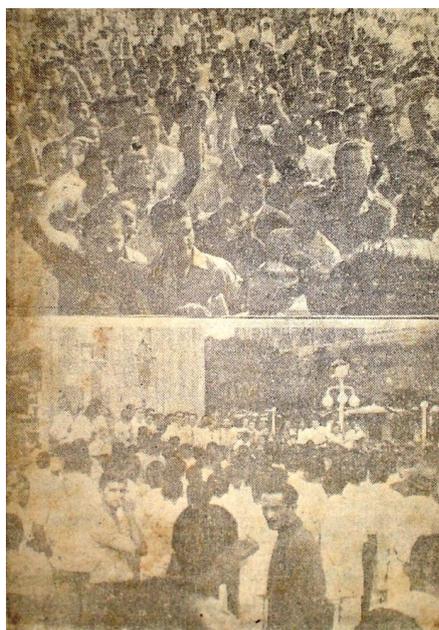
No dia 10 de abril, os vereadores retornaram à Câmara depois das *férias da semana santa* e retomaram a pauta que deveria apreciar, em segunda votação, o projeto do vereador Mário de Assis. Entretanto, os udenistas, sob a liderança do integralista Luiz de Oliveira, manobram a sessão e tomaram a tribuna questionando a validade jurídica da meia estudantil. Assim, a votação do projeto foi adiada mais uma vez⁵¹⁶.

⁵¹³ Idem.

⁵¹⁴ *O Democrata*, Fortaleza, 10 abr. 1950.

⁵¹⁵ Idem.

⁵¹⁶ *O Democrata*, Fortaleza, 11 abr. 1950.



“Manifestações públicas. Agitadas as ruas e praças por grupos de jovens em comícios e passeatas: *meetings* na Praça do Ferreira e nas redações dos vários jornais”
Correio do Ceará, Fortaleza, 26 maio 1950.

E a batalha chegou à rua. Na tarde de 22, um grupo de estudantes depredou um ônibus da Empresa Severino na Praça do Ferreira, num movimento em favor da aprovação da lei e em resposta ao memorial dos empresários enviado à CEP, que sugeria a suspensão dos descontos e ameaçava novo aumento de tarifas⁵¹⁷. Em 26, o *Democrata* estampou a denúncia em letras garrafais:

Os proprietários de ônibus tramam um novo aumento no preço das passagens: A luta justa dos estudantes pelo abatimento de 50% está sendo usada pelos gananciosos donos de empresas como justificativa para um novo assalto à economia do povo! [Conheça] o verdadeiro sentido do memorial enviado à CEP! Mas o povo não permitirá esse novo saque à sua bolsa!⁵¹⁸

Influenciada ou não pela ebulição nas ruas, a discussão da meia estudantil foi retomada na Câmara Municipal. Em poucos dias, o projeto do vereador Mário de Assis foi ampliado e reformado por várias emendas. Nesse trajeto, muita gente tomou carona na tal *revisão de contratos de transporte*. Carteiros e estafetas dos Correios e Telégrafos, praças das Forças Armadas, fiscais de trânsito e guarda

⁵¹⁷ *O Democrata*, Fortaleza, 22 abr. 1950.

⁵¹⁸ *O Democrata*, Fortaleza, 26 abr. 1950.

cívica, guardas do serviço nacional da febre amarela, peste, malária e profissionais de saúde e visitas sanitárias ganharam passes livres nos ônibus. Além deles, os fiscais do município e os guardas noturnos, desde que apresentassem documento de identificação⁵¹⁹. Sobre os estudantes, as emendas se referiam às identidades estudantis ou à necessidade do uniforme para o gozo do desconto⁵²⁰. Em 13 de maio de 1950, a lei n. 184 foi promulgada, com a redação do artigo 2º, de autoria do vereador Edmilson Pinheiro:

As referidas empresas [de auto-ônibus concessionárias dos serviços de transporte de passageiros do município de Fortaleza] ainda obrigatoriamente concederão um abatimento de 50% sobre o preço de suas passagens aos estudantes matriculados nos cursos primário, secundário 1º. e 2º. ciclos, comercial e superior, benefício que ao ser prestado ficará o referido beneficiado, quando desuniformizado, obrigado a exibir qualquer documento de identidade escolar correspondente ao ano⁵²¹.

A dispensa do uniforme permitiria que os estudantes viajassem de ônibus pagando a metade da passagem em qualquer momento do dia e para qualquer destino. Não era, portanto, um benefício a serviço da frequência escolar, que facilitaria a ida para escola e a volta para casa. Sua amplitude era maior, talvez inspirada na luta por meia entrada em casas de espetáculo e atividades culturais, também em voga no período⁵²². A medida não deixava de criar, sobretudo, uma categoria diferente de cidadãos, que estavam num processo de formação que excedia à sala de aula, merecendo, portanto, cuidados especiais. Mas se, no começo, para ser estudante nos ônibus bastava apresentar a carteirinha da escola, no correr dos anos as disputas pela autoridade de emitir carteira estudantil cindiram as entidades de alunos⁵²³.

⁵¹⁹ Lei Municipal n. 184, de 13 de maio de 1950.

⁵²⁰ Processo do Departamento Legislativo da Câmara Municipal de Fortaleza, sobre o projeto de lei n. 119/48, apresentado pelo vereador Mario de Assis Batista.

⁵²¹ Lei Municipal n. 184, de 13 de maio de 1950.

⁵²² **O Povo**, Fortaleza, 12 set. 1935.

⁵²³ Sobre as disputas entre entidades estudantis pela emissão de carteiras, vale transcrever a batalha de memoriais dos grêmios de estudantes cearenses contra o Centro Estudantil Cearense, quando este era responsável pelas identidades estudantis em 1954: “No correr do expediente uma comissão de estudantes fez entrega à Câmara de um memorial contendo 15.000 assinaturas, pleiteando que o abatimento nas diversas linhas de ônibus da cidade seja extensivo a todos os

Os empresários não se conformaram com a lei n. 184. Não se incomodaram tanto com os passes livres para funcionários públicos, mas entraram de frente contra os 50%. E, como de costume, traçaram uma estratégia de defesa de seus interesses que misturava a negociação com a pressão na rua. Primeiro, eles entraram com um mandato de segurança no Tribunal de Justiça, onde consideraram a ilegalidade da decisão, argumentando que a Câmara Municipal não tinha autoridade sobre preços de passagens, uma vez que a fixação de tarifas era prerrogativa a Comissão Estadual de Preços⁵²⁴. Se apropriavam assim da costumeira confusão das autoridades sobre os contratos de transporte público e colocavam, em lados antagônicos o Estado e o município. Segundo o *seu* José Otoch, da Empresa São Jorge,

O município dormiu do seu direito, perdendo assim a capacidade de regular as questões de trânsito, hoje disciplinadas pelo Estado. Não existem concessões na verdadeira acepção do termo. As empresas de ônibus somente recebem autorização para a exploração do serviço de transporte de passageiros. Aliás, uma autorização precária...⁵²⁵

Como o Tribunal de Justiça demorava a se pronunciar, em 26 de maio, eles deflagraram a greve do transporte público em Fortaleza, proibindo os carros de saírem das garagens e alegando que “os ônibus corriam graves riscos de serem depredados”⁵²⁶.

Decerto, o receio dos empresários por seu patrimônio era fundado na idéia do direito de propriedade. Numa cidade cheia de tensões, eles temiam que os estudantes se esquecessem das garantias legais sobre o bem alheio e enveredassem nos caminhos por fora da lei. Interessante, contudo, que as suspeitas de depredação decorressem justamente do seu próprio desrespeito a lei

estudantes, quando fardados ou mediante a apresentação de carteira de identidade fornecida pelos estabelecimentos de ensino. Por sua vez, o Centro Estudantal Cearense fez entrega de outro memorial, contrário à pretensão contida no primeiro documento”. **O Povo**, Fortaleza, 9 abr. 1954.

⁵²⁴ **O Democrata**, Fortaleza, 24 maio 1950. Vale destacar que a indefinição das atribuições do Estado e do município nas questões de ônibus foi amplamente utilizada pelos empresários em diversas ocasiões de enfrentamento com as autoridades.

⁵²⁵ **Diário do Povo**, Fortaleza, 6 maio 1950.

⁵²⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 26 maio 1950.

n. 184. Mais interessante ainda, a certeza de que não seriam penalizados por paralisar o serviço de transporte repentinamente e de forma unilateral.

É provável que nas entrelinhas das justificativas da greve – ou *lock out*, como chamava a imprensa da época – existisse a certeza de que privar a cidade de locomoção era uma das mais poderosas armas das empresas de ônibus em relação às autoridades. Não era possível desconhecer o impacto da greve sobre as pessoas. O drama dos passageiros era noticiado nos jornais e, no palco das ruas, rendeu repostas nas formas de passeatas e comícios contra os empresários.

Toda a população de Fortaleza passou hoje por sérios vexames e grandes atropelos em consequência da atitude assumida pelas empresas de ônibus da Capital ao retirar das linhas os veículos de transporte coletivo. Precisamente às 7:00 horas, quando já se havia declarado a greve dos empresários, os estudantes abandonaram os estabelecimentos de ensino e se foram reunir no Centro da cidade onde promoveram comício de protesto⁵²⁷.

A paralisação do transporte foi o clímax da tensão e forçou as autoridades a transigirem com os empresários. Naquele maio de 1950, a pressão fez com que o Secretário de Segurança Pública José Rabelo Machado reunisse em seu gabinete representantes da Comissão Estadual de Preços, da Inspetoria de Trânsito e outras repartições policiais, empresários, estudantes e jornalistas para estabelecer um acordo entre estudantes e empresários, uma vez que estes declararam que “não estavam absolutamente em condições de cumprir a lei”⁵²⁸. Era um flagrante do pouco caso com a ordem aprovada pela Câmara, uma vez que propunha uma solução alheia. O resultado da reunião, como era de se esperar, mesclou numa acomodação conciliatória e temporária que, se não resolveu o problema, ao menos deixou claro que as decisões do legislativo municipal não eram determinantes para o funcionamento do transporte coletivo de Fortaleza:

A partir de hoje, sexta, e até segunda-feira, os estudantes viajarão de ônibus pagando com o abatimento de 50%. De terça até sexta-feira da próxima semana esses abatimentos desaparecerão passando a vigorar,

⁵²⁷ Idem.

⁵²⁸ Idem.

apenas, o de 20%, que já fora estabelecido anteriormente. Dentro desse espaço de tempo já se conhecerá, certamente, a decisão do juiz competente [...]. tanto os empresários de ônibus como os estudantes se comprometeram a acatar a decisão do Tribunal de Justiça, contra ou a favor do abatimento⁵²⁹.

E os ônibus voltaram a circular. No dia 30 de maio, o Tribunal de Justiça protelou mais uma vez sua decisão, mas expediu uma medida preliminar que suspendia a aplicação da lei à meia passagem até a apreciação mais detalhada do mandado de segurança⁵³⁰. E o caso voltou às ruas, no confronto direto com os estudantes:

É claro que os estudantes não se conformaram. Depois de irem, numa massa compacta, protestar à redação dos jornais, encaminharam-se à Praça do Ferreira, a fim de realizarem um comício de protesto. A polícia, no entanto, interviu violentamente dispersando os manifestantes a *casse-têtes* (*sic*).⁵³¹

A cada lance da batalha pelo reconhecimento legal da meia passagem revelava-se um processo marcado pelas atitudes paralelas à ordem institucional, tanto do ponto de vista da mobilização de estudantes e suas formas de luta na imprensa e na comoção popular como da utilização de mecanismos cada vez mais violentos da parte dos empresários. No dia 2 de junho, os conflitos entre a polícia e os estudantes continuavam, enquanto suspeitava-se de que “os donos de ônibus esta[vam] gorgeteando os facínoras da guarda civil”⁵³² em favor dos seus interesses. No dia seguinte, nova reportagem denunciava que a questão da meia passagem havia se desviado completamente do universo da lei:

Ontem pela manhã recebemos essa grave denúncia: o Sr. Oscar Pedreira, proprietário de ônibus estava distribuindo rebenques com pontas de ferro entre seus motoristas. A medida, como é claro, não poderia visar senão a classe estudantil [...] [A intervenção do jornalista Jáder de Carvalho e do professor Moacir de Aguiar junto ao Seu Oscar Pedreira], tratava-se de evitar acontecimentos de funestas

⁵²⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 26 maio 1950.

⁵³⁰ **Diário do Povo**, Fortaleza, 30 maio 1950.

⁵³¹ *Idem*.

⁵³² **Diário do Povo**, Fortaleza, 2 jun. 1950.

conseqüências que seriam a natural represália dos parentes de alunos porventura chicoteados pelos motoristas da Empresa Pedreira⁵³³.

De ambos os lados, as críticas à inabilidade do Governo em solucionar o caso movimentavam as redações, ao mesmo tempo em que se reclamavam atitudes mais consistentes para driblar a crise. Enquanto *O Democrata* tomava o partido dos estudantes e vociferava que “o governo inepto do Sr. Faustino [de Albuquerque, Governador do Estado] não tomava nenhuma providência”⁵³⁴, *O Correio do Ceará*, contrário à meia passagem, apontava os desmandos dos vereadores, ao tempo que sugeria a gratuidade do transporte na cidade:

A nossa inefável vereança, entre inúmeras cousas gozadas e confusas, acrescentou mais esta de entrar na seara particular, tal qual pertencesse à sogra. Assim entendeu o pessoal do *foyer* do José de Alencar intimando os donos de várias empresas de transporte ao concederem aos estudantes o abatimento de 50% sem mais aquela⁵³⁵.

A ideia de que o preço de passagens era coisa a ser resolvida no particular ressoava o argumento dos empresários. Como, para eles, as autoridades violavam o *direito de propriedade* ao se intrometer nas tarifas, eles mesmos deveriam defendê-lo. No entender deles, sem poder defender o patrimônio, as companhias de ônibus viraram vítimas de espertalhões interessados em ganhar vantagens. Por isso, o *Correio* denunciava:

Elementos maus, contudo, de que a cidade está cheia até a tampa quiseram tirar partido da encrenca, havendo algumas correrias e borrachadas na Praça do Ferreira, crismada pelo ardoroso panfletário João Brígido de Praça da Anarquia. O mais pândego, porém, é que no intuito de saborear o apetecível desconto, surgiram de improviso, da noite para o dia, milhares de candidatos de idades avançadas às matrículas nos educandários fortalezenses⁵³⁶.

Mas os dias seguidos de combates nas ruas e as acusações de truculência da polícia desgastaram a discussão e fizeram a opinião pública pender para o lado

⁵³³ **Diário do Povo**, Fortaleza, 3 jun. 1950.

⁵³⁴ **O Democrata**, Fortaleza, 3 maio 1950.

⁵³⁵ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 5 jun. 1950.

⁵³⁶ *Idem*.

da já popular juventude estudantina. Entre os donos de ônibus começaram a se formar ideias conciliatórias, que permitiriam a apropriação das razões dos estudantes e minimizariam os prejuízos. Eram fórmulas que pretendiam recuperar, na medida do possível, a antiga autonomia dos empresários e excluía as autoridades de regulação das meias passagens:

Há muito que mantenho um ponto de vista que reputo certo. É este: as empresas se cotizariam mensalmente a fim de fornecer ao Centro Estudantal uma importância que seria convencionada entre o Centro e as empresas de ônibus. De posse dessa importância, a entidade estudantal adquiriria cadernetas de passes, distribuindo-as entre os estudantes reconhecidamente pobres⁵³⁷.

Entretanto, em 4 de junho, a batalha dos estudantes pela meia passagem tinha sido ganha, pelo menos no campo da legislação. Frustrando as expectativas dos donos de ônibus, os juristas “opinaram pela constitucionalidade da lei”⁵³⁸, como lamentou o *seu* José Otoch ao repórter do Diário do Povo.

3.4. O papel da Prefeitura

Se o processo de organização das empresas de ônibus acompanhou os passos da organização de seus interlocutores na cena de Fortaleza dos anos 1950, do lado do governo, décadas de confusões entre as autoridades e de nebulosidades nos regulamentos impuseram medidas de controle e planejamento do transporte quando a cidade restou aos ônibus. Assim, também na contradição com donos de ônibus e embalada pelas demandas da população, a máquina pública do transporte foi tomando contornos e foi se aparelhando com marcos reguladores do serviço. Esse processo não prescindiu dos ingredientes fundamentais dos ônibus daquele tempo: improvisos, debates, desrespeito às normas, enfrentamentos, greves e a onipresente questão das tarifas.

A vinculação do serviço de transporte coletivo de Fortaleza ao Governo do Estado do Ceará remonta aos tempos da antiga Companhia Ferro Carril do Ceará,

⁵³⁷ **Diário do Povo**, Fortaleza, 4 jun. 1950.

⁵³⁸ *Idem*.

que operou os primeiros bondes puxados por burros da cidade a partir dos anos 1880. Naquele tempo, o imperador Dom Pedro II e a princesa Isabel aprovaram os estatutos da empresa e autorizaram o Governo da Província a contratar uma empresa privada para o transporte de passageiros na Capital através do sistema de concessão⁵³⁹. Em 1901, a Assembleia Legislativa isentou de impostos⁵⁴⁰ e aprovou a renovação do contrato entre o Governo do Estado e a companhia dos bondes⁵⁴¹. Em 1910, os direitos de exploração foram novamente afirmados através de uma lei estadual⁵⁴² e, dois anos mais tarde, quando a *Light* comprou a Companhia Ferro Carril, os contratantes e os direitos lhes foram automaticamente transferidos⁵⁴³.

Assim, entre as primeiras experiências de bondes puxados por burros e a municipalização do serviço de ônibus em 1953, o funcionamento do transporte coletivo de passageiros em Fortaleza fundamentou-se mormente nas determinações do Governo do Estado, a despeito de leis que vez por outra transferiam prerrogativas para a alçada municipal⁵⁴⁴.

Em 1937, o Interventor Federal no Ceará, Menezes Pimentel, criou a Inspetoria Estadual de Trânsito, subordinada à Secretaria Estadual de Segurança Pública⁵⁴⁵. No ano seguinte, a IET foi aparelhada com um automóvel⁵⁴⁶ e recebeu verbas para a construção de sua sede na Capital⁵⁴⁷. Nesse processo, o regulamento do trânsito do Estado foi aprovado em novembro de 1938, reservando à Inspetoria poderes sobre todos os detalhes dos bondes da *Light* e dos ônibus⁵⁴⁸. A IET cuidava não somente da definição de requisitos para a construção dos carros, mas do comportamento de motoristas e cobradores, da

⁵³⁹ Decreto Imperial n. 5.110, de 9 de outubro de 1872 e Decreto Imperial no. 6.620, de 4 de julho de 1877.

⁵⁴⁰ Lei Estadual n. 663, de 26 de agosto de 1901.

⁵⁴¹ Lei Estadual n. 671, de 30 de agosto de 1901.

⁵⁴² Lei Estadual n. 1.008, de 19 de agosto de 1910.

⁵⁴³ MENEZES, Antônio Bezerra. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: 1992.

⁵⁴⁴ Como o contrato intermediado pelo Governo do Estado entre a Prefeitura de Fortaleza e a Companhia Ferro Carril do Ceará para a fiscalização dos bondes mencionado no relatório do Presidente do Estado em 1895 ou a Lei Estadual n. 1.350, que autorizava a Câmara de Fortaleza a definir preços de passagens de bondes junto com os diretores da *Light*.

⁵⁴⁵ Decreto Estadual n. 30, de 16 de dezembro de 1937.

⁵⁴⁶ Decreto Estadual n. 300, de 8 de julho de 1938.

⁵⁴⁷ Decreto Estadual n. 301, de 8 de julho de 1938.

⁵⁴⁸ Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

condução de pessoas embriagadas ou maltrapilhas, do uso de autofalantes e, sobretudo, impondo condições de matrículas, recebendo taxas, cauções e multas e autorizando licenças de linhas:

Art. 44: A matrícula para exploração do tráfego de auto-ônibus no município de Fortaleza só será concedida quando organizada em empresa tendo a mesma no mínimo três veículos.

[...]

