

Modos de ocupar: conflitos e entendimentos entre *chauffeurs* e pedestres nos espaços urbanos em Fortaleza nos anos 1920

LEONARDO IBIAPINA BEVILÁQUA\*

No dia 9 de agosto de 1926, por volta das 10:00, o *boulevard* Visconde do Rio Branco foi palco de uma cena que, aos poucos, se tornava comum no cotidiano da cidade de Fortaleza dos anos 1920: um atropelamento causado por um automóvel. A vítima foi uma criança de apenas oito anos, Maria Euphrasia da Silva, que, a fim de atravessar a rua, soltou-se de sua mãe e correu rumo ao outro lado da via.<sup>1</sup>

Ao contrário do que é identificável na maioria dos processos criminais relativos a acidentes de trânsito da referida década, esse fato se caracterizou pelo rápido entendimento das partes: não só o *chauffeur*, mas também a mãe da menina afirmou que aquele foi "obrigado" a atropelar a garota. Francisca Maria da Conceição acrescentou em seu depoimento que o carro era trazido em "marcha mais ou menos vagarosa" e que, antes de atropelar sua filha, o guiador, Francisco Assis de Oliveira, buzinou "como que avisando a declarante que desejava passar". Entretanto, enquanto a mãe "julgou ser seu dever ficar á margem da linha de bondes e deixar que o carro passasse", a pequena Maria Euphrasia "havia se precipitado na frente do automóvel". Essa "precipitação" foi relatada por uma das testemunhas, mas, segundo ela, foi algo proferido pela própria mãe da garota no instante imediatamente após o desastre.<sup>2</sup>

O caso relatado, contém elementos bastante pertinentes no que diz respeito a uma questão: de que modo a existência de automóveis pelas ruas da cidade foi apreendida pelos sujeitos sociais do período no que diz respeito à ocupação dos espaços pelos diferentes frequentadores do ambiente público? Antes de buscar respostas para a pergunta, algumas considerações devem ser feitas.

Em primeiro lugar — e a título de informação —, vale explicitar que, como consta no livro *Coisas que o tempo levou*, escritos memoriais de Raimundo de Menezes, a primeira viagem de automóvel registrada em Fortaleza data de 28 de março de 1909 (MENEZES, 2000: 129-30). Com o crescimento da frota, chegou-se à quantia de cerca de trezentos carros no final da

---

\* Estudante de mestrado no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGH-UFSC) com bolsa financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento do Pessoal de Nível Superior (CAPES).

<sup>1</sup> Arquivo Público do Estado do Ceará (APEC), Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/2.

<sup>2</sup> Idem.

década de 1920, sendo este número duplicado no ano de 1935 e, finalmente, alcançando os dois mil veículos em 1939.<sup>3</sup>

A explicitação desses números é relevante na medida que o problema aqui sugerido gira em torno não só da inserção de um objeto estranho, mas principalmente de sua posterior proliferação — com as mais diversas consequências — no ambiente urbano, pois, paralelamente a esse crescimento da frota automobilística, aumentaram também o número de acidentes. Esse fato, por sua vez, evidencia a existência de conflitos provocados pelas diferentes formas de ocupar o (e transitar pelo) espaço público.

Isto pode levar a dois entendimentos a princípio um tanto quanto óbvios, mas que, postos em perspectiva, sugerem uma complexa configuração das relações sociais no que diz respeito à utilização das vias públicas. Por um lado, os constantes acidentes da década de 1920 tinham, em alguma medida, relação direta com o fato de que os cidadãos não estavam inteiramente familiarizados com os automóveis e suas características. Isso porque sua inserção não se deu de forma imediata, regular e integral. Ao contrário, é preciso considerar as diferentes temporalidades e espacialidades existentes na capital cearense para então compreender que o contato e familiaridade dos moradores com os carros podia variar de acordo com o grupo social do qual se trata, dos locais da cidade frequentados pelos sujeitos, entre outros aspectos (SILVA FILHO, 2000). Baseando-se nos dados apresentados anteriormente sobre o aumento da frota urbana, sugere-se que esse processo ocorreu lentamente na década de 1920 — tendo acelerado um pouco no decênio seguinte —, o que fez com que os diversos sujeitos e grupos sociais tivessem contatos diferentes com a realidade que era a existência de automóveis nas ruas, ou seja, enquanto alguns podiam se defrontar com carros diariamente, outros tinham contatos mais restritos.