Art. 46: Para a garantia das multas impostas por infração deste regulamento, os proprietários de empresas de auto-ônibus antes de ser expedido o alvará de licença, depositarão na Recebedoria do Estado, mediante guia fornecida pela Inspetoria do Trânsito, [...] a importância de duzentos mil réis por veículo, até o número de três; de quatro até dez, cento e cinqüenta mil réis por veículo [...]

Art. 47: Quando houver necessidade de aumentar o número de auto-ônibus de uma linha explorada por mais de um concessionário, terá preferência aquele que, a juízo do Inspetor de Trânsito se houver mostrado mais zeloso no cumprimento das disposições deste regulamento e das leis referentes ao assunto que o mesmo cogita;

Art. 48: Ocorrendo necessidades de estabelecer outra linha para a zona já servida de auto-ônibus, será dada a preferência em igualdade de condições, ao concessionário da linha em serviço⁵⁴⁹.

A toda-poderosa IET organizou praticamente sozinha o funcionamento dos ônibus de Fortaleza até 1953. Multava motoristas, cassava carteiras, negociava com empresários, fazia *blitzes*, tirava ônibus de circulação e alterava itinerários. Tornou-se, assim, em plena multiplicação da cidade, um elemento fundamental na definição de fluxos urbanos e na própria expansão espacial de Fortaleza. Em 12 de maio de 1949, por exemplo, a IET emitiu seu edital número 4, alterando os traçados das linhas da Praia de Iracema – Prainha e da Cais do Porto,

Tendo em vista uma melhor organização dos serviços de transportes coletivos desta capital, que estão a merecer uma distribuição de modo a atender eficientemente a condução dos habitantes de cada bairro ou zona da cidade, obedecendo, também o melhoramento das vias de comunicação e tendo em vista as ponderações encaminhadas a esta Inspetoria pelos moradores daqueles bairros [...] ⁵⁵⁰

⁵⁴⁹ Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

⁵⁵⁰ Edital n. 4 da Inspetoria Estadual de Trânsito, publicado em **O Povo**, Fortaleza, 12 maio 1949.

Talvez o único aspecto do transporte público que escapava ao controle unânime da IET fosse a definição de tarifas. Com desorganização econômica dos anos dourados e a inflação, o Governo Estadual diluía entre repartições e comissões os estudos sobre aumentos nos itens de economia popular. Não raro, essas comissões abrigavam representantes de diferentes áreas do Governo e da população.

No começo de 1953, era o Conselho Estadual de Trânsito que estudava e aprovava as tabelas de preços de ônibus na Capital. Era composto por representantes da Prefeitura de Fortaleza, do DAER – Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Estado do Ceará –, da Inspetoria Estadual de Trânsito, do Sindicato dos Motoristas, do Sindicato dos Empresários de Ônibus e do *Touring* Clube do Brasil, sob a presidência do Secretário Estadual de Polícia⁵⁵¹. Era, portanto, um órgão consultivo grandemente marcado pela presença do Executivo do Ceará.

Naquele ano, o sindicato dos empresários, alegando os aumentos nos preços da gasolina, óleo, graxa e peças, além dos passes livres e dos descontos, pleiteou ao Conselho Estadual de Trânsito autorização para aumentar em cerca de 20 centavos o preço das passagens de ônibus⁵⁵². A intenção logo chegou aos ouvidos da população, que começou a pressionar as autoridades para que negassem o aumento, levando em conta as “aflictivas circunstâncias econômicas do nobre povo da Terra da Luz” para quem a majoração “redundaria em graves prejuízos no tocante à educação, instrução e alimentação do povo e habitantes dos bairros distantes”⁵⁵³. Alegava-se também, contra o aumento, as condições péssimas do serviço de ônibus e as *artimanhas* dos empresários, sempre escondendo seus largos lucros das autoridades.

No dia 12 de maio, o memorial dos motivos dos empresários foi debatido pelo Conselho, sob grande expectativa da população e sob ameaças de que “acontecimentos desagradáveis poderiam vir ocorrer” caso o aumento fosse

⁵⁵¹ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁵² *Idem*.

⁵⁵³ Memorial da Sociedade Beneficente 18 de Setembro contra o aumento de preços de ônibus, enviado ao Governador do Estado. **Gazeta de Notícias**, 10 maio 1953.

aprovado⁵⁵⁴. Naquela reunião, considerando a escalada do custo de vida, o Conselho negou o aumento⁵⁵⁵.

A imprensa esperou uma reação dos empresários. Mesmo com suas diferenças, desde os tempos da batalha contra a meia estudantil, eles já articulavam ações na defesa dos preços de passagens. Além disso, ao passo que os empresários teciam sua organização, parecia crescer entre a população as demandas pela reforma no funcionamento do transporte público. E nesse movimento, a *Gazeta de Notícias* tomou a frente da campanha em favor da quebra dos monopólios da exploração das linhas de ônibus.

O aumento pretendido foi negado de maneira peremptória. [...] E se houver essa nova investida, coisa que nos parece certa pois ela já é rotineira, o Conselho tem uma boa arma para usar: a liberação das linhas⁵⁵⁶.

As concessões de transporte público eram baseadas no monopólio das linhas. Com exceção da linha da Parangaba – por onde circulavam caminhonetes de diferentes proprietários – cada roteiro ficava reservado à exploração de somente uma empresa. Assim, a Inspetoria Estadual de Trânsito dividia os percursos urbanos entre as empresas que se mostravam aptas para operá-los e fiscalizava o serviço. Apesar disso, a ação gestora da IET não agradava à população, que, no caldeirão de justificativas para os problemas de ônibus, disparava em favor da concorrência:

O erro parece nascer da existência de dois critérios de concessão adotados: um que funciona na prática e outro na teoria, no papel. Há a substituição da livre concorrência pelo livre apadrinhamento em que não figura a menor parcela de consideração pelo povo. Não mais se cumprem os contratos, que se sustentam graças às mágicas dos donos de empresas junto aos poderes competentes⁵⁵⁷.

⁵⁵⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 12 maio 1953.

⁵⁵⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 maio 1953.

⁵⁵⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 maio 1953.

⁵⁵⁷ **O Povo**, Fortaleza, 4 jan. 1952.

Monopólios, privilégios, ingerência do privado sobre o público. Esse sistema era um dos responsáveis pela grande diversidade de situações de ônibus em Fortaleza, dificultando a unificação de discursos e as ações dos empresários nas diferentes áreas da cidade. Mas, paradoxalmente, o monopólio os defendia da concorrência e, assim, tornava-se uma vantagem comum, capaz de concentrar seus interesses.

Além disso, em sua face mais cruel, o monopólio praticamente sufocava as possibilidades de ação dos usuários sobre os ônibus. Pouco adiantavam as constantes reclamações escritas diariamente nos jornais – menos ainda as queixas e indignações nas pontos de ônibus, se a única alternativa para chegar ao trabalho era o velho *calhambeque* do bairro. Com isso, o instituto do monopólio excluía as populações do debate, fazendo da interlocução entre empresários e autoridades o único meio para tomada de decisões sobre o transporte público. E, como já se viu, sobrava aos passageiros, como única forma de relação com os empresários, o caminho do confronto direto, do quebra-quebra de ônibus. Mas, nesses casos, sempre havia a proteção policial ao *direito de propriedade...* Restava então pressionar o governo, expediente mais valioso em tempos de escolha democrática, desafiando críticas nas páginas dos jornais.

Por essas, em favor da manutenção do monopólio, as fissuras na categoria dos empresários eram superadas:

Mas os *tubarões* dos transportes tremem de terror quando se fala nessa liberação. Defendem o privilégio com unhas e dentes pois sabem o quanto isso atende aos seus interesses⁵⁵⁸.

Se as discussões sobre os preços de passagens mobilizavam empresários, é certo que elas também potencializavam as críticas ao serviço de ônibus. A opinião pública articulava sua repulsa aos aumentos em torno de uma argumentação que ligava as péssimas condições de transporte à sede de lucro das empresas. Como era possível aumentar o preço do ônibus se os empresários não investiam nas melhorias do serviço e drenavam os recursos para seu

⁵⁵⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 maio 1953.

enriquecimento? A grita contra tal *ganância* parecia até a re-edição do discurso que, poucos anos antes, atribuía as deficiências dos bondes elétricos às remessas de dinheiro aos acionistas ingleses da *Light*.

De qualquer forma, aqueles momentos de conflito eram espaços para a reflexão sobre o problema do transporte público e, em 1953, colocaram em xeque o tema do monopólio. Os prejuízos causados à população com a retirada de circulação de 21 dos 26 ônibus da Empresa São Jorge⁵⁵⁹ numa *blitz* da IET no dia 21 de maio deu munição aos defensores da livre concorrência no serviço público:

Isso [lotações e atrasos] é um resultado do sistema obsoleto e por todos os títulos injustificável do privilégio de linhas para as empresas. Sabendo que referidas linhas são “suas”, os empresários de ônibus não cuidam de sanar essas irregularidades [das condições de trafegabilidade dos veículos] nem fazer com que seus ônibus voltem a trafegar normalmente, atendendo ao público de maneira conveniente. E assim, por causa desse sistema de privilégios, a vistoria, tão necessária, torna-se um problema. [...] Liberadas as linhas que deveriam ser servidas pelos veículos tidos como emprestáveis, outros fariam o seu serviço. E apostamos como a empresa tudo faria para terminar com maior brevidade os reparos. Tudo mostra como é injustificável a concessão de linhas para certas empresas. O privilégio só causa prejuízo ao povo⁵⁶⁰.

Em 26 de maio de 1953, os empresários voltaram à carga na questão do reajuste, enviando um longo documento ao Conselho Estadual de Trânsito, no qual pediam que o órgão reconsiderasse sua decisão. Diziam que não tinham como operar os ônibus nos limites das receitas e sugeriam que, na impossibilidade de serem atendidos, que o Conselho permitisse, ao menos, a suspensão do abatimento de 50% aos estudantes. Desenhava-se assim a linha perene de argumentos que vincularia, até o século XXI, o alto preço do transporte aos benefícios de tarifa concedidos a alguns passageiros.

A ideia rendeu debates e uma grande indignação no público. No interior do Conselho, o prefeito Paulo Cabral montou a resposta negativa aos empresários e

⁵⁵⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 21 maio 1953.

⁵⁶⁰ *Idem*.

sugeriu que eles organizassem mesas-redondas, apresentando a todas as classes da cidade seus argumentos e dificuldades de operação⁵⁶¹. No final da reunião

O conselho votou a resolução, oficializando o abatimento concedido aos estudantes. [...] A vitória do Sr. Paulo Cabral foi vitoriosa por 4 votos contra 2. Votaram a favor Paulo de Araújo, José Plínio Cavalcante, Osvaldo Chaves e contra os srs. Salomão Cláudio e José Maria Soares⁵⁶².

Os empresários ficaram sem aumento e ainda tiveram de manter a meia passagem. Para piorar, engoliram e tiveram de acatar a sugestão do prefeito em ampliar os debates sobre preço de passagem às representações populares⁵⁶³. Entretanto, as tais *mesas redondas* não se realizaram. Com a luta perdida no ambiente institucional, os empresários, certos do papel fundamental dos ônibus na vida da cidade, orquestraram a greve que paralisou a cidade na manhã do dia 27 de maio.

Na ausência completa de ônibus para o transporte do pessoal dos subúrbios, [veio] ao centro da cidade era tudo que era veículo: caminhonetes, caminhões, jipes, automóveis de trabalho pela manhã, trazendo para o emprego o povo dos diversos bairros. Mesmo assim o número de veículos não foi suficiente. Nas artérias que se ligam com o Centro da capital viam-se filas enormes de pedestres durante toda a manhã de hoje⁵⁶⁴.

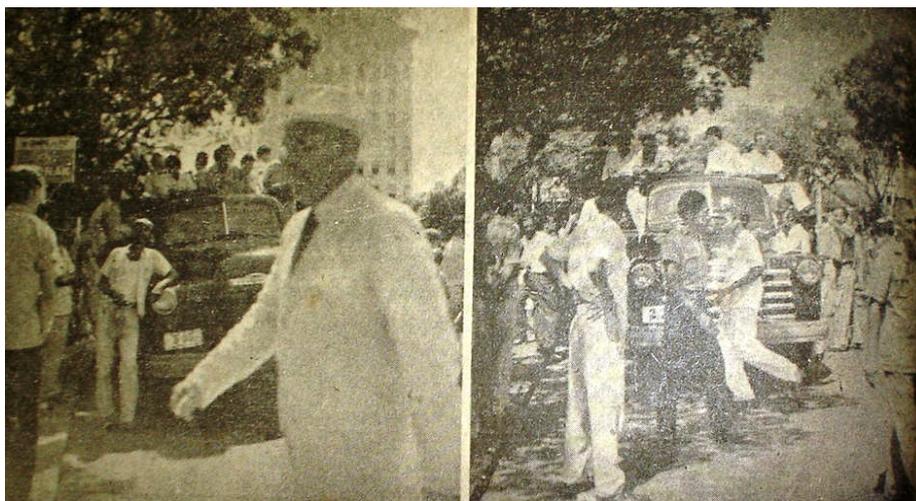
Mas, escaldadas de paredes anteriores, as autoridades responderam com medidas rápidas ao *lock out*. O Conselho Estadual de Trânsito tratou de mobilizar a Base Aérea e a 10ª Região Militar de Fortaleza para que colocassem seus caminhões militares em prontidão para fazer transporte urbano, caso os empresários insistissem em fechar as garagens.

⁵⁶¹ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁶² **O Povo**, Fortaleza, 26 maio 1953.

⁵⁶³ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁶⁴ Idem.



Caminhões usados para o transporte de passageiros nas ocasiões de *lock-out*. “A vida na cidade mudou de aspecto. Foram horas de sofrimento, mas também de muito humor quando o povo teve que recorrer aos caminhões das repartições públicas para se transportar. Eis aí na montagem um dos paus-de-arara do asfalto na Praça do Ferreira, com sua carga humana. O povo sofre muito...” **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 maio 1952.

A Prefeitura, mesmo sem consultar o Conselho Estadual, lançou dez de seus caminhões oficiais às ruas, que substituíram os ônibus nos trajetos mais concorridos da Capital logo nas primeiras horas do dia⁵⁶⁵. Não deixava de ser uma forma de conciliar a defesa do patrimônio dos empresários com as necessidades urgentes de locomoção, e que certamente não poderia perdurar por muito tempo: “O povo, na sua irreverência, vendo os caminhões passarem apinhados de gente, os chamava de *paus-de-arara do asfalto*...”⁵⁶⁶

E assim, meio precariamente, entre manifestações de repúdio pela atitude dos empresários aqui e ali, transcorreu o expediente dos fortalezenses no dia 27 de maio. O *seu* José Maria Soares, voto vencido no Conselho, dono da empresa São José e presidente do sindicato dos empresários, rebateu a fama de *tubarões* de seus correligionários com declarações que davam o tom da complexidade do problema da renumeração do transporte público – além de soarem muito mal aos ouvidos da opinião pública:

⁵⁶⁵ Idem.

⁵⁶⁶ Idem.

Há muita ilusão a respeito do fabuloso lucro que conseguimos. Por exemplo, há dois meses minha empresa vem sofrendo *déficits*. [...] [Além disso], muitos proprietários não invertem em benefício da própria empresa os lucros que obtêm porque não dá bons resultados. O preço irrisório das passagens, o grande número de passes livres e o abatimento concedido aos estudantes tiram a coragem dos empresários explorarem com intensidade o negócio⁵⁶⁷.

Era o que faltava para levantar ainda mais a fervura sobre o descaso dos empresários com carros melhores e mais abundantes. Talvez por esse estado de espírito, na Câmara Municipal os aplausos à decisão da Prefeitura em colocar transporte gratuito nas ruas uniram governistas e oposição⁵⁶⁸, engrossando a opinião corrente sobre a vilania dos empresários de ônibus no trato com o povo.

Reunido às pressas, na manhã de 27 o Conselho Estadual de Trânsito resolveu dar um ultimato às empresas, ameaçando cassar as concessões *incontinenti*, caso os ônibus não retornassem às ruas até uma hora da tarde⁵⁶⁹. As negociações sobre aumento só retornariam à pauta do Conselho com os ônibus circulando normalmente. Mesmo assim, havia compreensão sobre as dificuldades das companhias em tempos de carestia:

O Sr. José Maria Soares argumentou, em defesa dos empresários, com os aumentos ultimamente ocorridos nos preços da gasolina, do óleo e das peças, ao que o Sr. Osvaldo Chagas [do D.A.E.R] lembrou a constituição de uma cooperativa de consumo da classe, que resulta em grande economia. José Maria, todavia, invocou as dificuldades burocráticas para a importação do material necessário à cooperativa⁵⁷⁰.

Na Assembleia Legislativa, os deputados também se movimentaram em “defesa da população” e aprovaram por unanimidade o requerimento do udenista Edival Távora, solicitando ao Conselho Estadual do Trânsito que liberasse todas as linhas de ônibus da cidade⁵⁷¹ à exploração de qualquer pessoa que apresentasse as condições exigidas pelo Código Nacional de Trânsito ao

⁵⁶⁷ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁶⁸ **O Povo**, Fortaleza, 28 maio 1953. O vereador Antônio Azin, do PSD, declarou que “não obstante ser adversário do prefeito, não podia deixar de louvar a sua atitude em defesa da população de Fortaleza”.

⁵⁶⁹ **O Povo**, Fortaleza, 27 maio 1953.

⁵⁷⁰ *Idem*.

⁵⁷¹ **O Povo**, Fortaleza, 29 maio 1953.

transporte coletivo. Para justificar seu pedido, Edival Távora esclarecia que, mesmo que a concessão das linhas não tivesse sido resultado de concorrências públicas, era obrigação dos empresários garantir ônibus nas ruas. Afinal, nessa situação pouco regular, os argumentos de cada lado se moldavam às circunstâncias do momento. Nesse caso, o deputado recorria à opinião dos Ministros Orozimbo Nonato e Waldemar Falcão, do Supremo Tribunal Federal, segundo a qual:

O argumento de que a falta de concorrência deve ser imputada ao Estado, não destrói a culpa, pois a parte que se vinculou à obrigação devia também exigir que seu contrato fosse formalizado, não tendo direitos, assim, a pleitear perdas e danos⁵⁷².

Ou seja, sem contrato, sem concorrência, o transporte público da Capital era o universo dos desmandos. Tanto que, aos olhos do parlamentar, a greve dos empresários tivera por “objetivo procurar desmoralizar a oportuna e louvável decisão do Conselho Estadual do Trânsito” em negar o aumento de tarifa. Ainda nas considerações de Edival Távora, a crítica ao regime do monopólio das linhas tomava força, baseada na constatação de “quanto maior [fosse] o número de transportes coletivos em nossa Capital, para cada linha, melhor [seria] para o nosso povo”⁵⁷³. Os deputados sabiam que o frouxo controle sobre o transporte urbano inibia também novos investimentos dos empresários. No dia 28, o deputado Gomes de Freitas, falando da necessidade de se reformar o sistema e de se liberarem as linhas de ônibus, citou que havia, entre os empresários, aqueles que, mesmo com condições de oferecer bons ônibus, deixavam de operar na cidade por não encontrar espaço no obscuro sistema de funcionamento:

[O deputado] citou inclusive o fato de haverem em nossa capital diversas pessoas interessadas em explorar o comércio do transporte coletivo, não o fazendo diante do privilégio de que gozam os atuais empresários. A respeito das declarações [...] soubemos ontem á noite que o Sr. Ludgero Guilherme é uma dessas pessoas desejosas em montar uma empresa de ônibus em Fortaleza. Aquele cidadão já dispõe mesmo de vinte veículos, inclusive um magnífico “gostosão”, prontos

⁵⁷² Idem.

⁵⁷³ Idem.

para entrarem em tráfego desde que seja acabado o monopólio das linhas⁵⁷⁴.

Enquanto isso, nas ruas, a população exigia uma reação, chamando as autoridades à responsabilidade:

Senhores governantes! Não cedam um centavo de aumento nas passagens de ônibus! [...] Os empresários estão agindo do mesmo modo como fazem os que desejam subir os preços do feijão, da farinha e de outros artigos de primeira necessidade: escondem os gêneros [...] Os senhores governantes têm o remédio nas mãos. Podem acabar de vez com esses abusos inqualificáveis. Podem ou têm autoridade de fazer aquisição de ônibus e os lançarem em todas as linhas da cidade e teria acabado desse modo, o monopólio dos gananciosos [...] De um estudante que está do lado de seus colegas e do povo⁵⁷⁵.

Pouco a pouco se disseminava entre a população o ponto de vista de que o Executivo Estadual devia sair de cena no drama do ônibus. O transporte urbano deveria ser organizado exclusivamente pela Prefeitura de Fortaleza⁵⁷⁶, até mesmo porque já se suspeitava da íntima ligação de interesses entre o Conselho Estadual do Trânsito e os empresários de ônibus. Até a greve parecia ter sido uma encenação orquestrada para garantir o re-exame do aumento de passagens. A *Gazeta de Notícias* publicou os detalhes do plano:

Houve a greve: depois, entre discursos bombásticos, o ultimato aos empresários. Mais tarde, a imposição dos tubarões para fazerem os ônibus voltarem à circulação: a exigência do reexame do pedido de aumento, atendido pelo Conselho, com a nomeação da já conhecida sub-comissão. [...] Para aumentar a suspeita de que tudo fora planejado adremente, o matutino *Unitário*, jornal oficioso que tem inclusive um de seus redatores como membro do Conselho Estadual de Trânsito, ao noticiar na sua edição de ontem os acontecimentos do dia anterior assim se manifestou: “os ônibus voltaram em poucas horas, mas é provável, para a tristeza geral, que as passagens subam dentro de alguns dias, em virtude do aumento de 40% em todas as peças”⁵⁷⁷.

⁵⁷⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 maio 1953.

⁵⁷⁵ **O Povo**, Fortaleza, 29 maio 1953.

⁵⁷⁶ *Idem*.

⁵⁷⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 maio 1953.

A interferência dos empresários nas decisões do Conselho Estadual ficou ainda mais evidente quando o Comitê de Defesa do Povo, entidade civil de grande prestígio em Fortaleza, apresentou os resultados de uma pesquisa feita na contabilidade das concessionárias no ano anterior que chegara a “conclusão de que os lucros auferidos são mais do que compensadores” e que suas alegações de falta de dinheiro eram infundadas⁵⁷⁸. Outra manifestação pública, organizada pela Sociedade Beneficente 18 de Setembro, reuniu cerca de 100 grupos populares em repúdio ao aumento de passagens⁵⁷⁹.

O discurso pela liberação das linhas e encampação do serviço pela Prefeitura tomou força na onda de insatisfações. Segundo o *Diário do Povo* – com forte inclinação à esquerda e um grande potencial para se apropriar das mazelas de Fortaleza em proveito de sua causa –, até mesmo nos países “detentores do sistema liberal-individualista”, o sentido de coletividade vinha crescendo, o que escancarava ainda mais a falta de cabimento da situação a que os fortalezenses estavam submetidos:

Está provado que não se conciliam os interesses e as ambições desses *tubarões* com as necessidades da população. Qual é a saída, então, que se vê para o problema? É a encampação das empresas e a formação de uma companhia municipal de transportes⁵⁸⁰.

Mas os meandros da política não permitiam tais ousadias. Havia sempre o *direito de propriedade* a se resguardar. Muito menos tinha a municipalidade condições de criar uma empresa e fornecer diretamente o transporte à população. No dia 29 de maio de 1953, “considerando que a grave situação dos transportes coletivos de Fortaleza [reclamava] uma pronta intervenção do poder público municipal”, o prefeito Paulo Cabral decretou o controle direto da Prefeitura sobre o serviço de transporte e ameaçou⁵⁸¹:

⁵⁷⁸ Idem.

⁵⁷⁹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 30 maio 1953.

⁵⁸⁰ **Diário do Povo**, Fortaleza, 28 maio 1953.

⁵⁸¹ Decreto Municipal n. 1.258, de 29 de maio de 1953.

Se qualquer das empresas que, no momento, exploram o serviço de transporte coletivo deste município transgredir as disposições deste decreto ou se abster de manter em tráfego os seus veículos em detrimento da população, a Prefeitura, sem prejuízo das sanções legais cabíveis, permitirá, também em caráter provisório, que a linha mantida pela empresa transgressora seja explorada livremente por outras empresas ou por terceiros⁵⁸².

Habilmente, o prefeito jogava com a desunião dos empresários, acenando com a possibilidade de abrir a concorrência entre elas. Na Assembleia, o requerimento do petebista Gomes de Freitas sobre a municipalização ganhara adesão maciça do PTB e fora aprovado graças à campanha dos correligionários do prefeito, alinhados na UDN⁵⁸³. O decreto, então, agradou aos parlamentares e ao Conselho Estadual de Trânsito. Somente a bancada pessedista da Câmara resistiu, tentando alegar a ilegalidade da medida com a tomada de decisão à revelia do Legislativo Municipal⁵⁸⁴. Assim, com a aprovação de uma Moção de Confiança dos vereadores ao Secretário de Serviços Urbanos, a Prefeitura marcava sua vitória política no caso. Pouco tempo depois, Paulo Cabral declarou os motivos e os antagonistas que levaram à municipalização do transporte em Fortaleza:

Se outro mérito não tivesse a iniciativa da Prefeitura [...], o controle dos transportes coletivos de nossa Capital pela edilidade, por um motivo só já se teria imposto à confiança geral: o decreto 1.258, de 29 de maio último trancou qualquer possibilidade de aumento de preço de passagens. E foi precisamente para tentar atingir esse objetivo que se verificou a greve desencadeada pelos srs. proprietários de ônibus dias antes da atitude adotada pela administração municipal⁵⁸⁵.

Mesmo tendo sido criado para dar uma resposta às circunstâncias daquela greve, o decreto da municipalização se calçava nas competências reservadas aos

⁵⁸² Idem.

⁵⁸³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 30 maio 1953.

⁵⁸⁴ Os esforços da oposição na Câmara não surtiram efeito, uma vez que era “legal porque as Constituições Federal e Estadual dão aos municípios a prerrogativa de dirigirem os serviços locais. Legal porque a Lei Orgânica do Município diz expressamente que os transportes coletivos são do controle municipal. Legal porque pelo Código de Urbanismo votado pela Câmara já traça normas a respeito, inclusive para estabelecer sistema de concorrência e apontar penalidades para as empresas que não respeitem os contratos”. **O Povo**, Fortaleza, 2 jun. 1953.

⁵⁸⁵ **O Povo**, Fortaleza, 4 ago. 1953.

municípios tanto na Constituição Federal quanto na Constituição do Ceará e na Lei Orgânica do Município. Talvez por isso a medida tenha resistido ao vai-e-vem da política de transporte coletivo até os dias de hoje.

Uma vez sob o controle da Prefeitura, tratava-se, então, de regulamentar o serviço, para dar ao transporte, pela primeira vez, um formato mais ou menos definitivo. E isso não foi fácil. Nos primeiros dias, a desculpa da liberação das linhas serviu para que a confusão nos ônibus aumentasse ainda mais. Os empresários deixavam de cumprir as determinações da IET, alegando oportunamente que o serviço, a partir de então, era de competência municipal. Abatimentos, gratuidades, horários e outros, já tão pouco obedecidos, foram suspensos de vez em algumas linhas⁵⁸⁶.

Nesse espaço de tempo em que a prefeitura prepara a regulamentação do nosso sistema de transporte coletivo, pode-se dizer que os ônibus estão como numa espécie de terra de ninguém, absolutos na desorganização geral que caracteriza no momento os maus serviços que prestam à população. [...] E [a população] fica sem ter para quem apelar, porque o pessoal do trânsito, quando solicitado, afirma que a coisa, agora, é com a Prefeitura⁵⁸⁷.

Durante um ano uma comissão nomeada pela Prefeitura tentou esquadrihar o transporte. Era preciso recolher dados para tentar organizar o caos legado às ruas depois de tanto tempo sem uma fiscalização eficaz. Quase nada se sabia sobre a recém-extinta gestão do transporte. No dia 5 de junho de 1953, a Secretaria de Serviços Urbanos⁵⁸⁸ publicou um aviso convocando todas as concessionárias de ônibus a comparecer à repartição para cadastrar todas as linhas de ônibus que existiam na cidade, tamanho era o desconhecimento da situação.

Em agosto, o prefeito começou a avaliar o anteprojeto de regulamentação que lhe fora apresentado pela comissão da Secretaria de Serviços Urbanos e prometeu democratizar o debate sobre o assunto, “reunindo representantes de entidades sindicais e classistas numa mesa redonda para troca de idéias que

⁵⁸⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 jun. 1953.

⁵⁸⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 7 jun. 1953.

⁵⁸⁸ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 jun. 1953.

poder[ia] resultar muito útil para a Prefeitura”⁵⁸⁹. Tratava-se, como ele lembrou, de uma iniciativa inédita e, portanto, demandava muito estudo, participação de todos e, sobretudo, cautela na tomada de decisões.

Mande sua opinião sobre os ônibus
A Prefeitura de Fortaleza resolveu prorrogar o prazo por mais 10 dias, a fim de poder receber mais sugestões quanto à regulamentação dos transportes coletivos de nossa cidade⁵⁹⁰.

Depois de acolher as aspirações, em setembro o anteprojeto já estava pronto para os debates da Câmara Municipal.

Do ponto de vista dos donos de ônibus, o atraso na regulamentação atravancava o já demorado processo do aumento das tarifas. Como o decreto da municipalização fixara a tarifa e dera permissão em título precário para a exploração das linhas, era necessário que o protocolo das concessões fosse definido para o congelamento da tarifa ser suspenso. Talvez por isso, como era de seu feitio, os empresários reiniciaram a campanha pelo aumento em duas frentes: no domínio público das instituições contestaram o decreto de maio no Tribunal de Justiça. Paralelamente, lançaram boletins com ameaças de paralisação, reajustaram seus preços, ignoraram a lei, confundiram as autoridades⁵⁹¹. Uma nota da *Gazeta de Notícias* deixava ver que ninguém sabia muito bem a quem recorrer entre os desarranjos do governo daquele tempo. E, na lacuna da lei, imiscuíam-se os interesses dos empresários:

Sem ao menos ter dado explicações à COAP, Prefeitura, Inspetoria de Trânsito, *etcetera*, alguns proprietários de transporte coletivo acharam por bom alvitre aumentar o preço das passagens de seus veículos. [...] Essa história de aumento já é uma espécie de doença. É o que se ouve mais falar neste Ceará sem dono⁵⁹².

Na Assembleia Legislativa, os deputados também não se entendiam. Enquanto o deputado Ademar Távora acreditava que “como o caso, agora,

⁵⁸⁹ **O Povo**, Fortaleza, 4 ago. 1953.

⁵⁹⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 ago. 1953.

⁵⁹¹ **O Povo**, Fortaleza, 22 out. 1953.

⁵⁹² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 out. 1953.

[estava] dependendo da prefeitura de Fortaleza, [era] de se esperar que o prefeito Paulo Cabral [desse] mais uma prova de sua honestidade⁵⁹³. Seu par, o deputado Antônio Gomes de Freitas, conclamava a interferência do legislativo do Estado:

Não permitiremos que a pretensão dos empresários seja concretizada. Precisamos lutar por todos os meios afim de que nossos irmãos não sejam mais uma vez extorquidos por esses que são verdadeiros inimigos do povo.⁵⁹⁴

Ainda não estava claro sobre quem recairiam as atribuições do aumento. É certo também que o regulamento demorava a sair por conta da discussão que colocava em dúvida o modelo para a exploração de linhas de ônibus. Na primeira organização municipal do transporte, a reserva de itinerários para cada uma das empresas foi tema fundamental, principalmente depois da campanha movida na imprensa em favor da liberação das linhas.

Por outro lado, como se disse, a manutenção do monopólio era fator de união entre os empresários porque dividia os caminhos entre eles, garantindo que cada um ficasse com uma parte da cidade sem ter de disputar passageiros com outro. Assim, ele era um mecanismo que assegurava o retorno dos capitais investidos pelas empresas. E, entre propostas antagônicas que prescreviam a liberação completa ou a reserva total de linhas, os vereadores optaram pelo caminho do meio, cedendo privilégios aos empresários por tempo determinado, numa fórmula de *licenciamento* que funcionava a partir de uma petição encaminhada à Seção de Transportes Coletivos da Secretaria de Serviços Urbanos – que ficou responsável pelo transporte público do município –, o pagamento de uma caução e a aprovação da documentação e veículos⁵⁹⁵. O licenciamento tinha validade por cinco anos, que poderiam ser prorrogados, mediante novas vistorias. Foi o jeito de agradar aos empresários, mesmo num ambiente de fortalecimento do controle público sobre os ônibus. E se para aqueles as intervenções do governo nos negócios eram motivos de descontentamento, no

⁵⁹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 out. 1953.

⁵⁹⁴ *Idem*.

⁵⁹⁵ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no **Diário do Executivo Municipal**, Fortaleza, 17 fev. 1954.

caso da garantia do monopólio de linhas a presença pública era bem-vinda. O udenista J. C. de Alencar Araripe comentou:

A proposição aprovada pela Câmara consta o sistema de licenciamento para a circulação de transporte coletivo. [...] O prefeito, que enviou a mensagem ao legislativo como os vereadores, que a examinaram, puseram de lado, pelo que se vê, o sistema de concessão e a idéia de liberação geral de todas as linhas de ônibus. Tanto a primeira fórmula como a segunda apresentam-se menos vantajosas para o povo que o sistema de licenciamento, pelo período máximo de cinco anos, como ficou decidido. A concessão, pelo prazo longo que admite e por outras particularidades, sempre merecem sérias restrições. A liberação geral das linhas de ônibus era medida absolutamente injustificável, pois desorganizaria os transportes⁵⁹⁶.

Ainda houve quem ainda apostasse na flexibilização do monopólio das linhas. A *Gazeta de Notícias* considerou que não percebia “na lei em referência [o regulamento do transporte] nada dizendo que uma linha só poderá explorada por uma empresa, sendo de se presumir, assim, que será acabado o sistema odioso dos privilégios, que tantos prejuízos causam à população”⁵⁹⁷. Mas o texto aprovado e publicado no Diário Oficial em 17 de fevereiro de 1954 consagrava a disposição das autoridades em proteção as empresas da concorrência:

Art. 15: Pedida uma linha de auto-ônibus ou auto-lotação igual ou interferindo em linhas existentes a ponto de lhes ser concorrente, a licença só será concedida se os serviços aí prestados forem insuficientes e os seus executores intimados em tempo oportuno, ou não puderem ou se recusarem a ampliá-los como a Prefeitura julgar necessário⁵⁹⁸.

Segundo o vereador Alencar Araripe, entretanto, tal proteção tinha motivos e limites que se buscavam conciliar as demandas da população com a viabilidade econômica das empresas:

Decerto deu-se um privilégio para as empresas de ônibus. Mas privilégio por pouco tempo e na dependência do cumprimento das

⁵⁹⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 nov. 1953.

⁵⁹⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 nov. 1953.

⁵⁹⁸ Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no **Diário do Executivo Municipal**, Fortaleza, 17 fev. 1954.

exigências constantes da lei [...] E temos, aliás, que ser razoáveis: quem investe capitais de certa monta num serviço, há de necessariamente que receber algumas garantias, desde que cumpra com suas obrigações⁵⁹⁹.

Por que era necessário proteger o retorno dos investimentos em transporte? Os outros empreendimentos de capitais na cidade não demandavam defesa tão eloquente do Governo. E, certamente, com as necessidades de locomoção crescendo muito em Fortaleza – e mais ainda se considerarmos a fama de *tubarões* que envolvia os empresários –, ônibus não eram um mau negócio. Talvez fosse o controle público das tarifas que afastasse os pretendentes a empresários de transporte... Mas as tarifas não podiam ser liberadas sem que as autoridades pagassem um alto preço junto à opinião pública.

Nesse quesito, o regulamento inovou quando os vereadores resolveram acatar uma emenda do senhor Antônio Azin⁶⁰⁰, reservando exclusivamente à Câmara Municipal a prerrogativa de fixar “os preços de passagens individuais [...] bem como a forma de seccionamento das diferentes linhas”⁶⁰¹. No entanto, no correr dos anos 1950, o dilema da fixação de tarifas não foi resolvido, porventura por ser a mais delicada polêmica da montagem do sistema de transporte de Fortaleza. Em apenas um ano, a Prefeitura de Fortaleza voltou atrás e tomou a si a responsabilidade sobre o preço da passagem⁶⁰². Em 1960, foi criada uma Comissão de Preços de Passagens, numa nova tentativa de se chegar a um denominador que satisfizesse aspirações de diferentes interessados no preço do ônibus, deixando somente a lacuna sobre os trabalhadores do transporte. A comissão era composta de técnicos e de representantes populares, em nada menos de:

Um representante da prefeitura, que será o supervisor do Departamento de Transportes Coletivos, como presidente nato, um engenheiro do DNER, um engenheiro do DAER, um engenheiro do Clube de Engenharia, um representante do Sindicato das Empresas de

⁵⁹⁹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 19 nov. 1953.

⁶⁰⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 nov. 1953.

⁶⁰¹ Art. 24º do Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953, publicado no **Diário do Executivo Municipal**, Fortaleza, 17 fev. 1954.

⁶⁰² Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

Transportes Coletivos de Fortaleza, um representante do Centro Estudantil Cearense, um representante da União Estadual dos Estudantes, pelos universitários, um representante da Câmara Municipal de Fortaleza, um representante das classes produtoras, um representante do Sindicato dos Empregados do Comércio de Fortaleza, um representante da Ordem dos Advogados, um representante da Ordem dos Economistas e um do Sindicato dos Jornalistas⁶⁰³.

Apesar de não resolver o problema da tarifa, o regulamento de 1954 foi um instrumento importante na normatização do transporte em Fortaleza. Com ele, vieram as regras para a construção de carros, indicações de conforto e segurança, recomendações para motoristas e cobradores e, principalmente, a consagração de uma instância pública – a Secretaria de Serviços Urbanos – como órgão regulador e fiscalizador do serviço⁶⁰⁴. Foi uma resposta, nem sempre convincente, do grande problema de ônibus enunciado por Luis Campos, nas suas *Considerações da Gazeta de Notícias*:

O que, na verdade tem havido em torno do grave problema dos transportes da população, em nossa capital, sem dúvida, é que as soluções sempre tentadas encerram um caráter de paliativo. É com improvisações que nossas autoridades procuram orientar qualquer medida visando a resolver os casos até hoje surgidos. Nunca houve a preocupação de se preparar uma planificação bem orientada e inteligente, firmada em elementos concretos e investigados com cuidado. [...] A única providência melhor pensada a registrar, para sermos justos, visando a essa situação dos transportes foi a regulamentação da matéria objetivada pela prefeitura na gestão do sr. Paulo Cabral⁶⁰⁵.

Mas enquanto o projeto de regulamento tramitava na Câmara Municipal, os empresários continuavam com suas intenções de aumentar as passagens, frustradas durante praticamente todo o ano de 1953. Mas, durante o processo de elaboração da lei, manobraram para manter boas relações com a Prefeitura e a

⁶⁰³ Lei municipal n. 1.530, de 24 de março de 1960.

⁶⁰⁴ O impacto das regras de 1954 no cotidiano dos passageiros foi analisado no capítulo 2.

⁶⁰⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 maio 1955.

Câmara, assegurando à população que “não tinham o propósito de recorrer à greve, esperando obter a majoração por meios legais”⁶⁰⁶.

Por isso, desta vez, foi subvertendo as preocupações das próprias autoridades em relação à segurança dos passageiros que os donos de ônibus encontraram uma tática de pressão, sem precisar deflagrar mais um de seus odiados *lock out*. Medida cautelosa, especialmente em tempos de regulamentação do transporte.

Inesperadamente, no final de novembro, os ônibus começaram a rarear nas ruas e filas de passageiros maiores que as habituais se formaram nos pontos. Isso porque, segundo as empresas, grande parte dos carros estava fora de circulação, esperando conserto para ficar aptos a conduzir as pessoas sem riscos de acidentes. Como lembrou o cuidadoso gerente da Empresa São Jorge: “Nós botamos todos os carros na linha, desde que não apresentem defeitos”⁶⁰⁷.