Decorre desse último ponto, o fato de serem igualmente distintas as maneiras de se portar em um ambiente percorrido por pessoas e automóveis ao mesmo tempo. Como será mostrado

---

<sup>3</sup> A julgar, respectivamente, por um curta-metragem de 1963 da produtora de cinema Norte Ltda. (produção de Paulo Sales) sobre a Fortaleza dos anos 1920 (disponível em [http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_embedded&v=FT-qt-YnYHw](http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=FT-qt-YnYHw), acessado em 18/02/2013 às 19:55) — no entanto, fala-se apenas de automóveis, sem especificações a respeito do tipo (particulares, de aluguel, caminhões, motocicletas etc.) —; pelo *Almanach do Ceará* de 1936, pp. 242-3 — neste caso, as informações dizem respeito aos automóveis e caminhões oficiais, particulares e de aluguel, ônibus, automóveis com "placa experiência" e motocicletas —; e pelo livro *Veículos e acidentes*, publicado pela Secretaria de Polícia e Segurança Pública do Estado do Ceará em 1939, p. 18 — sem especificações dos tipos de veículo. Os dois últimos valores são dados oficiais. Quanto ao primeiro, o documentário não informa suas fontes.

adiante, grande parte dos acidentes registrados nos processos criminais tinham como causa principal os diferentes entendimentos dos sujeitos sobre os modos de transitar pelas ruas e suas expectativas sobre como os motoristas deveriam proceder ao guiar seus carros. Em suma, a discussão a ser exposta abaixo gira em torno dos conflitos (mas também alguns entendimentos) provocados pelo uso concomitante dos espaços públicos por automóveis e pedestres — porém não só esses, pois carroceiros, animais, bondes e seus passageiros estavam incluídos na realidade do movimento cotidiano.

Lança-se a segunda consideração a ser feita: prioriza-se aqui como fonte de conhecimento histórico os processos criminais relativos a crimes de trânsito. Tal espécie de documentação é entendida como rica fonte de apreciação devido à recorrência de elementos que proporcionam evidências, mesmo que minuciosas, do modo pelo qual os diferentes sujeitos lidavam com a existência daquele aparato tecnológico na cidade. Isso porque os interrogatórios policiais davam a possibilidade aos envolvidos, direta ou indiretamente, com os acidentes de apresentar suas versões, produzir seus julgamentos ou até mesmo reivindicar seus espaços na cidade. Juntamente com isso, esses indivíduos, ao dar seus testemunhos voluntariamente ou contra sua vontade, frequentemente expressavam seus entendimentos sobre o que era ou não permitido, adequado, necessário etc. aos usuários das vias públicas. Na esteira de Arlette Farge, entende-se que tais relatos podem não dizer a verdade, mas, questionados adequadamente, podem dizer muito da verdade (FARGE, 2009: 35).

Interessante acrescentar que os sujeitos postos a falar nos processos criminais deixam ao longo de seus depoimentos pequenos fragmentos que possibilitam alguma compreensão do modo pelo qual eles percebiam a automobilidade no espaço urbano. Dentro do que Paul Ricœur denomina de "fórmulas típicas do testemunho", é no momento de conferir alguma garantia daquilo que fala ("acreditem em mim"), que os indivíduos enxertam seus discursos de elementos validadores de sua versão, exprimindo detalhes, pequenos aspectos lógicos, entre outras coisas que podem dar um bom indicativo do modo pelo qual eles apreendiam suas realidades (RICŒUR, 2007: 172-3).

O trato com processos criminais como fonte de conhecimento histórico exige alguns cuidados metodológicos. É preciso levar em consideração que sua existência, amparada por uma legislação específica, sugere uma tentativa de se alcançar uma tão desejada quanto improvável

harmonia entre carros e pedestres. Ou, minimamente, tem na punição dos culpados a intenção exemplar de refrear os descuidos e abusos dos *chauffeurs*.<sup>4</sup> As razões da instauração desses processos dizem respeito a aspectos diversos daqueles que se busca compreender aqui. Ao se debruçarem sobre as fragmentárias versões a respeito de certo acidente de trânsito, delegados, promotores, juízes e outros, têm como objetivo identificar culpados para em seguida puni-los como forma de fazer funcionar adequadamente o sistema de trânsito. Utopia que se tornou cada vez mais distante até desmoronar completamente ante o crescimento constante da frota automobilística e o conseqüente aumento dos incidentes nos mais diversos pontos da cidade.