Nesse jogo de dissimulação, bastava não substituir peças de ônibus para deixar Fortaleza sem transporte. Sem aumento de passagens, as empresas diziam que não tinham dinheiro para comprar peças novas. No dia 21, *O Povo* mobilizou um repórter para visitar as garagens das empresas e tomar conhecimento do fenômeno.

Em todas as garagens onde chegava a reportagem, recebemos a informação de que os ônibus parados estavam em reparos e logo voltariam ao tráfego. Em muitas delas, vimos mecânicos e operários diversos conversando⁶⁰⁸.

Até mesmo ônibus *novíssimos* estavam parados. O senhor Júlio Mourão, dono da Empresa Santa Maria com então cinco carros em manutenção, sem pudores sobre sua nova aquisição, declarou: “Se houver aumento no preço da passagem, ele [o ônibus novo] sai. Caso contrário ficará aqui”⁶⁰⁹.

⁶⁰⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 nov. 1953.

⁶⁰⁷ **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1953.

⁶⁰⁸ **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1953.

⁶⁰⁹ *Idem*.

Mas vale lembrar que, de acordo com *O Povo*⁶¹⁰ – e com a própria diversidade do empresariado –, o engodo da manutenção não foi unânime. Algumas empresas, como a Santa Cecília, da linha Campo Pio, mantiveram seus carros rodando, retirando de circulação apenas um deles, que realmente precisava de reparos. A Empresa Bom Jesus, que então rodava nas linhas Pereira Filgueiras, Pinto Madeira e Aldeota, teve três ônibus em reparos, sendo que dois deles haviam se acidentado na manhã anterior.

Contudo, elas não eram suficientes para diminuir os transtornos na cidade, principalmente porque o movimento parece ter tocado as organizações mais tradicionais, com frotas maiores. A Empresa São Jorge, a maior em linhas na cidade⁶¹¹, retirara pelo menos nove ônibus de circulação. A Empresa Severino paralisara sete carros, das linhas Benfica, Barreiros e 12 de Maio. Na Santa Maria, foram cinco, das linhas São Gerardo, Hospedaria Getúlio Vargas, Vila dos Industriários e Padre Andrade. E nos disputados caminhos para Antônio Bezerra, a Auto Viação Vitória tirara mais cinco ônibus de tráfego⁶¹².

Tão logo foi anunciada a determinação de que os vereadores poderiam dispor sobre a tarifa, os empresários iniciaram novo assédio, enviando-lhes um novo pedido de aumento⁶¹³ e, com isso, atijando o contra-ataque em várias “entidades de classe, associações literárias, esportivas, sociais e recreativas” da cidade⁶¹⁴. Em resposta, as tarifas subiram sem autorização, apostando no imperativo da necessidade de transporte das pessoas:

Durante os dias de realização do Tríduo Nacional de Fátima, quando milhares de pessoas se dirigiam, a todo o momento, ao santurário na Avenida Treze de maio, ninguém fazia questão de pagar um cruzeiro, e até mais, conquanto chegasse àquele local. Passada a fase de intenso movimento, os empresários de ônibus, ao que parece, julgaram ter assegurado o direito líquido ao aumento de vinte centavos no preço da passagem, pois é quanto os cobradores estão exigindo

⁶¹⁰ Idem.

⁶¹¹ Em 1954, a empresa São Jorge era a maior organização da cidade, rodando em sete linhas: Soares Moreno, Paula Pessoa, Benfica, Granja Paraíso, Justiniano de Serpa, Dom Manuel e Estrada de Ferro. A distribuição das linhas entre as empresas foi descrita em **O Povo**, Fortaleza, 12 mar. 1954.

⁶¹² **O Povo**, Fortaleza, 21 nov. 1953.

⁶¹³ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 27 nov. 1953.

⁶¹⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 nov. 1953.

dos que se servem do transporte para aquele hoje famosa artéria da capital. [...] Como se vê, os empresários estão movendo uma campanha muito sutil, tentando generalizar o aumento do preço da passagem independentemente de qualquer decisão das autoridades competentes⁶¹⁵.

Quando a Câmara negou o aumento, a criatividade dos donos de ônibus aumentou. Afinal, a necessidade de transporte urbano era sua mais eloqüente arma de persuasão. Daí até arquitetarem a retirada de ônibus de tráfego em massa foi um passo. O presidente do Sindicato, senhor José Maria Soares considerava que “no fim de ano, com chuvas e pouco movimento, a receita cai e a despesa sobe”, portanto, nem todos os carros poderiam estar a serviço⁶¹⁶. Justamente no tempo de festas de fim de ano, Fortaleza praticamente parou.

Se até então a luta da tarifa encadeava uma trama de desculpas esfarrapadas, pressões institucionais, cobranças não autorizadas e boicote de ônibus, o episódio de 1954 fez revelar as possibilidades de participação dos movimentos sociais urbanos em respeito ao preço do ônibus. A começar pelas iniciativas de discussão através de *mesas redondas* como a que fora organizada pela Federação da Juventude Cearense, ainda em novembro de 1953⁶¹⁷.

Depois quando a falta de transporte se tornou insuportável, a população mais ou menos organizada ganhou as ruas, dando novas cores ao confronto de vereadores e empresários e realinhando forças. E, com o povo em cena, o que se assistiu então, foi novamente uma união de esforços pela garantia da ordem e da propriedade, pedras de toque tanto de capitalistas como do governo:

Tendo à frente o próprio secretário de segurança, as autoridades policiais dissolveram o comício que estava sendo realizado à tarde de ontem contra o aumento no preço das passagens de ônibus. O *meeting* era promovido pela Associação Interassociativa. Por essa altura foram presos alguns populares, que faziam a distribuição de boletins concernentes ao movimento paredista dos proprietários de ônibus, decorrente do não acatamento, pelo povo, dos novos preços que querem impingir á população⁶¹⁸.

⁶¹⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 dez. 1953.

⁶¹⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 31 dez. 1953.

⁶¹⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 nov. 1953.

⁶¹⁸ **O Povo**, Fortaleza, 6 jan. 1954.

No dia seguinte, a população apareceu na Câmara Municipal, enquanto acontecia uma sessão extraordinária que colocava em pauta novamente a avaliação do aumento, depois que a Câmara rejeitara pleito dos empresários. A convocação fora o resultado de uma reunião entre o presidente da casa, vereador Francisco Cordeiro de Souza e os senhores José Maria Soares e José Otoch, do sindicato das empresas, numa mostra da aproximação dos donos de ônibus com os vereadores que indignou a população em janeiro de 1954⁶¹⁹:

Pela imprensa matutina de anteontem a União Interassociativa de Fortaleza dirigiu-se ao povo abordando a questão do aumento. A nota a que ela deu publicidade foi elaborada após uma assembléia que contou com a presença de representantes de numerosos sindicatos operários e associações populares. Através dela [da nota], a união conclamou todo o povo de Fortaleza a comparecer hoje à Câmara Municipal a fim de exigir do legislativo da cidade um pronunciamento rápido e decisivo contra o aumento⁶²⁰.

Como durante fevereiro as investidas dos empresários na Prefeitura, na Câmara e até no Conselho Regional de Trânsito não surtiram efeito, o desastre dos ônibus aumentou: os calhambeques se espalharam na cidade, enquanto boatos de nova greve de empresários e denúncias de aumentos ilegais se multiplicavam⁶²¹. Em março, os ônibus da meia-noite sumiram de vez de circulação⁶²².

As possibilidades de convencimento tinham se esgotado e as palavras haviam sido substituídas pela força. Então a Câmara Municipal capitulou, aprovando o aumento nas bases de um novo estudo sobre a remuneração das empresas, encomendado a uma comissão técnica⁶²³. A medida impopular foi minimizada por declarações enfáticas do prefeito Paulo Cabral, que soaram à população como as velhas ladainhas que procuravam justificar os aumentos no preço do bonde no tempo da *Light*:

⁶¹⁹ Idem.

⁶²⁰ **Democrata**, Fortaleza, 9 jan. 1954.

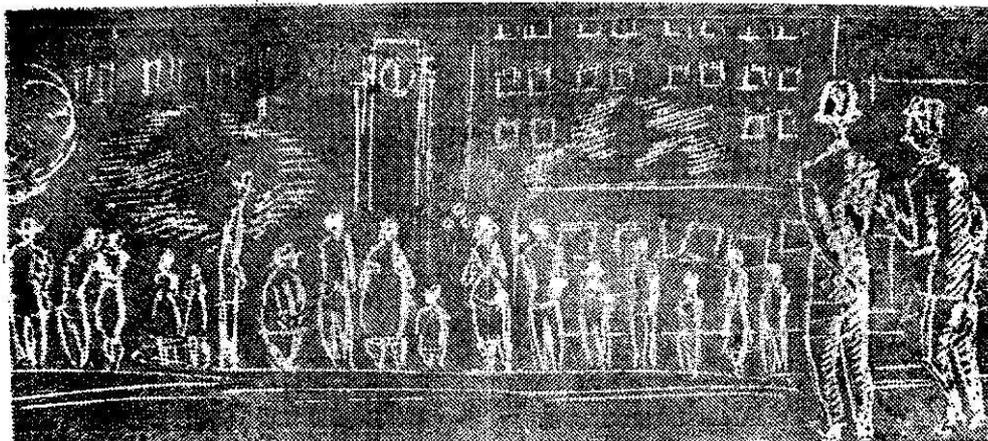
⁶²¹ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 fev. 1954.

⁶²² **O Povo**, Fortaleza, 4 mar. 1954.

⁶²³ **O Povo**, Fortaleza, 12 mar. 1954.

Prometeu o Prefeito (e sua voz não tremia) que o melhoramento das condições os decadentes ônibus seria exigido! Que o bom tratamento dos passageiros pelos trocadores mal educados e motoristas atrevidos seria exigido! E que, finalmente renovadas as *flotinhas [sic]* de veículos, prestado pelas empresas um serviço decente, o cumprimento dos horários seria exigido! [...] Coitado do povo! Ele estava mais uma vez caindo na *esparrela!*⁶²⁴

A *Gazeta de Notícias* publicou o retrato da situação dos passageiros, enquanto as enroscadas tratativas se desenhavam nos gabinetes dos gestores da cidade⁶²⁵:



- E afinal? que tanta gente é essa?
- Não é “fila” não senhor. Esse negócio de “fila” já se acabou. Isso é gente esperando a passagem do Prefeito, para aclamá-lo e agradecer os ônibus novos, o fim dos abusos dos cobradores e a obrigatoriedade dos horários...
- ???
- Val por mim que “tá” bem. O mais é demagogia dos inimigos da administração.

Gazeta de Notícias, Fortaleza, 4 abr. 1954.

Fortaleza não se dobrava ao novo regulamento ou às promessas de fiscalização dos políticos plantão, tão complexas eram as relações de ônibus nos seus primeiros tempos.

⁶²⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 maio 1954.

⁶²⁵ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 abr. 1954.

3.5. A Secretaria e a intervenção

Entre 1951 e 1954, a inflação brasileira aumentou drasticamente, impulsionada pelo déficit no balanço e pelos atrasos no pagamento das contas públicas. A drenagem de recursos para a implantação do parque industrial brasileiro já mostrava seus limites. Em resposta à iminente falência do País, o programa de estabilização do Ministro da Fazenda, Oswaldo Aranha, – conhecido como *Plano Aranha* – misturava restrição ao crédito para as empresas e uma política cambial que fez os produtos importados subirem muito de preço⁶²⁶. As medidas foram desastrosas para as empresas de ônibus. A situação era tão grave que mereceu destaque até no editorial de *O Democrata*:

Assiste de fato razão dos empresários se queixarem da política cambial de Vargas da qual decorrem sérias e danosas restrições ao comércio de importação. A lei do câmbio livre, o Plano Aranha e outras medidas cambiais do Governo Vargas são, sem dúvida verdadeira calamidade a atingir em cheio todos os setores da vida nacional, inclusive também, no caso em espécie, os empresários de transporte coletivo que dependem da importação de lubrificantes e peças para seus veículos⁶²⁷.

Mal entrou 1955, os donos de ônibus já achavam que a inflação corroera o aumento de tarifas penosamente conseguido em 1954. Em fevereiro, o presidente do sindicato, José Maria Soares, anunciou que esperava a definição do aumento no preço da gasolina e do óleo para concluir os termos do memorial que os empresários enviariam à Câmara Municipal para o reajuste⁶²⁸.

O anúncio do Conselho Nacional do Petróleo sobre o aumento de Cr\$ 1,82 no litro da gasolina chegou em 10 de fevereiro e desencadeou os procedimentos para justificar o aumento⁶²⁹. Nas vésperas da entrada em vigor do novo preço, em 1º de abril, José Maria Soares já anunciava que “os donos de ônibus não se conformarão, em absoluto, com menos de 1 cruzeiro de aumento”⁶³⁰.

⁶²⁶ SKIDMORE, Thomas. Op. cit. p. 151-153.

⁶²⁷ *O Democrata*, Fortaleza, 12 maio 1953.

⁶²⁸ *Correio do Ceará*, Fortaleza, 5 fev. 1955,

⁶²⁹ *Unitário*, Fortaleza, 10 fev. 1955.

⁶³⁰ *Correio do Ceará*, Fortaleza, 28 mar. 1955.

A experiência do ano anterior parecia ter ensinado à Prefeitura a cautela necessária no trato com donos de ônibus. Talvez esse tenha sido o motivo que levava uma modificação no recém-instalado regulamento, com a criação da Secretaria Municipal dos Transportes, à qual “ficar[iam] afeitos todos os problemas relacionados com o transporte de Fortaleza”, em substituição à Seção de Transportes Coletivos da Secretaria de Serviços Urbanos⁶³¹.

Não fosse pela afirmação, logo no artigo 1º da lei na qual o novo órgão se dedicaria aos *problemas* relacionados ao transporte coletivo e ao fato de que, no seu artigo 4º., o prefeito encomendava um “parecer circunstanciado sobre a liberação de todas as linhas de ônibus”⁶³², o surgimento da nova repartição poderia ser entendido como mais um desdobramento da montagem da estrutura administrativa municipal iniciada por Acrísio Moreira da Rocha, em resposta à multiplicação urbana de Fortaleza do pós-guerra⁶³³.

Mas a lei parecia aparelhar a Prefeitura com bases seguras para as relações que se avistavam com os empresários. A alçada ao primeiro escalão municipal do gestor do transporte ampliava as possibilidades da interferência do recém empossado prefeito Acrísio Moreira da Rocha – em sua segunda gestão –, uma vez que lhe reservava prerrogativas para escolher e exonerar o titular da Secretaria⁶³⁴. Com isso, o novo cargo revestia-se de forte componente político, indispensável à administração, em detrimento dos quadros técnicos de carreira da Secretaria de Serviços Urbanos. Nesse sentido, os vencimentos do Secretário dos Transportes serviram também como padrão para equipararem-se os vencimentos dos demais secretários e do chefe de gabinete da Prefeitura⁶³⁵. Dominando a Secretaria de Transportes, o prefeito centralizou forças para enfrentar os empresários de ônibus durante os acontecimentos de 1955.

No paralelo das acomodações da política, os empresários de ônibus entraram unidos e coerentes na luta pelo aumento de tarifas de 1955. Além do preço na gasolina, alegavam, no memorial de 1º de abril, o aumento autorizado

⁶³¹ Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

⁶³² Idem.

⁶³³ SOUZA, Simone (Org.). Op. cit. p. 70-75.

⁶³⁴ Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955, art. 3º.

⁶³⁵ Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955, art. 7º.

pelo Conselho Nacional do Petróleo de 60% no óleo e mais uma prospectiva de 100% nas peças e pneumáticos. Pediam um aumento linear e Cr\$1,00 em todas as linhas, incluindo a passagem de estudantes⁶³⁶, numa clara menção à derrota que amargavam desde 1950, quando a meia fora aprovada. A pretensão aproximava o preço de inteiras e meias, uma vez que, as passagens que custavam Cr\$ 1,00 passariam a custar Cr\$ 2,00, enquanto as meias aumentariam de Cr\$ 0,50 para Cr\$ 1,50. Com isso, os ônibus abocanhariam 50% do desconto dos estudantes.

E, para alcançar suas pretensões, os empresários entraram em confronto com a Prefeitura munidos de suas experiências acumuladas. No geral, é possível afirmar que as confusões do governo interessavam aos empresários. Isso ficara claro desde as sequências de apelações e informações desencontradas que obscureceram as tratativas com trabalhadores em 1948, atrasaram a instalação da meia estudantil, como nos imbrólios administrativos da municipalização de 1953. Talvez por isso o memorial de motivos para aumento de passagens em 1955 foi apresentado tanto à Câmara Municipal como à Comissão de Abastecimento e Preços (COAP), ligada ao Governo do Estado, deixando os dois órgãos em posições contrárias. “O memorial dos empresários foi mandado para ali [à COAP], ao que tudo indica de indústria, julgado eles ser aquele o melhor caminho para o atendimento de suas pretensões”⁶³⁷.

Daí resultou a sobreposição de atribuições entre Câmara Municipal e COAP. Esta, considerando que desde 1º de abril as empresas de ônibus da Capital operavam gastando mais dinheiro com gasolina, autorizou um *reajuste provisório* de 50% na tarifa, como forma de minimizar o prejuízo das empresas até a definição do preço final⁶³⁸. E ganhou em resposta grande a insatisfação popular que se seguiu. Afinal, ao governo convergiam as cobranças de defender a

⁶³⁶ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 1º abr. 1955.

⁶³⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 abr. 1955.

⁶³⁸ Portaria n. 23 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará. Fortaleza, 2 de abril de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 abr. 1955.

população da *ganância dos tubarões*⁶³⁹. E era na opinião pública que se podia encontrar um dos motivos da omissão da Prefeitura de Acrísio Moreira da Rocha – o ídolo popular do enfrentamento com a *Light* – no caso, uma vez que a demanda dos empresários era inquestionável. A manobra não passou despercebida ao jornalista da *Gazeta de Notícias*:

Está errado. A Comissão de Preços não tem competência legal para conhecer do assunto o qual é privativo do poder municipal. [...] Para que serve uma lei especial votada e aprovada pela Câmara Municipal e sancionada pelo prefeito e Fortaleza – a lei dos transportes coletivos? Por que razão existe um serviço especializado em transportes coletivos o qual, por último foi transformado em Secretaria da Prefeitura? [...] Sendo inútil, então, vassoura! [...] Ele [o prefeito] não pode dar o sinal da covardia, fugindo ao dever de cuidar da questão que tão sua como da coletividade, pelo simples motivo de, quando for oportuno, proclamar que não lhe cabe a responsabilidade dos aumentos⁶⁴⁰.

O certo é que a trapalhada entre Câmara Municipal e COAP desagradou até aos empresários, que esperavam o dobro do aumento. Talvez por isso logo se espalharam pela cidade os rumores sobre o *lock-out* que eles pretendiam iniciar⁶⁴¹.

A situação se agravou quando um grupo de estudantes descontentes com o novo preço iniciou um quebra-quebra de ônibus na Praça do Ferreira, dando motivos para que quase todas as empresas retirassem seus ônibus de circulação e paralisassem a cidade no dia 4 de abril⁶⁴². A confusão nas ruas durou o tempo necessário para que a COAP consultasse o governador Paulo Sarasate, voltasse atrás e revogasse o aumento⁶⁴³. Então a questão foi parar na Câmara Municipal, como recomendava o regulamento.

⁶³⁹ No mesmo dia, uma comissão de moradoras dos bairros do Montese e Itaoca encaminhou um abaixo assinado com mais 700 assinaturas contra o aumento na Assembleia Legislativa Estadual. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 2 abr. 1955.

⁶⁴⁰ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 abr. 1955.

⁶⁴¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 abr. 1955.

⁶⁴² *Idem*.

⁶⁴³ Portaria n. 24 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará. Fortaleza, 4 de abril de 1955. Publicada em **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 abr. 1955.

Mas nem por isso a situação se esclareceu. No dia 16 de abril, a Câmara Municipal acabou permitindo um aumento de 20% – menor que o aprovado pela COAP e muito menor que as pretensões dos empresários. Para piorar, com a inclinação do Governo Federal em rever o aumento da gasolina, a majoração ficou vigente somente durante 60 dias, quando, esperava-se, a nova tarifa poderia ser novamente revogada⁶⁴⁴.