Tendo isso em vista, o que essa documentação apresenta de forma mais explícita não é suficiente para a elaboração de uma problemática consistente e as tentativas de solucioná-la. Nos termos de Carlo Ginzburg, estes relatos em sua forma crua, carente de questões, seria apenas o fio deixado pelos sujeitos do passado. Para o historiador, é preciso mais. É preciso buscar os rastros, resquícios menos óbvios. Indícios tão sutis que um pequeno *déficit* de atenção na análise pode resultar na perda de um elemento essencial para a compreensão do passado (GINZBURG, 2007). Ou, como diria Marc Bloch, é preciso apegar-se justamente ao que tais testemunhos tenham deixado a entender, mas sem dizê-lo explicitamente a fim de conservar uma memória às gerações futuras (BLOCH, 2002: 76-81).

Dessa forma, ao contrário do que interessava aos envolvidos com os processos, questões como "Quem foi o culpado?", "Como ocorreu o fato?" ou "Que pena foi aplicada?", por si só, tornam-se bastante pobres e desinteressantes para qualquer construção do saber histórico. Principalmente porque é ao redor destas questões que gira o processo judicial. Sob a ótica da história, é preciso refinar a problemática de análise. Juntamente com isso, é necessário buscar nesses processos outras indicações menos centrais, ou, sob a perspectiva de Ginzburg, os rastros. Assim sendo, o problema a ser proposto em seguida se diferencia daqueles na medida em que o ofício do historiador se distancia da função do juiz.

---

<sup>4</sup> Em um dos processos por atropelamento, por exemplo, o Primeiro Promotor de Justiça, José Pires de Carvalho, ao sugerir ao juiz a negação do pedido de apelação feito pelo advogado de um *chauffeur* condenado, afirmou: "Trata-se de uma pena insignificantíssima, mas de muita vantagem prática, porque obriga os taes chauffeurs a viajarem nos seus vehiculos com maior cuidado, de modo a evitar os repetidos atropellamentos que se dão nesta capital." APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/03, Fls. 43.

Se, por um lado, pode-se dizer que em um aspecto o método desses dois profissionais convergem, qual seja, o da reconstrução de fatos singulares a partir de testemunhos plurais, muitas vezes conflitantes, e de outros tipos de indícios, as semelhanças param por aí. No caso do juiz, seu veredicto depende da certeza das provas. Ou seja, a dúvida ou a existência de pontos não esclarecidos redundam em absolvição do réu por carência de provas. O historiador, por sua vez, tem na incerteza a possibilidade de sugerir suas interpretações e constituir um "regime de verdade", contanto que assentados em argumentos plausíveis (GINZBURG, 2007: 312-6; PROST, 2012: 257-62). Além do mais, outra diferença é mais significativa para os argumentos que se propõem aqui. Ela diz respeito à diferença entre os objetivos de magistrados e historiadores. Visto que a conclusão daqueles confere uma ação imediata (absolvição, condenação, prisão etc.), suas questões são articuladas com a finalidade de solucionar um problema prático da vida cotidiana — no caso aqui estudado, saber se um motorista de automóvel teve ou não culpa em um acidente é crucial, de modo que, respondida essa questão, o processo encaminha-se para o seu fim. Já o historiador tem outros interesses, por assim dizer, menos práticos e que dizem respeito mais à produção de um saber. Ele se pode dar ao luxo de elaborar as próprias perguntas por critérios bem diferentes. Até porque seu lugar é outro. Sua problemática está mais vinculada ao seu tempo do que ao tempo em que ocorreram os fatos que estuda. Essas reflexões devem, portanto, ser sempre lembradas quando se utiliza de processos criminais como fonte do conhecimento histórico, como é o caso deste trabalho.

Como última consideração a ser feita, vale lembrar que o automóvel é um bem privado, mas de uso no ambiente público. Isto significa que mesmo os que não o possuíam, mais cedo ou mais tarde, teriam algum tipo de contato com aquele veículo. Contato esse muitas vezes hostil, seja porque a circulação dos carros, de certa forma, forçava a readaptação do ato de transitar pelas vias públicas, seja porque o preço a se pagar por uma distração momentânea podia ser tão alto quanto a própria vida. Esse contato compulsório a que muitas pessoas eram submetidas geravam situações de risco aos variados usuários do ambiente público, especialmente aos pedestres. Como lembra Nicolau Sevcenko,

[...] os novos rumos técnicos, por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam. No mínimo porque as escalas, potenciais e velocidades envolvidos nos novos equipamentos e instalações

excedem em absoluto as proporções e as limitadas possibilidades de percepção, força e deslocamento do corpo humano (SEVCENKO, 1998: 516).

Essas perturbações, agravadas pela lenta alteração nos padrões de percepção, assim como as limitações do corpo humano principalmente para se esquivar de carros em grande velocidade de que nos fala Sevcenko, eram polos de preocupação dos mais variados grupos sociais. Assim, a reflexão sobre as múltiplas relações criadas entre sujeitos e máquinas é entendida como elemento auxiliar na compreensão do que era frequentar as ruas da Fortaleza dos anos 1920, seja de automóvel ou não.

Feitas as devidas considerações, retoma-se o caso citado inicialmente da menor Euphrasia, atropelada após soltar-se de sua mãe para atravessar a rua. Sobre esse caso, um adiantamento pode ser feito: o rápido entendimento, citado anteriormente, entre acusado e vítima (na verdade, sua mãe) destoa completamente da grande maioria dos outros processos relativos aos crimes de trânsito — a alguns dos quais se voltará adiante —, caracterizados pelas inúmeras trocas de acusações sobre quem se portava de modo adequado no espaço público.

Como foi explicitado anteriormente, a atitude da criança perante o automóvel foi entendida pela sua mãe como resultante de uma precipitação. Ora, essa interpretação sobre a reação da menina é inteiramente compatível com o julgamento da mulher de que deveria manter-se parada até que o carro passasse. Acresce-se a isso, dois pontos importantes na questão: a baixa velocidade com que vinha o veículo e o uso da buzina. O que esses testemunhos permitem pensar é que, nessa situação específica, parece ter havido um só entendimento entre as partes envolvidas: não fazendo o *chauffeur* abuso da velocidade e indicando com a buzina suas pretensões, ele tinha prioridade na passagem.

Ao que parece, a buzina e a velocidade eram tidas como elementos centrais quando se tratava do grau de culpabilidade de um *chauffeur* acusado de atropelamento. Assim como o caso citado anteriormente, o coronel João Pontes Simões, após ser atropelado quando descia de um bonde, reconheceu que o motorista não teve qualquer culpa, recaindo sobre ele mesmo, vítima, a responsabilidade total, já que "não teve o cuidado de verificar se naquele momento vinha algum veículo".<sup>5</sup> De fato, entre os itens do Regulamento Policial decretado em 1916 e sancionado no ano seguinte, estavam os seguintes:

---

<sup>5</sup> APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/05, Fls. 6.

Art. 98 — São obrigações comuns a todos os cocheiros, carroceiros e motoristas:

[...]

V — Caminhar nas ruas a tróte curto, sem precipitar a carreira dos animaes, nem o movimento dos carros e automoveis, nunca excedendo a velocidade marcada na tabella da Policia.

[...]

Art. 99 — São obrigações especiaes dos cocheiros e motoristas de carros e automoveis de praça:

[...]

X — Fazer o motorista de automovel uso da respectiva buzina toda vez que tiver de dobrar alguma esquina ou atravessar alguma rua ou tiver na sua frente algum outro vehiculo, transeunte ou qualquer coisa movel, ou semovente, que lhe impeça ou difficile o transito.<sup>6</sup>

O trecho citado, pode remeter ainda para uma outra questão que será abordada em outro momento desse artigo. Por enquanto, mantém-se o foco no que já foi posto anteriormente.