É de se imaginar o impacto que tanta insegurança gerava na definição das práticas dos agentes do transporte num tempo de formação do serviço e implantação da rede de empresas na cidade. O vai-e-vem das políticas, marcado pelo desmando e pelo viés personalista⁶⁴⁵, se, por um lado, abria aos empresários espaços para a defesa de seus interesses, por outro descartava do xadrez os donos de ônibus desarticulados com os políticos da ocasião. Nessa perspectiva, a formação do sindicato dos empresários representou uma das mais importantes manobras para o debate com as autoridades.

Naquele tempo, contudo, os contornos dos serviços públicos já ficavam mais nítidos aos eleitores. Do ponto de vista das aspirações populares, o município emergia como porta-voz em relação às empresas de ônibus, para zelar pelo bem público, uma vez que, no próprio modelo do monopólio, a população não tinha como participar dos processos de decisão sobre ônibus. Do outro lado, na perspectiva dos empresários, o município surgia como o defensor de seus investimentos, garantindo a saúde financeira das operadoras e a continuidade do serviço. Equilibrando-se entre as duas extremidades, não é difícil perceber a seqüência de atropelos e desencontros de medidas oficiais.

Depois dos 20%,

Sabe-se que os empresários estão descontentes com a medida e ensaiam mesmo uma reação, pois queriam muito mais. [...] Qualquer reação contra o povo, assim, deve ser coibida pelas autoridades dentro da lei, pois transporte coletivo é serviço público⁶⁴⁶.

⁶⁴⁴ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 abr. 1955.

⁶⁴⁵ Em relação ao clientelismo político do Ceará pós-1945 vale destacar RIBEIRO, Francisco Moreira. **A redemocratização do Ceará**. Fortaleza, 1981.

⁶⁴⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 16 abr. 1955.

Ao que parece, mesmo relegado ao mudo papel de refém nos casos de greve de empresários, o povo leitor da *Gazeta de Notícias* acreditava que as autoridades estavam a defendê-lo, cuidando com eficiência do *serviço público*.

Com o correr dos dias, mais uma vez, os ônibus desapareceram das ruas para forçar o aumento. No fim de abril, a Empresa São Jorge publicou uma nota avisando à população que retiraria seus carros de tráfego “por não poder arcar com os prejuízos” que acumulava. Com grande influência entre seus pares, sua ofensiva logo ecoou noutras permissionárias da cidade⁶⁴⁷.

Não pode haver dúvida de que a população de Fortaleza está diante de um movimento organizado, visando deixá-la sem transportes. [...] Já ontem a empresa São Jorge retirou seus ônibus de circulação, o mesmo sucedendo com a Nossa Senhora de Fátima⁶⁴⁸.

Mas o discurso do sindicato parecia disfarçar o recurso do *lock-out* como forma de pressão. A retirada dos ônibus era a consequência fatal de um negócio que funcionava no vermelho.

“Não há força humana capaz de continuação de um negócio evidentemente deficitário, como o dos transportes coletivos nas presentes circunstâncias” – declarou ao Correio do Ceará o sr. José Maria Soares, presidente dos empresários de ônibus. Ele diz que a tendência geral é mesmo a retirada paulatina dos ônibus em todas as linhas da cidade. “Umás empresas agüentam mais, outras menos. Todas, entretanto, estão funcionando em regime de *deficit*”⁶⁴⁹

A resposta da Prefeitura veio dura, no dia 27, em ato da Secretaria:

A Secretaria Municipal do Transporte comunica às autoridades e ao povo que a partir das 12 horas do dia que transcorre encontram-se liberadas todas as linhas servidas pela Empresa São Jorge, em face da comunicação de desistência de explorar aquele serviço de interesse público, endereçada pelo diretor da referida concessionária ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal.

⁶⁴⁷ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

⁶⁴⁸ *Idem*.

⁶⁴⁹ Sem ônibus a partir da meia-noite de hoje... **Correio do Ceará**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

Comunica outrossim que idênticas providências esta Secretaria porá em prática caso quaisquer outras empresas congêneres venham adotar atitude semelhante⁶⁵⁰.

A Prefeitura pagava para ver a reação dos empresários atacando seu maior representante. Mas, por trás da liberação das linhas, estava em xeque o monopólio. A própria Secretaria apostava na eficiência da estratégia e convocava os potenciais concorrentes a operar nas linhas da São Jorge pelo rádio, com insistentes avisos que “dora em diante todo e qualquer veículo de transporte, ônibus ou auto-lotação (e até o caminhão, em último recurso) poderá transportar passageiros nestas linhas”⁶⁵¹.

Com isso, a dinâmica escolhida para o serviço municipal de transporte estava abalada, em apenas dois anos de funcionamento. A Prefeitura fortalecia seu papel na locomoção das pessoas na cidade, principalmente depois a confusão da cidade sem ônibus se instalou completamente:

A requisição legal dos veículos retirados de circulação para pô-los na rua em regime de intervenção seria uma medida acertada. Por outro lado, poderia a Prefeitura encampar o transporte, criando um serviço de transportes coletivos por ela mantido, servindo a todas as linhas⁶⁵².

Certamente a idéia era simpática ao antigo prefeito da encampação da *Light*. Na batalha das notas publicadas, no dia 29, o *Correio do Ceará* apresentava uma declaração do prefeito com grande apelo popular:

O prefeito municipal de Fortaleza comunica ao povo que aguarda a chegada às suas mãos da lei da Câmara, conferindo-lhe a responsabilidade do encaminhamento do problema dos transportes coletivos. [...] Pede à população que se mantenha tranqüila e assegura ao povo que seus interesses serão defendidos⁶⁵³.

⁶⁵⁰ Nota oficial da Secretaria Municipal de Transportes, de 27 de abril de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

⁶⁵¹ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 27 abr. 1955.

⁶⁵² **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 28 abr. 1955.

⁶⁵³ Nota oficial da Prefeitura Municipal de Fortaleza, publicada em **Correio do Ceará**, Fortaleza, 29 abr. 1955.

Tratava-se do encaminhamento de um projeto de lei do vereador René de Paiva Dreyfus, com o apoio de mais onze de seus pares, que tramitou rapidamente na comissão de transportes da Câmara e virou lei no dia 29 de abril⁶⁵⁴. Era mesmo, como avaliou o prefeito, um importante mecanismo para transferir-lhe a “responsabilidade do encaminhamento do problema dos transportes”, uma vez que simplesmente passa-lhe a prerrogativa para a fixação das tarifas, estopim de todas crises de ônibus que Fortaleza conheceu nos anos 1950.

Já investido do poder de decidir a tarifa, o prefeito convocou uma reunião com os empresários, que acabou por azedar ainda mais o diálogo, pois as condições que eles citaram para que seus ônibus retornassem às ruas tinham feições bem pouco simpáticas à população e, por isso mesmo, bastante destoantes da imagem pública que Acrísio Moreira da Rocha cuidava de propalar. Os donos de ônibus pediam que a Prefeitura assumisse o compromisso de reavaliar a tarifa em 30 dias. Pediam também que a Prefeitura requisitasse todas as peças e acessórios automotivos do comércio da cidade a preço de custo e que as vendesse às empresas com lucro de 50% ou então que elaborasse uma tabela de para o controle desses preços. Finalmente, pediam a extinção dos passes livres e a aplicação da meia passagem somente aos estudantes fardados⁶⁵⁵.

Sem acordo, no dia 2 de maio praticamente nenhum ônibus circulou por Fortaleza, num movimento orquestrado pelo sindicato que, ironicamente, apoiava-se no anonimato, depois da renúncia oportuna do presidente José Maria Soares. Sua saída talvez fosse uma manobra hábil para confundir ainda mais as autoridades, ao tempo que servia para preservar os negócios da Empresa São Francisco – da qual era proprietário – de possíveis represálias:

Daí o caráter de imposição com que têm [os empresários] encaminhado a questão, em meio a mais revoltante dissimulação, ao engodo mais revoltante, a ponto de, afirmando ter havido a renúncia do presidente do seu sindicato e estando este governado por uma junta, negam revelar

⁶⁵⁴ Lei Municipal n. 954, de 29 de abril de 1955.

⁶⁵⁵ Esclarecimentos ao público, publicados em **Gazeta de Notícias**, 3 maio 1955.

os nomes dos integrantes dessa junta [...] de sorte que a autoridade não sabe ao menos com quem tratar⁶⁵⁶.

A antiga resistência em trilhar caminhos regulares e transparentes em suas relações com as autoridades parecia voltar a tona entre os donos de ônibus. E foi como uma queda de braço entre quem mandava no transporte que o prefeito Acrísio Moreira da Rocha encarou a situação. No mesmo dia, ele concedeu uma entrevista coletiva aos jornais da Capital, onde disse considerar a atitude dos empresários um “castigo à população e um teste para as autoridades”. Para ele, o caso era sobre poder: “estou disposto a enfrentar o teste o mais energicamente possível!”⁶⁵⁷.

E baixou um decreto executivo declarando a intervenção municipal em todas as empresas de ônibus da cidade, com exceção da Empresa Pedreira, “que foi a única que não paralisou a circulação de seus veículos”. Considerando que a greve dos donos de ônibus criava “um estado de intranquilidade pública, que poderia por em perigo iminente a paz e a ordem” social e baseado no princípio constitucional de que as autoridades podiam “usar da propriedade particular se assim exigisse o interesse público” – desde que se fizesse indenização posterior –, todos os “ônibus, garagens, materiais e acessórios sem exclusão de quaisquer instrumentos pertencentes às empresas” ficaram sob a gerência da Prefeitura⁶⁵⁸.

A nota dos empresários em resposta à intervenção foi publicada como *Esclarecimentos ao Público* nos jornais de maior circulação de Fortaleza. E foi mesmo esclarecedora do abismo que separava compreensão do empresariado e dos populares sobre o *serviço público* de ônibus. Em primeiro lugar, para *proprietários de empresas*, transporte era uma *mercadoria* que só seria viável se vendida a um preço que garantisse sua sustentação. Empresas de ônibus, por sua vez, eram *propriedade* legalmente defendidas na sociedade capitalista dos anos 1950:

⁶⁵⁶ **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 3 maio 1955.

⁶⁵⁷ **Correio do Ceará**, Fortaleza, 2 maio 1955.

⁶⁵⁸ Decreto Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

Nenhuma empresa comercial pode funcionar sem rendas suficientes à sua manutenção. Por outro lado, na qualidade de comerciantes devidamente legalizados, estamos sujeitos à Lei de Falências e não desejamos em hipótese alguma ir à valência nem incidir em crimes falimentares. Temos o dever legal de preservar nosso patrimônio⁶⁵⁹.

Mas o transporte coletivo era uma mercadoria diferente das outras que, presa à mediação do governo entre empresas e consumidores, estava sendo vendida a um preço muito baixo e insustentável. Essa interferência do governo indicava a dubiedade do transporte. Ele era um serviço público, mas como o governo era incapaz de produzi-lo, tinha de *comprá-lo* de particulares. Nesse terreno, o papel social do transporte se esvaziava, dando lugar às regras de mercado que orientavam os *comerciantes* de ônibus. Qualquer investida contra essas regras deformava as relações:

Cumpra ainda esclarecer que os serviços de transporte coletivo são de natureza pública. A obrigação de mantê-los, para o bem do povo, é do governo municipal. Os particulares, adquirindo ônibus caríssimos e aceitando a incumbência de fazê-los funcionar estão prestando um FAVOR (*sic*) ao poder público municipal e, como particulares, COOPERANDO (*sic*) com o poder público para solucionar um problema que ele não resolveu até hoje⁶⁶⁰.

Ora, se Prefeitura quisesse estabelecer regras diferentes das comerciais ou ainda se pretendia dar as cartas do transporte, que o assumisse. Mas lembrando-se sempre que ônibus estavam sujeitos ao mercado de peças, lubrificantes e combustíveis para poder cumprir seu papel social. Se para os particulares estava difícil manter as empresas, a experiência indicava que, para o governo, a situação poderia ficar ainda pior:

Não sabemos se será a melhor solução para o povo, haja visto o preço recente do kilowatt, luz e força depois que a concessão passou ao município. Entretanto, mesmo assim, eis que haveria transporte, ainda que mais CARO [*sic*] e sem apelação⁶⁶¹.

⁶⁵⁹ Esclarecimentos ao público, publicados em **Gazeta de Notícias**, 3 maio 1955.

⁶⁶⁰ *Idem*.

⁶⁶¹ *Idem*.

Com a advertência, talvez, os donos de ônibus quisessem lembrar que, com sua presença no serviço, ainda restava ao povo apelar ao governo sobre o mal serviço, já que ele estava impedido de escolher em que ônibus embarcar graças ao monopólio das linhas. Se os particulares abandonassem o transporte, o povo ficaria nas mãos da Prefeitura, centralizando ainda mais o monopólio. O papel do governo como protetor do bem público era colocado em dúvida. Como confiar num prefeito que “acha que não há problema [econômico nas empresas] e sim um jogo com fins subalternos?”⁶⁶². Por isso, os empresários haviam de denunciar o blefe da intervenção e esclarecer ao público quem estava fazendo *testes* de poder sobre o transporte:

Finalmente, que solução espera o Exmo. Sr. Prefeito Municipal? Não sabemos. Disse S. Excia. que deseja desapropriar as empresas, mas que a Prefeitura não dispõe de recursos. Logo não haverá desapropriação, já que essa, na forma da Constituição Federal (art. 141) somente é possível “MEDIANTE PRÉVIA E JUSTA INDENIZAÇÃO EM DINHEIRO. Se houver, será no futuro⁶⁶³”.

Numa outra dimensão, os *esclarecimentos* traziam à tona as contradições do sistema montado em 1953 na medida em que, segundo os empresários, omitindo-se sobre a defesa da saúde financeira das empresas permissionárias, o regulamento do transporte inviabilizava a circulação de ônibus e distorcia seu sentido de serviço público:

Se o poder público municipal vem, agora, proclamar essa UTILIDADE, é justo que se espera decidir dar meios a essas empresas para que possam continuar a ser úteis ao povo. [...] [Afinal hoje], não existe concessão, mas uma simples permissão, dada pelo poder público, mas sem garantia de qualquer espécie [aos permissionários].

E, nesse ponto, os donos de ônibus indicavam o perfil de regulamento ao qual estavam dispostos a se sujeitar:

⁶⁶² Idem.

⁶⁶³ Idem.

Esse estado de coisas só beneficia o poder permitente, visto que nenhuma obrigação ele assume, nem sequer a mais elementar de todas: a de assumir um tabelamento [de tarifas] justo e legal⁶⁶⁴.

Ou seja, se houvesse a garantia do preço *justo e legal*, não haveria resistências à mediação da Prefeitura. Com esse entendimento, os donos de ônibus rebatiam sua fama de ganaciosos, surgindo como bem intencionadas vítimas, à mercê da incompetência da Prefeitura em regular o serviço. Esqueciam-se, contudo, de que a proteção do monopólio das linhas, cedida pelos legisladores, garantia-lhes o plantel de consumidores – como eles pareciam tratar os passageiros – numa cidade onde transporte era cada vez mais fundamental.

Além disso, os empresários julgavam que o sistema pecava por desconsiderar as diferentes situações urbanas de Fortaleza. Ônibus rodavam por toda a cidade, e a cidade era desigual. Cada rota tinha particularidades que determinavam se o negócio do transporte era viável ou não. Portanto, era preciso formular um protocolo que garantisse que os lucros fossem divididos proporcionalmente entre as empresas. Essa regulamentação, para ser correta, deveria sobrepor-se às peculiaridades inegáveis de cada caminho urbano.

Dir-se-á que a empresa do sr. Oscar Pedreira está funcionando com os preços estabelecidos pela Câmara (Cr\$ 1,00) e que se acontece, as demais empresas estariam em condição de fazê-lo. A explicação é fácil: a linha de Jacarecanga mede apenas 2 quilômetros, à razão de Cr\$ 0,50 [cada]. Ora, enquanto isso, linhas como Pici, Casa Popular, Pan Americano, Praia do Meireles, Antônio Bezerra, Campo do Pici e tantas outras medem 4, 5, 6 e até 9 quilômetros e o preço da passagem é Cr\$1,20 (...). Na base do preço vigorante para a linha de Jacarecanga, as outras deveriam ser pagas a Cr\$ 0,50 por quilometro, por elementaríssimo direito de igualdade, principalmente sabendo-se que essas outras linhas não são pavimentadas na sua extensão total⁶⁶⁵.

Nesse sentido, a pluralidade urbana surgia como aspecto desagregador da união dos empresários. Como ocorria nas vidas de todos em Fortaleza, as áreas mais próximas do Centro eram privilegiadas. Ônibus de linhas mais curtas no perímetro central eram mais rentáveis porque trafegavam por caminhos mais bem

⁶⁶⁴ Idem.

⁶⁶⁵ Idem.

cuidados e tinham a certeza de lotação, visto que as atividades urbanas convergiam para ali.

Mas donos de ônibus tinham chance de persuasão no poder para reclamar sua intervenção do governo para regular as relações no crescimento contraditório da cidade. Interessava que o governo aparecesse como protetor do *elementaríssimo direito de igualdade*. Nesses casos, eles não só acatavam como solicitavam a presença do poder público no seu negócio. Quando as autoridades pareciam se omitir na função de garantir a igualdade, apareciam sérias suspeitas de favorecimento:

O sr. Oscar goza de um favor especial na exploração comercial da sua linha. [...] Por que? Não sabemos. [...] Se S. Excia, o Prefeito, quiser dar aos demais empresários tratamento igual ao que lhe merece o sr. Oscar Pedreira, hoje mesmo todos os ônibus poderão voltar à circulação⁶⁶⁶.

Não estavam em questão as disposições do regulamento de 1953, nem a política de tarifas institucionalizada à qual o senhor Oscar Pedreira parecia obedecer durante os acontecimentos. Se o governo não era *justo*, perdia sua legitimidade e abria espaço para desrespeitos à legislação de todos os lados.

É possível que, ao poupar a Empresa Pedreira da intervenção, o prefeito apostasse nas fissuras que fragilizavam o grupo de empresários. Mas, quando se tratava de lutar pela tarifa, a união entre eles se fortalecia ao ponto de fazer com que eventuais baixas influenciassem pouco nas suas ações. Por isso, os donos de ônibus comportaram-se como de costume, conjugando ações que mesclavam estratégias de defesa de seus interesses nos meios legais e retóricos com uma interpretação peculiar do seu *direito de propriedade*, onde se insinuavam táticas que subvertiam as recomendações da legislação. “Sabia-se que os donos de ônibus, prevendo uma solução assim [da intervenção], já haviam começado a desmontar os seus veículos, tirando-lhes as peças e escondendo-as”⁶⁶⁷.

⁶⁶⁶ Idem.

⁶⁶⁷ Normaliza-se a situação... **Gazeta de Notícias**, 4 maio 1955.

O prefeito também tinha suas previsões. Para garantir o cumprimento do decreto, requisitou força policial do Estado e garantiu a presença dos motoristas, valendo-se de seu temor em perder a fêria dos dias de paralisação⁶⁶⁸.

Assim como o prefeito, os empresários recorreram à administração do governador Paulo Sarasate, pedindo sua interferência. Apostavam na indefinição dos campos de luta do transporte e na subordinação das forças políticas do município ao Estado para saírem ilesos da intervenção. E como mediador do conflito, o governo do Ceará alinhavou um entendimento, onde todos ônibus – mesmo aqueles que tiveram linhas cassadas – retornariam às ruas com aumento de 20% no preço das passagens, conforme a primeira determinação da Prefeitura. A Prefeitura teria 30 dias para reexaminar o valor das passagens na busca de um *preço justo*, como queriam os empresários⁶⁶⁹. E o grande barulho da intervenção não redundou em nada: o decreto não chegou a ser cumprido.

A acomodação das forças contrárias num acordo provisório foi o tom da montagem do sistema de transporte público nos anos 1950. O prazo de 30 dias para a definição da nova tarifa não resolvia a questão, pois não garantia que os empresários não recorressem novamente à greve caso não se contentassem com a proposta de *preço justo* da Prefeitura. Quanto à Prefeitura, ficava a impressão de fraqueza ou mesmo a de ter usado um *ardil*, blefando com o anúncio da intervenção, uma vez que não teria mesmo como colocá-la em prática.