Ainda com respeito ao caso do coronel atropelado, o motorista acusado explicou em depoimento que a vítima não pretendia levar o assunto à polícia. Se esse episódio foi registrado, isso se deveu à insistência do próprio *chauffeur* em avisar as autoridades sobre o ocorrido. Esse detalhe permite a sugestão de que outros acidentes podem não ter sido registrados devido ao reconhecimento de culpa própria por parte dos atropelados. Isso pode ser tido como indício de que, mesmo de modo muito restrito, alguns sujeitos entendiam que pedestres e automóveis deveriam ocupar espaços distintos nas ruas da cidade: as calçadas para aqueles, os calçamentos para estes.

Entretanto, não se pode pensar que essa era uma regra geral. Ao contrário, os inúmeros processos em que não houve acordo entre as partes permitem a suposição de que, na Fortaleza dos anos 1920, a ocupação dos espaços era bastante conflituosa, seja porque os pedestres estavam habituados a andar despreocupadamente pelo meio das ruas, seja porque outros elementos até agora não explicitados também eram encontrados nas ruas — além de outros meios de transporte como bondes e carroças, frequentemente se fazia uso do calçamento para a colocação de lenha, caixas, mercadorias etc.

---

<sup>6</sup> ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917. pp. 37-8. Texto referente ao Decreto nº 39 de 19 de outubro de 1916. Este regulamento esteve vigente por metade da década de 1920, já que em 1925 um novo foi sancionado pelo Presidente do Estado. As preocupações com a velocidade foram mantidas no novo regulamento. Por outro lado, o texto proibia o uso excessivo da buzina, propondo outras formas de comunicação entre motoristas e pedestres (como a utilização dos braços, por exemplo). Entretanto, na prática, a buzina ainda continuava a ser questão relevante no decorrer dos processos.

Pode-se partir do lugar do bonde nas ruas. Seu trajeto, de certa forma, era bastante limitado se comparado ao dos automóveis, pois aqueles veículos dependiam de trilhos para a locomoção. Os carros, por sua vez, eram frequentemente guiados por cima desses carris e, por conta disso, faziam desvios inesperados ao cruzarem com os bondes. Isso acontecia, geralmente, no ponto de parada dos transportes públicos e decorria daí a frequência dos atropelamentos, pois os automóveis surgiam repentinamente ao lado do bonde quando dele desciam passageiros. Nesses casos, ao contrário do que aconteceu com o coronel João Pontes Simões, as vítimas e testemunhas frequentemente culpavam os motoristas dos automóveis por não tomar, ao ultrapassar os bondes parados, as devidas precauções — uso da buzina, redução da marcha ou, até mesmo, não realizar a manobra, como se nota pela sentença de um juiz que julgou um desses fatos: pelo fato do acidente ter acontecido no momento de ultrapassagem sobre o bonde, ficou provada, no seu entender, a "imprudência, imperícia e *ipso facto* o dolo", por parte do *chauffeur*.<sup>7</sup>

Riscos também havia quando da passagem, em uma mesma rua, por dois automóveis. Ao noticiar o choque entre dois carros durante a noite — período do dia em que as vias eram "cruzadas, até alta madrugada, por automoveis que, em disparadas doudas, p[unham] em risco a vida de qualquer transeunte notivago", como foi descrito na notícia —, o redator da nota entendeu que a causa do acidente foi o fato de um dos motoristas, percebendo a aproximação do outro veículo, "ao envez, de parar, procur[ou] a esquerda e em seguida a direita, motivando, assim, o encontro entre os dois carros."<sup>8</sup>

Para além do movimento livre dos trilhos, o jornal chamou atenção para os perigos proporcionados pelas altas velocidades habituais contra a vida dos pedestres. Esse detalhe foi prontamente lembrado pelo cronista João Nogueira (já em 1936), quando afirmou que os carros "andando com pés de lã, são ligeirinhos, gritadores e traiçoeiros" (NOGUEIRA, 1980: 166).

Como é possível notar, Nogueira vai além da crítica às carreiras excessivas frequentemente mencionadas nos processos por crime de trânsito. As adjetivações aparentemente ambíguas que são os "pés de lã" em carros "gritadores", podem remeter a duas características dos carros:

<sup>7</sup> APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/03. Fls. 31.

<sup>8</sup> "Chóque de automoveis". *A Razão*. Fortaleza-CE, 18/05/1929, p. 6.

ao contrário do som estridente produzido pelo contato das rodas metálicas de bondes e trens contra os trilhos também de metal, o barulho dos pneus de borracha era, por vezes, ignorado pelos pedestres, já "acostumados as sonoridades maquínicas inscritas há poucos anos na paisagem urbana" (SILVA FILHO, 2006: 21). Em um dos atropelamentos registrados, por exemplo, um garoto que descera de um bonde, estava "de pé no calçamento quando sem sentir a *silenciosa* aproximação de um carro" foi atropelado.<sup>9</sup> O que não obrigatoriamente invalida a sensação de Nogueira de que os carros eram também gritadores, pois provavelmente se referia, com este termo, às barulhentas buzinas, exigidas por lei, mas que causava desagrado quando associada a uma série de outros elementos "modernos" que vinham modificando a paisagem sonora de Fortaleza havia algum tempo (SILVA FILHO, 2006).

Por fim, ao acusar os automóveis de "traição", o autor se referia justamente à possibilidade de mudança repentina de rumo não permitida pelos trilhos, o que dificultava aos outros frequentadores do espaço público a previsão dos movimentos pretendidos pelos motoristas. A esse respeito, um caso é exemplar.

No dia 13 de dezembro de 1920, um grupo de trabalhadores transportava alguns produtos em suas carroças na estrada que ligava Fortaleza à vila de Porangaba — atual bairro da Parangaba, na capital. Um desses transportadores era o velho José Balthazar de Freitas, que carregava um fardo de redes em seu veículo.<sup>10</sup>

Considerada uma "estrada bastante movimentada" normalmente, a larga via, no momento, não tinha grande movimentação, afinal de contas o fato se deu às sete horas da manhã e muitos dos que a frequentavam, naquela hora, somente começavam sua jornada diária — como era o caso dos carroceiros, que transitavam no local havia pouco tempo.

Em determinado instante, alguns deles ouviram "o rumor de um automovel para traz"<sup>11</sup> e, como forma de alertar a todos, "um dos carroceiros gritou que olhassem o automovel", que vinha, segundo os relatos, em alta velocidade. Em um movimento quase sincronizado, todos os envolvidos "tomaram a [parte] direita [da via], ficando todo o lado esquerdo para o auto

<sup>9</sup> APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/03. Fls. 7 e 7v. Grifo meu.

<sup>10</sup> APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/01.

<sup>11</sup> Idem. Fls. 15.

passar"<sup>12</sup>. Entretanto, o problema foi que, por algum motivo, o *chauffeur* profissional, Antonio Clementino da Silva, vulgo Massaróca, também optou por aquele lado da estrada. Enquanto a maioria dos carroceiros voltou-se para a frente a fim de guiar seus bois para a margem direita da estrada, esperando que o carro enfim desviasse utilizando o lado oposto, o velho Balthazar decidiu não esperar e partiu para a esquerda, sendo depois, para seu infortúnio, seguido pelo movimento do veículo. No ponto de vista do motorista, a culpa foi justamente do pobre velho, que "ziguezagueou" na frente do carro, tornando impossível a manobra de desvio. Seguindo sem buzinar em nenhum momento, o automóvel atingiu o senhor e seguiu sua viagem, mas não sem antes reclamar aos companheiros do atingido: "Voceis não dão passagem a ninguém".<sup>13</sup>

O caso do velho Balthazar traz à tona a já citada questão das diversas temporalidades existentes na cidade. Visto que a inserção do automóvel — fato este constantemente associado à pretensão de modernização da capital cearense<sup>14</sup> — não suprimia obrigatoriamente os meios de transportes associados ao estilo de vida frequentemente entendido como "tradicional", o que se propõe aqui é justamente pensar como a ocupação simultânea dos espaços urbanos gerou conflitos inerentes à introdução (e a proliferação) de um aparato tecnológico cujos potenciais superavam aqueles aos quais os sujeitos estavam adaptados. A grande reclamação dos companheiros do trabalhador atropelado — como em muitos outros casos — dizia respeito à excessiva velocidade com que o veículo era trazido pelo *chauffeur* no momento do acidente. Este, por sua vez, deixou evidente sua compreensão de que a via pública deveria ser prioritariamente o espaço dos automóveis. Os outros frequentadores deviam obrigatoriamente, a seu ver, dar passagem aos velozes carros.