Mas há que se dizer, também, que o Prefeito baixou muitas leis que não chegou a cumprir, como essa da intervenção a que estava disposto e que possivelmente concorreu para apressar as empresas a aceitarem aquele ponto de vista inicial da edilidade: a obediência à lei sem o que qualquer outra reivindicação não poderia ser apreciada⁶⁷⁰.

Com isso, a batalha das notas publicadas de lado a lado nos jornais, o terror dos boatos sobre greves de empresários, os arroubos institucionais do prefeito Acrísio Moreira da Rocha, as investidas contra o regulamento de 1953 e qualquer outro lance de abril e maio de 1955 de nada serviram para a solução do

⁶⁶⁸ Aflição a situação dos motoristas. **O Povo**, Fortaleza, 3 maio 1955.

⁶⁶⁹ Normaliza-se a situação... **Gazeta de Notícias**, 4 maio 1955.

⁶⁷⁰ Idem.

impasse dos ônibus. Parecem não terem passado de um emocionante jogo de cena onde Prefeitura e empresários se digladiavam frente à população que, paradoxalmente, era a principal interessada e a mais alijada das questões de transporte.



Propaganda política de Acrísio Moreira da Rocha, enfatizando suas ações em relação ao transporte público durante sua primeira gestão na Prefeitura de Fortaleza.

Unitário, Fortaleza, 21 set. 1958.

A opinião pública interessava aos políticos. Era preciso oferecer uma satisfação aos habitantes da cidade. Entretanto, as decisões sobre ônibus que realmente pesaram pareciam ter sido urdidas por detrás das cortinas, longe dos olhos da população, num processo em construção ainda incipiente, onde se misturavam os campos de luta, os papéis dos personagens, os limites entre o público e o privado. Certamente essa situação podia esclarecer a constante transitoriedade e o caráter paliativo que marcava os enredos de preços de passagens.

No decorrer de maio, a Prefeitura montou um *Conselho Municipal de Transportes*, com representantes do Governo do Estado, do Exército, dos estudantes, do clube de engenharia e do Sindicato dos Empresários sob a presidência do secretário de transportes, senhor Sebastião Gonçalves, para elaborar a nova tabela dos ônibus⁶⁷¹. Os cálculos vieram a público no dia 14 de

⁶⁷¹ Decreto municipal n. 1.611, de 1º de junho de 1955.

junho, sugerindo um aumento de mais 10 a 20% nos preços que vigoraram em maio. Eram cifras menores que as aspirações dos empresários, mas acumuladas chegavam a 40% em dois reajustes em menos de seis meses.

O reajuste foi uma tentativa de acordo, depois de desgastes de ambos os lados. A meia passagem dos estudantes foi mantida, com a promessa de que a Prefeitura não permitiria a circulação de carteiras falsas, estabelecendo um carimbo da Secretaria de Transportes em cada uma delas. Os proprietários, de seu lado, considerando que o novo cálculo redundava em muitos valores quebrados, sugeriram também o *arredondamento* dos preços⁶⁷². Mas sua grande vitória foi a extinção do fracionamento da tarifa:

Isso nos lembra o que ocorre com a linha de Parangaba e demais que transitam pela avenida João Pessoa. Por ali passam ônibus de Itaóca, Pici, Casa Popular, Samuel Ucha, Jardim América e muitos outros. Todos terão o seu preço fixado para a linha toda. O que nos faz olhar para a situação das pessoas que residem nas Damas, no Colégio, em suma, no meio da avenida. Todas terão que utilizar um daqueles ônibus pagando passagem inteira para um percurso que deveria tirar da bolsa de cada um muito menos⁶⁷³.

Além disso, para apaziguar os ânimos, era preciso afirmar a validade do monopólio no sistema. O tema atingia especialmente a Empresa São Jorge, que, no tempo da liberação, tivera seus percursos realizados por caminhonetes e outros ônibus. Passado o ponto alto da crise, mesmo depois do acordo, os representantes da empresa São Jorge anunciaram que os ônibus somente voltariam à circulação se a Prefeitura retirasse os concorrentes do percurso⁶⁷⁴.

A nova tabela foi publicada no Diário Oficial do Município no dia 6 de junho de 1955 e entrou em vigor no dia 12, sem os odiados *arredondamentos*⁶⁷⁵. Com isso, o problema do troco foi transferido para os cobradores, perpetuando as brigas com passageiros. Até mesmo a emissão de tíquetes para serem usados

⁶⁷² Concluídos os estudos do CMT. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 jun. 1955.

⁶⁷³ Uma solução. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jun. 1955.

⁶⁷⁴ O aumento das passagens de ônibus. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 19 jun. 1955.

⁶⁷⁵ Nota da Secretaria Municipal de Transportes. Publicada em **Correio do Ceará**, Fortaleza, 12 jul. 1955.

como vales nos casos de troco – os *borós* –, que virou prática corriqueira nos ônibus, era uma alternativa para aumentar a renda.

Ontem às 18 horas um nosso companheiro apanhou o ônibus nº 6711 da linha de Jacarecanga, pagando a passagem com uma cédula de cinco cruzeiros. O cobrador, de nome Valdemar – talvez obedecendo instruções, quem sabe – achou de instruir no troco um cheque [boró], cujo número é 05847, embora tivesse e mãos moedas de vinte e de dez centavos⁶⁷⁶.

Sobre o caso dos *borós*, é preciso lembrar que era permitido dar troco em tíquetes, mas eles somente poderiam servir dinheiro na próxima viagem na mesma empresa de ônibus. Valia também abusar da lotação, encurtar itinerários, diminuir horários e todas outras artimanhas possíveis onde a fiscalização era ineficiente. Lançar mão das esgarçadas relações com os trabalhadores também dava lucro. No dia 25 de julho, um leitor *prejudicado* denunciava, na seção de cartas da *Gazeta de Notícias* a diminuição do percentual das comissões pagas aos motoristas e cobradores de ônibus em quase todas as empresas da Capital⁶⁷⁷.

Esse estado de coisas surgia, aos olhos da população, como mais uma enganação dos empresários. Afinal, o acerto sobre a nova tarifa tinha chegado junto com compromissos de aumentar as frotas, garantir conforto, cumprir horários e tudo mais. Se a desgraça dos ônibus era consequência da remuneração insuficiente das empresas, com o reajuste, era de se esperar que a situação melhorasse para os passageiros. Não foi o que se viu.

A população começa já a dar mostras indisfarçáveis de irritação e insatisfação! Não é cumprida uma só promessa das que foram feitas à coletividade! Parece que tudo era engodo para o aumento ser recebido sem protestos! Empresas não cumprem horários, cobram além da tabela, não possuem ônibus suficientes. Tudo está pior que antes⁶⁷⁸.

Tampouco a necessidade de se organizar melhor os contratos com as empresas, depois de meses de desmandos e suspensão de linhas, cumpriu-se.

⁶⁷⁶ Mais uma “sabedoria”... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 4 ago. 1955.

⁶⁷⁷ Denunciam os motoristas de ônibus... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 jul. 1955.

⁶⁷⁸ Injustificável negligência da Prefeitura. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 21 jul. 1955.

Os famosos contratos que seriam firmados entre a Prefeitura e as empresas para a exploração de cada linha, especificando-se as obrigações mínimas que estas teriam de cumprir, ficaram para as *calendas gregas*⁶⁷⁹.

Nos movimentos subterrâneos do aumento de passagem de 1955, a equação entre conforto e preço se alinhava noutros moldes. A longa negociação para o tráfego dos ônibus *gostosões* da Empresa São Jorge fez aparecer um leque de alternativas para o transporte que foram, pouco a pouco, sedimentando a idéia de que a tarifa deveria ser condicionada às condições de conservação e conforto que cada carro oferecia. Afinal, para quem podia pagar mais, a cidade de Fortaleza deveria oferecer a última palavra em transporte coletivo dos anos dourados.

3.6. Ônibus *gostosões*

A nova relação entre preço de passagem e conforto era uma mudança sutil nas demandas dos empresários. Eles sempre justificaram as más condições da frota com o montante insuficiente arrecadado nas viagens. Portanto, a cada aumento de tarifa, esperava-se que eles investissem na qualidade do serviço ou, pelo menos, obedecessem os padrões mínimos exigidos no regulamento *em todos os ônibus em circulação*, visto que todos arrecadavam mais dinheiro com os reajustes. No entanto, em 1955, uma nova compreensão apontava para a possibilidade de se operarem preços diferentes para viagens numa mesma linha. Quem quisesse viajar com mais conforto, pagaria mais caro, enquanto os mais pobres poderiam usar os velhos *calhambeques*. Perigosamente, entretanto, essa ideia poderia se desdobrar no sumiço dos *calhambeques* de algumas linhas, o que dava chances para um ardiloso aumento forçado de tarifa.

⁶⁷⁹ Idem.



Em 1952, a importadora pernambucana Alves Costa & Cia apresentou os *gostões* franceses *Berliet Diesel* à população de Fortaleza. O evento contou com um desfile pela Praia de Iracema, onde figuraram as autoridades do Estado e do município.

Gazeta de Notícias, Fortaleza, 22 fev. 1952.

Em janeiro de 1955, enquanto amanhecia a disputa pelo aumento de tarifas, a Empresa São Jorge anunciou a compra de oito chassis de ônibus novos, para encarroçamento em Fortaleza, que serviriam às linhas operadas pela empresa. Satisfeito com sua aquisição, o senhor José Otoch reclamava da ultrapassada prática das carrocerias artesanais e mostrava sua intenção de modernizar sua garagem, desde que o aumento de passagens saísse. Argumentava:

Não é possível adquirir modernos transportes para as linhas desta capital com os preços de passagens atualmente cobrados, além das passagens que os estudantes pagam. Estão em minhas cogitações uns modernos ônibus já fabricados em São Paulo. Penso em adquirir trinta destes veículos, já tendo me entendido com várias empresas, ouvindo as vantagens de cada um. No entanto tudo dependerá da resposta da Câmara Municipal ao nosso pedido de aumento⁶⁸⁰.

A declaração contradizia as alegações dos empresários, uma vez que, segundo eles – inclusive o senhor José Otoch, um dos seus principais porta-vozes

⁶⁸⁰ Oito chassis novos para a Emp. São Jorge. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jan. 1955.

– o aumento era necessário para garantir a somente sobrevivência das companhias. Não havia qualquer referência a novos e volumosos investimentos.

Talvez por isso o caso dos oito ônibus da Empresa São Jorge desapareceu dos jornais até o desfecho do embate do reajuste, no segundo semestre de 1955. Mas como o aumento da tarifa sem a contrapartida do cumprimento das regras desagradou a todos, nesse intervalo a Prefeitura de Fortaleza amargou severas críticas à gestão do transporte, tanto vindas da população como dos vereadores. Nesse processo, a Secretaria Municipal de Transportes foi perdendo poder e influência sobre o serviço.

Na sessão do dia 13 de setembro, um requerimento do vereador Ademar Arruda sobre a liberação da linha Pereira Filgueiras gerou intensas discussões sobre o papel da Secretaria Municipal de Transportes, depois que o seu colega José Diogo propôs um aditivo sugerindo a liberação de todas as linhas nas quais fossem verificadas faltas das operadoras⁶⁸¹.

Os ataques à Secretaria continuaram por outras reuniões da Câmara. Os vereadores denunciavam a sua inoperância e levantavam-se contra o monopólio, pressionando pela liberação de linhas ou pela permissão de que as caminhonetes circulassem nas rotas onde os ônibus eram deficientes. Na sessão do dia 21 de setembro, mesmo com a resposta da Secretaria sobre a situação e com o seu compromisso de resolver os problemas de transporte “depois do planejamento das linhas da cidade”⁶⁸², o vereador Djalma Eufrásio apresentou sua ideia de extinção da repartição em 1956⁶⁸³. A ineficiência dos serviços deixava a impressão de que a Secretaria servia aos interesses dos empresários de ônibus: “Disse o vereador [Djalma Eufrásio] que não adiantava formular apelos de qualquer espécie à Secretaria, uma vez que aquele órgão é o grande protetor dos empresários de ônibus desta Capital”⁶⁸⁴.

Tamanha má vontade com a Secretaria podia ser efeito da centralização das definições de tarifas no Conselho Municipal de Transportes, pois, desde

⁶⁸¹ Ata da 34ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 13 set. 1955.

⁶⁸² Ata da 41ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 21 set. 1955.

⁶⁸³ Seriadamente atacada a Secretaria de Transportes Coletivos. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 set. 1955.

⁶⁸⁴ Acusada a Secretaria de Transportes. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 13 set. 1955.

então, os vereadores perdiam espaço na gestão do transporte e as investidas dos empresários de ônibus eram dirigidas mormente à Secretaria. As suspeitas de ingerências das companhias nas decisões da repartição levaram os vereadores a aprovar uma “comissão de sindicância para apurar as irregularidades inoperância daquele órgão”⁶⁸⁵. No começo de outubro, o plenário foi novamente sacudido por uma denúncia da interferência do vereador Ozéas Aragão no aumento do preço de passagens da linha da Aerolândia⁶⁸⁶, aprovado pela Secretaria.

Com o enfraquecimento político da Secretaria, entrou em cena a antiga Inspetoria Estadual de Trânsito. No meio da confusão, partiu dela a ideia de se criar ônibus de segunda classe, mais compatíveis com a lamentável situação de conforto de grande parte da frota fortalezense. No começo, a proposta representava uma inversão da lógica da tarifa. Já que os rendimentos dos novos preços não apareciam na melhoria do transporte, então que se diminuísse o preço. Por isso, a ideia não agradou aos empresários⁶⁸⁷. No entanto, flexibilizar o regime de tarifas poderia também ser um meio de conseguir mais rendas. Essa perspectiva foi destruindo a resistência dos donos de ônibus, enquanto se construía um entendimento que ônibus mais caros se encaixavam nas ideias de progresso e urbanidade – diferenciada e fragmentada, diga-se de passagem – de Fortaleza.

Outro ponto importante a se frisar no tocante à importância da criação dos ônibus de segunda classe é justamente o que se refere ao conforto dos passageiros. Ora, aqui em Fortaleza, o que vemos são pessoas carregando verdadeiros balaios de bananas, verduras, incomodando grandemente os demais passageiros. Pois bem: ninguém pode deixar de fazer suas compras, e não tendo outra condução, o jeito é incomodar todos os outros viajantes. Já com a criação de ônibus de segunda classe, esse problema ficará solucionado⁶⁸⁸.

⁶⁸⁵ Falhas nos transportes coletivos. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 set. 1955.

⁶⁸⁶ Ata da 57ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 12 out. 1955. Na sessão seguinte, em 13 de outubro, o vereador Ozéas Aragão teceu sua defesa, que foi acolhida pelos seus pares depois de calorosas discussões.

⁶⁸⁷ Por que não executam? **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 14 out. 1955.

⁶⁸⁸ Ônibus de segunda classe. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 29 set. 1955.

O incômodo de ter de compartilhar ônibus com pessoas abarrotadas de sacolas e tralhas acabou por obscurecer a constatação original de que os ônibus estavam caros demais para as condições que ofereciam. Certamente foi a preocupação com o conforto que levou o vereador Miguel Ivon a propor ao plenário da Câmara o envio ao Secretário de Transportes e à Inspetoria Estadual de Trânsito de uma sugestão para a instalação dos ônibus de segunda classe e de carros mistos, capazes de levar os passageiros e suas bagagens, garantindo o conforto de quem podia pagar mais pelo transporte. A proposta, de tão conveniente, se transformou em indicação por aclamação de todos os vereadores e migrou para a comissão de legislação da Casa para virar projeto de lei⁶⁸⁹.

Nesse momento, as desconfianças sobre a Secretaria de Transportes tomavam volume na Câmara Municipal. Junto com a indicação dos ônibus de segunda classe, a Secretaria receberia também um pedido de informações sobre seu quadro de funcionários, nomeações e vencimentos, de autoria do vereador Belaziel Teixeira⁶⁹⁰, aguerrido adversário da repartição. Talvez por isso a sugestão dos ônibus de segunda classe fora encaminhada à IET, que tratou de dar prosseguimento ao projeto, sob os aplausos dos vereadores⁶⁹¹.

Com a desculpa de que grande parte dos desastres em ônibus de Fortaleza era consequência “da deficiência de visibilidade do motorista originada pelo abuso do excesso de lotação”, caso, portanto, de sua competência, a IET emitiu uma portaria instituindo três categorias de transporte coletivo na cidade, baseada na lotação de cada carro: ônibus de tamanho superior, com capacidade para 20 passageiros em pé, ônibus médio, para 15 passageiros em pé e autolotações, para 10 passageiros em pé⁶⁹².

Sobre os carros mistos, nenhuma linha na portaria. Sobre excesso de lotação, muito pouco. Mas, aos ônibus de tamanho superior, a IET dedicou sua atenção, detalhando suas características:

⁶⁸⁹ Ata da 69ª. Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 26 out. 1955.

⁶⁹⁰ Idem.

⁶⁹¹ Ata da 70ª. Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 27 out. 1955.

⁶⁹² Portaria n. 12 da Inspetoria Estadual de Trânsito, de 10 de novembro de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

Ficam os transportes coletivos (ônibus) obrigados ao uso de portas com os necessários dispositivos para abrirem e fecharem rapidamente. No caso do ônibus de tamanho máximo, é obrigado o uso de duas portas, sendo uma colocada no centro para facilitar a subida e a descida dos passageiros, modalidade essa já em vigor por algumas empresas de transportes coletivos nesta cidade⁶⁹³.

Com a medida, a IET consagrou a diferença entre os ônibus da cidade e alargou o entendimento sobre as condições mínimas de conforto e segurança do transporte. Ou seja, a portaria foi lançada antes para regularizar ônibus maiores do que para fazer com que os menores se conformassem às normas. Parecia que tinha sido feita sob encomenda para as maiores empresas, que já possuíam os tais ônibus de tamanho máximo, com duas portas. E, no dia seguinte à sua publicação, os oito ônibus da Empresa São Jorge apareceram novamente nas manchetes dos jornais, já chamados de *gostosões* e aclamados pela população como a solução para o desastre o transporte.

A empresa São Jorge recebeu, há quase um mês, procedentes de São Paulo, oito ônibus tipo *gostosão*. A notícia da chegada desses veículos foi amplamente divulgada e encheu de satisfação a população de Fortaleza, tão mal servida de transportes coletivos⁶⁹⁴.

Os *gostosões* mereciam tratamento especial. Ficaram estacionados na empresa até que algumas questões do transporte público fossem adaptadas às suas demandas. Segundo o senhor José Otoch, para que o grande investimento na compra desse retorno, era preciso considerar tanto a escolha do trajeto quanto o da passagem. Até a escassez generalizada de ônibus na cidade foi reformulada diante da expectativa dos cobijados *gostosões*:

Explicou o sr. Otoch que a sua empresa possui 24 ônibus, dos quais apenas 18 trafegam nas linhas em que servem, por não haver necessidade de todos. Em face disso, ele está pleiteando uma nova linha, o que até o momento não conseguiu. Já propôs compra aos concessionários da [linha da] Aldeota, mas estes pediram muito caro.

⁶⁹³ Portaria n. 12 da Inspetoria Estadual de Trânsito, de 10 de novembro de 1955. Publicada em **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

⁶⁹⁴ Os ônibus desembarcaram em Fortaleza vindos de São Paulo em setembro daquele ano. Oito ônibus tipo *gostosão*... **O Povo**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

Por outro lado existe, também, outra reivindicação: é o aumento no preço das passagens para os ônibus novos, alegando ele o alto custo dos veículos⁶⁹⁵.

O entusiasmo sobre os *gostosões* potencializou a influência da Empresa São Jorge junto às autoridades e sobre seus colegas de transporte. A linha da Aldeota era muito cobiçada pelos empresários, por ser uma das mais lucrativas da cidade. A tentativa da Empresa São Jorge em *comprá-la* revelava uma prática corriqueira entre as empresas de ônibus, que colocava em segundo plano todos os esforços da Prefeitura em controlar o transporte público. Isso porque a *venda* de linhas era completamente alheia às determinações do regulamento do transporte, pelo simples fato de que as linhas eram coisa pública. Tanto que as definições sobre as permissões, emanadas somente da autoridade, passavam por uma sequência de vistorias, documentação, comprovações e tudo mais que parecia concorrer para a garantia do serviço à população.

A negociação entre a Empresa São Jorge e a Bom Jesus – permissionária da linha da Aldeota – era o reflexo de que a presença do poder público pouco influenciava no funcionamento concreto do transporte, bem nos moldes das esperanças dos empresários, refratários às ordenações do governo. A possibilidade de *comprar* uma linha revelava o entendimento comum no qual os donos de ônibus também eram *donos* das linhas que exploravam, podendo aliená-las em transações nas quais o poder público aparecia como coadjuvante, lançando as portarias de transferência para dar feições legais aos acordos fechados no ambiente privado das empresas. Essa constatação ampliava a noção de *propriedade* dos empresários para o domínio público.

E com os caminhos urbanos transformados em propriedade privada, os arranjos entre as empresas de ônibus ensejavam também o fortalecimento das grandes companhias dos anos 1950. Ainda nos acontecimentos de 1955, a empresa São Jorge usou do expediente da transferência de exploração de linhas para incorporar “vinte e dois ônibus da Empresa Iracema e mais as concessões [sic] das linhas Casa de Saúde São Raimundo, Cais do Porto, Mucuripe, Praia do

⁶⁹⁵ Oito ônibus tipo gostosão... **O Povo**, Fortaleza, 11 nov. 1955.

Meireles, Vila dos Estivadores e Serviluz⁶⁹⁶, todas acompanhando o crescimento promissor do lado leste da cidade.

Se o monopólio já era protegido pelo modelo das licenças públicas de linhas, o movimento do *mercado* do transporte fazia com que se formassem grandes companhias privadas, que centralizavam e acabavam ditando as regras do serviço.

Ao lado disso, vai a São Jorge alargando o seu domínio nas linhas da cidade, mandando na prefeitura – onde tem a cara amizade de uma administração indiferente à sorte dos munícipes – influenciando no Conselho de Trânsito, constituindo, por assim dizer, um Estado dentro do Estado. [...] E com isso, a empresa do sr. Otoch vai ganhando terreno e buscando a situação favorável para a implantação de um *trust* no terreno dos transportes coletivos⁶⁹⁷.

O poder da Empresa São Jorge crescia à medida em que ela absorvia as maiores e mais rendosas parcelas da mobilidade da cidade. Da portaria da IET que instituiu os ônibus de tamanho máximo à retomada da discussão sobre tarifas, foi uma questão de dias. No dia 23 de novembro, o Conselho Municipal de Transportes aprovou às pressas o aumento de tarifa pleiteado pela São Jorge para colocar em tráfego seus *gostosões*. Curiosamente, a majoração não foi aplicada a toda a frota de Fortaleza, mesmo com as evidências de que outras companhias também haviam iniciado o tráfego de grandes ônibus. Recaía somente sobre as linhas operadas pela Empresa São Jorge⁶⁹⁸.

Certamente abalado pelo impacto da medida na população, o prefeito não ratificou a tabela do Conselho Municipal de Transportes, presidido pelo secretário Sebastião Gonçalves⁶⁹⁹. Talvez percebesse que a Secretaria já não era instrumento em seu favor para suas tratativas com os empresários. Por isso,

⁶⁹⁶ Aumentos absurdos concedidos pelo Conselho de Transportes. **O Povo**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁶⁹⁷ Arma-se o trust no transporte coletivo. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁶⁹⁸ As linhas que tiveram aumentos de tarifa foram Serviluz, Cais do Porto, Mucuripe, Praia do Meireles, Casa de saúde São Raimundo, Dom Manuel, Justiniano de Serpa e Circular Paula Pessoa. A reportagem denunciava o privilégio da empresa São Jorge, ao considerar que outras empresas da cidade também tinham posto em circulação ônibus novos e confortáveis, sem pleitearem aumentos de tarifas. Aumentos absurdos concedidos pelo Conselho de Transportes. **O Povo**, Fortaleza, 23 nov. 1955.

⁶⁹⁹ Advogado do Diabo. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 nov. 1955.

encaminhou à Câmara Municipal uma mensagem anulando a lei de criação da Secretaria e o regulamento do transporte, por considerar – surpreendentemente - que não cabia à Prefeitura organizar o sistema de ônibus, “por falta de instrumentos legais e recursos coatores apropriados”⁷⁰⁰.

Por falta de *recursos coatores* se podia entender a fraqueza da Prefeitura diante da desobediência dos empresários às leis. Mas, como já tramitava pela Câmara Municipal uma proposta do vereador Belaziel Teixeira para extinguir a Secretaria de Transportes, por exigência regimental, a mensagem do prefeito foi posta de lado⁷⁰¹. Tornou-se mais um factóide de Acrísio Moreira da Rocha. Desnecessário salientar a que a instabilidade institucional do transporte público dos anos 1950 criava uma situação na qual os mais poderosos definiam o cotidiano dos ônibus. A cada trapalhada da Prefeitura, os desmandos se multiplicavam.

Com a Secretaria cambaleando, o transporte público ficou sem controle. Sem aumento, os ônibus da São Jorge permaneceram na garagem. Em pouco tempo a portaria da IET foi esquecida e os carros persistiram trafegando superlotados⁷⁰².

É inútil reclamar [dos ônibus] mesmo porque não se tem a quem a quem endereçar, com a mais remota possibilidade de êxito qualquer reclamação. [...] A Secretaria Municipal de Transportes criada apenas para dar empregos a candidatos derrotados nas eleições de outubro pretérito não teve sequer três meses de existência. Foi extinta por iniciativa de seu próprio criador dada a sua inocuidade. Restam ainda sobrevivendo por simples convenção legal e acinte público a Inspetoria do Trânsito, o Conselho Regional do Trânsito e a famigerada COAP [...] Vivem praticando um rasteiro jogo de empurra que apenas denuncia a falta de autoridade moral, já não dizemos para resolver definitivamente o problema, mas ao menos, para adotar providências mínimas⁷⁰³.

Enquanto isso, a imprensa alardeava o absurdo dos *gostosões* parados, “pela ausência absoluta de um órgão competente e especializado na

⁷⁰⁰ Extinção da Secretaria. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 nov. 1955.

⁷⁰¹ A advertência foi feita pelo vereador Mauro Benevides. Extinção da Secretaria. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 25 nov. 1955.

⁷⁰² Caem aos pedaços... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 23 mar. 1956.

⁷⁰³ Transporte. **Gazeta de Notícias**, 11 jan. 1956.

regulamentação do transporte dentro do município”. E de fato, como lembrou o vereador Manoel Lourenço dos Santos na reunião de 10 de abril de 1956, evocando a lei orgânica do município, a tarefa cabia à administração da cidade⁷⁰⁴. Dessa forma, qualquer tentativa de regulamentação vinda das repartições estaduais abria espaço para recursos dos empresários de ônibus na justiça, legando o transporte público à mais completa desordem.

A extinção da Secretaria de Transportes foi publicada no Diário Oficial do Município em 27 de abril de 1956, junto com o re-enquadramento de vencimentos dos seus novos funcionários. As questões de transporte público passaram à competência do recém-criado Departamento de Transportes Coletivos, ligado ao Gabinete do Prefeito⁷⁰⁵. Parecia que as disposições do regulamento dos transportes voltariam a vigorar.

No entanto, o que se viu no correr de maio de 1956 foi a participação intensa da IET nos destinos do transporte de Fortaleza. Afinal, as companhias de ônibus estavam firmes na convicção de que *gostosões* só entrariam em serviço em linhas especiais e com preços acima dos normais. Tinham as determinações da portaria dos ônibus *de tamanho máximo* ao seu favor. Talvez por isso, o coronel Murilo Borges, Secretário Estadual da Polícia e Segurança Pública, autoridade máxima da IET tornou-se seu principal interlocutor no caso.

Se não havia linhas para os *gostosões*, era só criá-las. Afinal, a cidade inteira precisava de ônibus. Então, a IET lançou as linhas bairro-a-bairro, operadas exclusivamente por eles, com preços diferenciados⁷⁰⁶. A fórmula seria fácil e cômoda para todos: a primeira linha bairro-a-bairro ligaria a Aldeota à São Gerardo, numa extensão maior que as convencionais. Ora, até então, para se fazer o percurso, era preciso pegar um ônibus da Aldeota ao Centro, pagando-se Cr\$ 1,50. Dali embarcava-se noutro ônibus, que custava mais Cr\$ 1,50. Ao todo, a viagem custava Cr\$ 3,00. Se os *gostosões* circulassem com passagens próximas a Cr\$ 2,50, os passageiros pagariam menos pelo percurso inteiro. Quem quisesse

⁷⁰⁴ O poder municipal cruza os braços. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 11 abr. 1956.

⁷⁰⁵ Lei n. 1.032, de 27 de abril de 1956.

⁷⁰⁶ Os primeiros passos para a instituição de novas linhas... **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 maio 1956.

seguir até o meio do caminho poderia continuar usando os velhos ônibus que já faziam o trajeto. Quanto ao acordo, somente uma ressalva dos empresários: a meia passagem dos estudantes seria abolida nos *gostosões*⁷⁰⁷.

Os questionamentos sobre a ação da IET sobre assunto da alçada da Prefeitura foram resolvidos com uma adaptação das leis à circunstância. Em julho de 1956, a Prefeitura emitiu decreto fazendo do Conselho Estadual de Trânsito “órgão opinativo e consultivo de todos os problemas com os serviços de transporte do município de Fortaleza”⁷⁰⁸. O caso parecia próximo de um desfecho, não fosse a resistência do Centro Estudantal Cearense sobre o abatimento. Achava que a medida abriria o precedente para que a meia passagem desaparecesse de outras linhas⁷⁰⁹. Era preciso transigir com os estudantes também.

A essas alturas, a Empresa São Jorge, principal interessada na questão, tomou a frente da discussão, apropriando-se da velha aspiração do sindicato sobre a regularização das carteiras de estudantes. Dizia-se que proliferação de carteiras falsas e o descontrole da emissão fazia o número de meias passagens abater as contas das empresas. A meia nos *gostosões* poderia ser mantida, desde que o número de estudantes diminuísse em todos os ônibus da cidade. Sobre esse aspecto, a interferência do governo era muito bem-vinda. Mas o consenso se fez mesmo entre empresários e estudantes, com as autoridades servindo de figuração, numa relação semelhante àquela anterior à instituição da meia passagem, em 1950.

Só passariam a valer para efeito de abatimento nos transportes as carteiras fornecidas pela União Estadual dos Estudantes e pelo Centro Estudantal Cearense. [...] Hoje, estarão reunidos o dr. Odilon Braveza, Presidente do Sindicato dos professores, o presidente do Centro Estudantal Cearense, o jovem Stenio Linhares e o sr. José Otoch. A União Estadual dos Estudantes já concordou com a regularização das cadernetas dentro de sessenta dias, mesmo porque a proposta vem beneficiar aquelas entidades de classe, as únicas autorizadas a fornecer cadernetas válidas nos ônibus⁷¹⁰.

⁷⁰⁷ Problema dos estudantes e transporte. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 8 maio 1956.

⁷⁰⁸ Decreto municipal n. 1.171, de 7 de julho de 1956.

⁷⁰⁹ A causa justa dos estudantes. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 6 jul. 1956.

⁷¹⁰ Reaberta a questão dos ônibus da empresa Otoch... **Correio do Ceará**, Fortaleza, 4 jul. 1955.

Ninguém da Prefeitura estava por lá. Próximo da vigência das novas carteiras, o Conselho Estadual do Trânsito aprovou nova tabela de preços de passagens para os ônibus deixando a passagem mais barata no valor de Cr\$ 1,60 e a mais cara a Cr\$ 2,50⁷¹¹. Os oito ônibus *gostosões* da Empresa São Jorge entraram em circulação em outubro de 1956. Passavam não só no caminho bairro-a-bairro da Aldeota a São Gerardo como pelas recém-*compradas* linhas Aldeota e Pinto Madeira do então *proprietário* Carlos de Albuquerque, da Autoviária São Vicente de Paulo. Todos com as passagens mais altas da Capital⁷¹².

⁷¹¹ Passagens mais caras a partir de domingo. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 25 set. 1956.

⁷¹² Vão circular na Aldeota... **O Povo**, Fortaleza, 18 out. 1956.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Aos urbanistas, políticos bem intencionados e aos habitantes de Fortaleza dos anos dourados, o ônibus deveriam servir, como ensinou o professor José Borzacchiello, para “unir de forma sistêmica esses dispersos setores da cidade, permitindo os diversos desejos de deslocamento, facilitando a mobilidade com rapidez e eficiência”⁷¹³. Tinham uma finalidade social. Faziam as pessoas fluírem pelas artérias urbanas, aproximando experiências, reescrevendo diferenças, incrementando as trocas da cidade. Eram instrumentos em favor do bem-estar coletivo, propulsores e distribuidores do progresso econômico urbano.

Mas, por serem produtos urbanos, os ônibus de Fortaleza traziam em sua origem a contradição que regia das cidades modernas, onde o imperativo do dinheiro definia os destinos coletivos, alheio às expectativas de bem-estar coletivo. Os atributos do *moderno*, traduzidos pelo professor Heitor Frúgoli, pareciam unir perfeitamente a ideia que persistia no imaginário dos fortalezenses dos anos 1950 e o sistema de ônibus que serviu a cidade naquele tempo:

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 continuamente⁷¹⁴.

Uma atividade a serviço do bem estar público desempenhada a partir dos “princípios ordenadores da racionalidade capitalista”⁷¹⁵. Esse parece ter sido o paradoxo que deu as cartas na mal resolvida montagem do transporte urbano de Fortaleza. A ambiguidade colocava em lados opostos as demandas da população e os interesses das empresas de ônibus, revelando os papéis reservados aos

⁷¹³ SILVA, José Borzacchiello da. **Nas trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará, SECULT, 2005, p. 104.

⁷¹⁴ FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007, p. 14. Trata-se da exploração das ideias sobre a cidade moderna e suas sobreposições de proximidade e distância no pensamento de Georg Simmel e Leopoldo Wainzbor.

⁷¹⁵ Idem, p. 15.

personagens da mobilidade, na forma que assinalou o professor José Ivonaldo de Almeida:

A crescente complexidade posta pelo desenvolvimento histórico faz do serviço transporte um processo constituído de agentes, os quais sejam o poder público, as empresas e os usuários. Destes, o poder público, organismo da gestão de transportes, tem por função o controle das relações entre usuários e empresas. Por sua vez são as empresas, firmas encarregadas do funcionamento do conjunto de elementos da execução física do processo de transporte. Enquanto isso, os usuários constituem-se de parte da população a qual se utiliza dos serviços de transportes de massa. E, nesse, o qual se tornou o veículo do cotidiano da cidade brasileira: o ônibus, meio pelo qual realiza-se a locomoção da maioria da população⁷¹⁶.

Os esforços das autoridades municipais e estaduais de Fortaleza na década de 1950 foram no sentido de conciliar tão diferentes aspirações. De um lado, a opinião pública com seu poder de eleger os governantes pressionava por soluções para o problema de transporte, que tomava proporções mais assustadoras na medida em que a cidade se multiplicava. Acidentes, desconforto, lotação, atrasos, escassez de ônibus, tarifas altas e outros dramas de passageiros serviam para ataques aos administradores da cidade e inibiam o desenvolvimento urbano. Descontrolado, o transporte era veículo da modernidade, ao mesmo tempo em que se transformava numa fonte de insatisfações que azedava a imagem de progresso perseguida pelos administradores da cidade.

Por outro, os empresários de ônibus, regidos pelas expectativas de lucro e acuados numa situação econômica que impedia os investimentos em qualidade, reclamavam melhores remunerações para poderem dar continuidade ao serviço. Nem sempre amparados nos seus pleitos por aumentos de tarifa, eles lançavam mão de artimanhas estranhas às poucas regras do serviço e, escondidos sob uma fiscalização ineficiente, usavam artifícios para ampliar as rendas arrecadas em cada viagem de ônibus.

⁷¹⁶ ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil: o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. In: **Estudos Geográficos**, Rio Claro, UNESP, dez. 2006, p. 71.

Equilibrando-se entre os passageiros e as companhias de ônibus, as autoridades de Fortaleza dos anos 1950 deixaram à cidade uma política de transporte público titubeante, onde a sequência de improvisos e paliativos traduzia tão-somente as dificuldades de implantação de qualquer planejamento para os fluxos urbanos. Sem regras claras e estáveis, sujeitas aos desmandos possíveis da frouxa da fiscalização, a mobilidade de passageiros se formava no cotidiano muito antes de ser traçada pelos organizadores da cidade.

Apesar dessas condições originais e contraditórias que determinaram o modelo de prestação do serviço de transporte em Fortaleza desde o contrato para a exploração dos *carris urbanos* em fins do século XIX, os documentos sobre as experiências de ônibus na cidade durante a década de 1950 fazem ver a emergência, ainda nesse tempo, de um processo de construção de identidades, práticas e discursos dos personagens em torno do transporte.

Esse processo se revelou a partir da retirada dos bondes elétricos da *The Ceara Tramway Light and Power* da cena urbana em 1947. O acontecimento, se não subverteu os mecanismos de funcionamento do transporte público, ao menos trouxe ao papel de protagonistas uma diversidade de empresas de ônibus, que antes circulavam às margens da onipresente companhia inglesa nos enredos com as autoridades da cidade.

Foi um tempo de opacidades, que impediam a formação de contornos nítidos dos personagens de ônibus. Os desafios de locomoção impostos pelo alargamento territorial das ocupações urbanas, o crescimento demográfico, a ampliação dos canais de expressão dos cidadãos, a diversidade de situações vividas no interior de ônibus faziam com que os passageiros redesenhassem suas necessidades. Prefeitos e vereadores, espremidos pela velocidade das transformações da cidade e pela ampliação da participação popular nos destinos urbanos experimentavam-se na construção de um aparato institucional público para o transporte, capaz de harmonizar interesses da população e dos empresários de ônibus. Na outra ponta, as companhias, envolvidas no processo de profissionalização e controle público dos seus serviços, reconheciam-se em

suas diferenças e buscavam criar uma rotina de ações comuns em cada confronto com as autoridades.

Foi no enfrentamento concreto que os personagens moldaram seus campos de atuação e montaram suas representações reciprocamente. Nos anos 1950, os ventos econômicos brasileiros acentuavam o caráter de *mercadoria* do transporte, enquanto os poderes públicos se revezavam sobre os limites da intervenção do governo nos negócios dos *capitalistas*. As empresas de ônibus teciam certezas sobre seu papel fundamental no desenvolvimento da cidade e reclamavam a defesa de suas prerrogativas como livres agentes econômicos do progresso. Eram partidárias da liberdade de fazer seus preços e de definir as condições dos serviços que prestavam. Das autoridades, exigiam apenas a garantia de suas propriedades, resistindo aos mecanismos de controle público sobre o transporte. A acelerada engrenagem do mercado permitia a formação de grandes empresas, que absorviam umas às outras, reuniam grandes capitais e ganhavam força nas negociações com o governo.

No entanto, em circunstâncias de instabilidade cambial e de altos investimentos em produtos importados para os ônibus, os empresários encontravam na própria lógica capitalista os argumentos para a abertura de espaços para a proteção estatal de seus negócios. Era preciso garantir os lucros para assegurar que os empreendedores continuassem com seus carros circulando por Fortaleza. Essa compreensão era um desdobramento possível das imagens de capitalistas e de agentes do progresso que os empresários foram escrevendo para si no correr dos anos dourados. Como os ônibus eram imprescindíveis à cidade, o instrumento do monopólio de linhas, a despeito das ansiedades populares, persistiu nos regulamentos do transporte e fortaleceu os laços entre os empresários. O fenômeno foi anotado pelo professor José Eduardo de Almeida em estudo sobre o Nordeste:

O nó do monopólio, visto da ótica das empresas, é o elo de ligação, por não haver o poder concedente realizado de fato nenhuma cassação [de

permissões], mas aceito a cessão e transferência, como mercadoria, dessas concessões de serviços públicos entre seus portadores⁷¹⁷.

Pouco a pouco, as bandeiras de luta ganhavam significados comuns no vocabulário das empresas, dissipando diferenças. Mais ainda que o monopólio, as batalhas pelas autorizações de reajuste de tarifas mobilizavam ações. Por conta da pressão inflacionária, especialmente depois de 1950, quando o sindicato dos proprietários de ônibus já havia se formado, inúmeros memoriais apontando os déficits nas contas das empresas e solicitando aumentos nos preços de passagens foram encaminhados às autoridades, condensando num só documento vozes de empresários de todos os matizes.

Os processos, que se arrastavam por meses nas páginas dos jornais, eram situações privilegiadas para a análise das relações entre os personagens do transporte, especialmente para o acompanhamento dos movimentos dos políticos. Mesclavam momentos de conciliação com episódios de franca hostilidade aos empresários. Como lembrou o professor Gisafran Jucá, “o prefeito de Fortaleza nem sempre era considerado aliado dos empresários, devido às pressões populares”⁷¹⁸. Afinal, se uma sutil aliança entre os gestores municipais e os empresários da cidade fora capaz de produzir em Fortaleza um espaço segregado e marcado pela má distribuição dos melhoramentos públicos ao longo do território⁷¹⁹, as demandas da população, em termos de transporte público, não permitiam que as autoridades cedessem na implantação de políticas completamente acordadas com as expectativas de lucro dos empresários de ônibus. Além disso, devido ao espraiamento de Fortaleza e ao afastamento dos bairros de trabalhadores dos centros comerciais, o transporte coletivo era serviço fundamental na cidade. Era necessário assegurar o mínimo de acesso dos

⁷¹⁷ ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. In: **Formação**, Presidente Prudente, UNESP, 2000, p.145.

⁷¹⁸ JUCA, Gisafran Nazareno Mota. Op. cit. p. 99.

⁷¹⁹ LOBATO, Roberto Correa. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. O estudo percorre as ações dos agentes sociais na conformação do espaço urbano capitalista. Em Fortaleza, as atividades de calçamento de ruas, planos que privilegiavam a circulação de automóveis, opções de investimentos em infraestrutura urbana em zonas específicas da cidade e até mesmo a definição de itinerários de ônibus brevemente descritos neste trabalho sugerem a adoção desta matriz teórica para a compreensão das relações na cidade.

trabalhadores aos ônibus, sob penas de estagnar as atividades econômicas urbanas.

Assim, na maioria das vezes em que os aumentos de tarifas de ônibus entraram na pauta da administração municipal nos anos 1950, os comportamentos de prefeitos, deputados e vereadores penderam em favor dos passageiros. Isso fez com que os embates com empresários de ônibus, por vezes, tomassem proporções violentas. Nesses casos, como respostas possíveis, as autoridades lançavam mão de seus poderes sobre o monopólio das linhas, tanto substituindo os ônibus faltosos por carros públicos quanto liberando as linhas para exploração de caminhonetes e outros veículos ou ainda, no acontecimento de 1954, intervindo nas empresas. Suas práticas, portanto, circunscreviam-se ao universo da cidade capitalista, uma vez que subvertiam a *propriedade* – considerando que a exploração de linhas, com o estatuto do monopólio, era considerada propriedade pelas empresas de ônibus –, fragilidade mais flagrante dos empresários.

Se o papel mediador dos poderes públicos aparecia nas negociações sobre tarifas, é curioso notar sua retumbante omissão frente às dificuldades cotidianas enfrentadas pelos passageiros de ônibus. Toneladas de queixas eram despejadas nas redações dos jornais da cidade, que diariamente alardeavam denúncias de irregularidades sobre transporte, salientando as responsabilidades das autoridades e reclamando que as medidas saneadoras nos ônibus sempre eram colocadas de lado nas prioridades públicas. Esse era o indício das condições da prática política reservada aos usuários de transporte coletivo naquele tempo.

Fora dos jornais e dos abaixo-assinados enviados à Câmara Municipal por entidades de bairros, a participação popular nas decisões sobre os ônibus era restrita. Isso porque o monopólio impedia a concorrência entre as empresas, sufocando a mais forte arma de defesa dos consumidores de transporte na cidade capitalista. Não havia alternativas para se ir de um lado a outro da cidade senão seguindo num dos maltratados ônibus da empresa do bairro. Mesmo caindo aos pedaços, eles eram a única forma de locomoção disponível. E se essa situação reafirmava o papel dos agentes públicos como intermediários entre a população e as companhias, a evidente confusão de atribuições, a inconstância das decisões e

até mesmo a omissão das autoridades impediam que o mecanismo de deslocamentos urbanos fosse mais adaptado às necessidades da população.

No período deste trabalho, apenas o movimento dos estudantes em favor da meia passagem parece ter resultado em medidas que efetivamente transformaram o sistema de ônibus. Partindo de agremiações já consagradas na cidade – como o Centro Estudantil Cearense –, ele parece ter sido fruto de ações organizadas pela parcela da população que se reuniu em torno de entidades de representação reconhecidas e capazes de formular programas de reivindicação comuns, fazendo frente às instituições públicas e ao sindicato dos proprietários de ônibus. Nas outras ocasiões, a ação esparsa dos passageiros alternava-se entre os pouco eficientes lamentos nos jornais e os radicalizados combates nas ruas. Nesse sentido, os episódios de quebra-quebra e depredações de equipamentos das empresas a que a cidade assistiu no correr da década de 1950 poderiam ser entendidos como consequências da impossibilidade de outras formas de participação no funcionamento do transporte. Entretanto, absolutamente contrários à lógica da cidade moderna, os ataques à propriedade davam munção aos contra-ataques das empresas de ônibus e tinham o efeito colateral de irmanar governo e empresários.

Finalmente, em cada aumento de preço de passagem revelavam-se mais nitidamente os empresários. Hábeis em lidar com as contradições do governo, senhores da mobilidade urbana, investidos do papel de propulsores do desenvolvimento da cidade, foram eles quem mais lançaram mão das mais diferentes práticas na defesa de seus interesses.

No tabuleiro do transporte, eles sobrepunham antigas táticas de pressão, herdadas dos tempos de pouca regulamentação, e o uso dos instrumentos institucionais da cidade moderna, em que reclamavam sempre a defesa de *propriedade* e de liberdade para seus empreendimentos. A partir dos documentos, é possível perceber que essas últimas se fortaleceram na medida em que se fortalecia também a superação das divisões entre eles a coesão da categoria. Com isso, durante os anos 1950, as ações dos empresários de ônibus foram marcadas por uma sobreposição de temporalidades, onde os velhos estratagemas

para ganhar dinheiro realizados no cotidiano dos ônibus convivia com modernas ações organizadas e protocolares no aparelho institucional.

Aparelhados com pareceres de contabilistas e de advogados, eles apresentavam complicadas planilhas de cálculos de despesas e receitas às comissões de preços, defendiam seus pontos de vista com razões de ordem econômica, apresentavam propostas de leis para minimizar seus gastos, questionavam medidas nos tribunais atrasando a implantação de regras contrárias aos seus interesses. Transitavam com desenvoltura no ambiente institucional da cidade e afirmavam seu papel como categoria importante na busca do bem-estar de todos.

Junto disso, nos meandros da regulação ineficiente, eles reviravam o jogo, confundindo as autoridades com demandas levadas à instâncias diferentes de poder, apelavam nos bastidores para governantes e vereadores, intimidavam as populações com ameaças de paralisações e notas nos jornais. Na vida concreta dos ônibus, substituíam carros em linhas pouco lucrativas, diminuía itinerários, atrasavam saídas esperando lotações, descuidavam da manutenção de veículos e abundavam em criatividade para ganhar mais alguns centavos em cada passagem.

Quando essas medidas se tornavam insuficientes, ou nos tempos de maior fiscalização, valia a força, assim como entre os passageiros. Esse foi o sentido dos inúmeros *lock-out* de empresários de ônibus daquele tempo. Eram formas violentas de pressão, que deixavam a cidade refém dos pleitos de donos de ônibus.

Assim, se o moderno transporte de Fortaleza esboçou seus primeiros traços sobre os resíduos deixados pelos bondes elétricos, um universo de forças políticas e situações urbanas emergiu indomável, difuso, contraditório e rápido na cidade dos anos 1950, reescrevendo provisória e constantemente as relações entre os homens do transporte. Em parte, foi nessa complexa teia de acomodações e enfrentamentos polifônicos – dos quais os ônibus e seus personagens são apenas testemunhos parciais – que Fortaleza se revelou num lugar de lutas, exigindo a ampliação de medidas disciplinadoras em favor de uma urbanidade moderna,

protagonizadas pelos administradores. Nas palavras da professora Maria Stella Bresciani:

Saber que o projeto político da classe dominante detém um elenco de opções restrito não explica sob que condições se tomou determinada opção. Não explica também a crença na força das leis para moldar a realidade. É aqui que começa a análise do controle social⁷²⁰.

Compreender os movimentos dos agentes *da* cidade, localizar níveis de permanências e de transformações nas relações sociais, identificar espaços de usos sobrepostos urdidos na pluralidade concreta da vida das pessoas e refletir sobre alianças e combates do palco urbano certamente poderão favorecer as ações de planejamento e estender a todos o exercício democrático da cidadania.

⁷²⁰ BRESCIANI, Maria Stella Martins. As voltas de um parafuso. In: **Cadernos de Pesquisa 2**, São Paulo, Simpósio História e Ideologia, SBPC, 1977, p. 20.

FONTES

As fontes primárias e a bibliografia usadas na elaboração deste trabalho estão sob a guarda cuidadosa de:

- Biblioteca de Humanidades da Universidade Federal do Ceará;
- Biblioteca Pública do Estado do Ceará Governador Menezes Pimentel;
- Centro de Documentação e Pesquisa do Transporte do Ceará da Federação dos Transportes (Cepimar);
- Núcleo de Documentação Cultural (NUDOC) do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará.

Periódicos

A Rua, Fortaleza, 14 de setembro de 1935

Almanaque do Ceará, 1946. Propriedade e Direção de Raimundo Girão e A. Martins Filho.

Coleção Correio do Ceará, Fortaleza, 1919 a 1955.

Coleção Diário do Povo, Fortaleza, 1949 a 1953.

Coleção Diário Oficial do Município de Fortaleza, 1953 a 1954.

Coleção Gazeta de Notícias, Fortaleza, 1927 a 1960.

Coleção O Democrata, Fortaleza, 1948 a 1951.

Coleção O Povo, Fortaleza, 1934 a 1963.

Coleção Unitário, Fortaleza, 1935 a 1948.

Diário do Ceará, Fortaleza, 6 de outubro de 1925.

Diário do Ceará, Fortaleza, 31 de julho de 1926.

Folha do Povo, Fortaleza, 23 de novembro de 1913.

Monitor Comercial: Revista de Economia e Finanças. Ano XI, n. 288, Fortaleza, 15 de maio de 1949.

Monitor Comercial: Revista de Economia e Finanças. Ano XI, n. 288, Fortaleza, 15 de maio de 1949.

O Nordeste, Fortaleza, 9 de março de 1936.

O Nordeste, Fortaleza, 18 de dezembro de 1949.

UCHOA, Waldery. Anuário do Ceará 1952, Fortaleza, 1952.

UCHÔA, Waldery. Anuário do Ceará, Fortaleza, A Fortaleza, 1955 - 1956.

Documentos do município de Fortaleza

Coleção de Atas da Câmara Municipal de Fortaleza, 1948 a 1956.

Decreto Municipal n. 1.171, de 7 de julho de 1956.

Decreto Municipal n. 1.258, de 29 de maio de 1953.

Decreto Municipal n. 1.611, de 1º de junho de 1955

Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953.

Decreto Municipal n. 1.362, de 27 de novembro de 1953.

Decreto Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

Lei Municipal n. 1.530, de 24 de março de 1960.

Lei Municipal n. 184, de 13 de maio de 1950.

Lei Municipal n. 19 de 26 de abril de 1948.

Lei Municipal n. 743, de 23 de novembro de 1953.

Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

Lei Municipal n. 1.032, de 27 de abril de 1956.

Lei Municipal n. 1.603, de 3 de maio de 1955.

Lei Municipal n. 947, de 28 de março de 1955.

Lei Municipal n. 954, de 29 de abril de 1955.

Parecer n. 11 da Comissão de Organização Municipal. Câmara Municipal de Fortaleza, 28 de fevereiro de 1948.

Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 07/57, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 13 de maio de 1957.

Portaria do Departamento de Transportes Coletivos n. 11/59, publicada no Diário Oficial do Município de Fortaleza em 18 de outubro de 1959.

Relatório do Prefeito Godofredo Maciel apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza, 1928.

Documentos do Estado do Ceará

Anais da Assembleia Legislativa do Ceará, 75ª Sessão, em 1º de outubro de 1926.

Portaria n. 12 da Inspetoria Estadual de Trânsito, de 10 de novembro de 1955.
Portaria n. 23 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará.
Fortaleza, 2 de abril de 1955.

Portaria n. 24 da Comissão de Abastecimento e Preços do Estado do Ceará.
Fortaleza, 4 de abril de 1955.

Decreto Estadual n. 30, de 16 de dezembro de 1937.

Decreto Estadual n. 300, de 8 de julho de 1938.

Decreto Estadual n. 301, de 8 de julho de 1938.

Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

Decreto Estadual n. 386, de 3 de novembro de 1938.

Lei Estadual n. 663, de 26 de agosto de 1901.

Lei Estadual n. 1.008, de 19 de agosto de 1910.

Lei Estadual n. 671, de 30 de agosto de 1901.

Lei Estadual n. 2.565, de 5 de outubro de 1927.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa pelo Desembargador José
Moreira da Rocha, presidente do Estado, Fortaleza, Typographia Gadelha, 1926.

Mensagem apresentada á Assembleia Legislativa em 15 de março de 1959, pelo
vice-governador em exercício Flávio Portela Marcílio, Imprensa Oficial, Fortaleza,
1959.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1957 pelo
Governador Paulo Sarasate. Imprensa Oficial, Fortaleza, 1957.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 15 de março de 1953, pelo
Governador Raul Barbosa, Fortaleza, Imprensa Oficial, 1953.

Documentos do Brasil

Decreto Federal n. 24.519, de 13 de fevereiro de 1948.

Decreto Imperial n. 5.110, de 9 de outubro de 1872

Decreto Imperial n. 6.620, de 4 de julho de 1877.

Decreto Federal n. 25.232, de 15 de julho de 1948.

Decreto-lei Federal n. 9.315, de 1º de junho de 1946.

Decreto-lei Federal n. 2.994, de 24 de janeiro de 1941.

Portaria n. 582 do Ministério da Agricultura em 25 de julho de 1946.

Depoimentos

Depoimento de Brás Henrique, publicitário contemporâneo de Walter Catunda. Fortaleza, 10 jul. 2007.

Depoimento de João Félix de Moraes, construtor de carrocerias de ônibus. Fortaleza, 8 maio 2002.

Depoimento de Lauro Araújo, cobrador de ônibus. Fortaleza, 17 dez. 2003.

Depoimento de Maria Cléa Meireles Maia, dona da Empresa Vitória. Fortaleza, 14 out. 2003.

REFERÊNCIAS

- ALMADA, Zenilo. **O bonde e outras recordações**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.
- ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Corporações e territorialidades: concessões de serviços públicos no Brasil: o exemplo do transporte rodoviário de passageiros e outros casos. In: **Estudos Geográficos**, Rio Claro, UNESP, dez. 2006.
- ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda de. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. In: **Formação**, Presidente Prudente, UNESP, 2000, p.145.
- ARANTES, Antônio A. A guerra dos lugares In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 23, 1994.
- AZEVEDO, Miguel Ângelo (NIREZ). **Cronologia ilustrada de Fortaleza**: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.
- AZEVEDO, Otacílio. **Fortaleza descalça**. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar, 1992.
- BENEDITO, Francisco. **Caminhando por Fortaleza**. Fortaleza: Destak, 1999.
- BRASILEIRO, Anísio. Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil In: **Ônibus urbano**: Regulamentação e mercados. Brasília: FGE, 1996.
- BRESCIANNI, Maria Stella. As voltas de um parafuso. In: **Cadernos de Pesquisa**. Simpósio História e Ideologia, São Paulo, SBPC, 1977.
- BRESCIANNI, Maria Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. In: **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 2005.
- CARVALHO, Jáder. **Aldeota**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2003.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- CERTEAU, Michel de. Andando na cidade In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, IPHAN, n. 23, 1994.
- CHAVES, Gilmar. **Ceará de Corpo e Alma**: um olhar contemporâneo de 53 autores sobre a terra da luz. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.
- CORRÊA, Roberto Lobo. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

- CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em serviços**: dominação e resistência. São Paulo: Marco Zero, 1991.
- ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, jangadas, navios**: uma história portuária. Fortaleza: Omni, 2007.
- FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: UNESP, 1999.
- FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social**. São Paulo: Difel, 1976.
- FREITAS, Mirtes. **A cidade dos clubes**: modernidade e *glamour* na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão gráfica, 2005.
- FROTSCHER, Méri; VEDANA, Lea Maria. **Viagens pela cidade**: o transporte coletivo de Blumenau. Florianópolis: Insular, 1999.
- FRUGOLI JR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.
- GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo; NEVES, Isabela. **Conduzindo o progresso**: A história do transporte e os 20 anos da NTU. Brasília: Escritório de Histórias, 2007.
- HOLLANDA, Heloísa Buarque de. Cidade ou cidades? Uma pergunta à guisa de introdução. In: **Cidade**: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, IPHAN, n. 23, 1994
- IOKOI, Zilda Marca Gricoli. A necessidade das histórias dos lugares In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.
- JUCÁ: Gisafran Nazareno Mota. Fortaleza na visão dos idosos: onde o público e o privado se entrecruzam. In: **O público e o privado**, n. 1, 2001.
- JUCÁ: Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. São Paulo: Annablume, 2000.
- LEITÃO, Cláudia. **Memória do comércio cearense**. Rio de Janeiro: SENAC, 2001.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade**: conflitos de hegemonias. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- MENEZES, Antonio Bezerra. **Descrição da cidade de Fortaleza**. Fortaleza, 1992.
- NEVES, Frederico Castro. A seca na história do Ceará. In: SOUZA, Simone (Org.). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

- ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. **Ônibus urbano**: regulamentação e mercados. Brasília: LGE, 1996.
- PARENTE, Eduardo Oliveira. Tramway: nos trilhos da cidade In: SECRETO, Verônica; TOLEDO, Edilene; RIBARD, Franck. **A história em processo**: ações criminais em Fortaleza 1910-1950. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.
- PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. **A cidade dos clubes**: modernidade e glamour na Fortaleza de 1950 a 1970. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2005.
- PRADO JR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1993.
- RIBEIRO, Francisco Moreira. **A redemocratização no Ceará de 1945 a 1947**. Fortaleza: 1981.
- RIBEIRO, Francisco Moreira. Da cidade à metrópole. In: SOUZA, Simone (Org.). **Fortaleza**: a gestão da cidade: uma história político-administrativa. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.
- ROCHA, Herbert. **O lado esquerdo do rio**. São Paulo: Hucitec, 2003. p. 116.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1997.
- SAES, Décio. **Classe média e sistema político no Brasil**. São Paulo: TA Queiroz, 1985.
- SILVA, José Borzacchiello da. **Nas trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. A história e o horizonte do pensar: entrevista com Denize Bernuzzi de Sant'Anna. In: **Trajetos**: Revista do programa de pós-graduação Fortaleza, Museu do Ceará, 2002.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Fortaleza**: imagens da cidade. Fortaleza: Museu do Ceará, 2004.
- SILVA FILHO, Antônio Luiz Macedo. **Paisagens do consumo**: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.
- SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1976.
- SOUZA, Simone de. **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2000.

SOUZA, Simone; PONTE, Sebastião (Coord.). **Roteiro Sentimental de Fortaleza:** depoimentos de história oral. Fortaleza: UFC, 1996.

SOUZA, Simone (Org.). **Fortaleza:** a gestão da cidade: uma história político-administrativa. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

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

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, E. P. Algumas considerações sobre classe e a “falsa consciência”
In: **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**, São Paulo, UNICAMP, 2001.

Trajetos: Revista do Programa de Pós Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, UFC, v. 4, n. 7, set. 2006.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e literatura.** Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