Além disso, cabe questionar como os diferentes sujeitos e grupos sociais se posicionavam no que diz respeito a esses conflitos. Não se pode negar que, por parte das autoridades, houve uma preocupação crescente em delimitar os espaços, priorizando, cada vez mais, a distinção

---

<sup>12</sup> Idem. Fls. 16v.

<sup>13</sup> Idem. Fls. 35v.

<sup>14</sup> A associação entre automobilidade e ideais de modernidade foram discutidos em outro artigo. Cf. BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. O automóvel e o ideário moderno em Fortaleza nas décadas de 1920 e 1930. In: *Revista de História da UFBA*. vol. 4, n. 1, Salvador, 2012. Disponível em [http://www.revistahistoria.ufba.br/2012\\_1/a07.pdf](http://www.revistahistoria.ufba.br/2012_1/a07.pdf), acessado em 14/08/2012 às 21:36. A relação entre a utilização de veículos automotores e o ideário moderno também foi objeto de estudo de Marco Antônio Sávio em sua dissertação de mestrado, intitulada *A modernidade sobre rodas* (2000).

de espaços dos transportes (automóveis, bondes e carroças) e de pedestres — ou até mesmo animais, mercadorias, objetos etc. Se for analisado o já citado Regulamento Policial de 1916, no qual estavam inseridas as normas relativas à questão do tráfego urbano e dos veículos, percebe-se que as regras valiam igualmente para guiadores de carros e carroças. Além dos artigos 98 e 99, citados acima, outros dois possuíam a mesma característica:

Artigo 110 — É proibido a todos os cocheiros, carroceiros e motoristas estacionar em outros lugares que não os previamente designados em edital da Inspectoria.

Artigo 111 — No perímetro da cidade deverão os cocheiros, carroceiros e motoristas observar na condução de seus veículos as ruas de subida e descida, também previamente designadas em edital.<sup>15</sup>

Como é possível perceber, não havia uma distinção clara entre transportes motorizados ou não, visto que um mesmo artigo incluía as duas modalidades de veículos. Entende-se aqui que isso está diretamente vinculado à existência das múltiplas temporalidades no ambiente urbano que fazia com que os cidadãos convivessem diariamente com automóveis e carroças. Não é à toa que mesmo na década seguinte, algumas estatísticas sobre a quantidade de veículos em Fortaleza contabilizavam essas duas categorias, acrescentando ainda outras como bicicletas e, até mesmo, carrinhos de mão.<sup>16</sup>

No que diz respeito aos animais, objetos e mercadorias, o Código de Posturas de 1932 apresentava uma preocupação crescente no que se refere à delimitação dos espaços. Neste regulamento, alguns artigos são representativos dessa precaução:

Art. 381 — É proibido conservar ou descarregar na via pública ou passeios quaisquer objetos, mercadorias ou materiais que embarquem o trânsito público ainda que temporariamente. Pena: Multa de 50\$000.

§ 1.º — A descarga deve ser feita diretamente do veículo ou do animal para o interior dos prédios.

[...]

Art. 382 — É proibido o trânsito pelos passeios aos carregadores e mercadores ambulantes. Penas: Multa de 20\$000 e prisão por 24 horas.

Art. 383 — Incorrerá na multa de 50\$000 e na de prisão por 24 horas aquele que:

<sup>15</sup> ESTADO DO CEARÁ. *Op. cit.* p. 39.

<sup>16</sup> *Almanach do Ceará* de 1936, pp. 242-3 (citado na nota 3). Os dados, na íntegra são: automóveis oficiais (42), particulares (170), de aluguel (85), ônibus (50), caminhões oficiais (53), particulares (34) de aluguel (185), motocicletas (29), bicicletas (175), carroças particulares (60), de aluguel (70), carrinhos de mão (14), automóveis com "placa experiência" (10) e bondes (40). São 658 veículos motorizados, exceto bondes, e 1017 veículos ao todo. No entanto, na edição seguinte do *Almanach*, são apresentados apenas os números relativos aos veículos motorizados. Já o Código de Posturas de 1932, enquadra os carrinhos de mão na categoria "veículos de carga", ao lado de caminhões e carroças.

- 1 — amarrar animais ás arvores, postes, grades ou outros objetos dos logradouros publicos;
- 2 — jogar foot-ball, peteca ou divertimentos semelhantes e fazer exercicio de patinação nos logradouros públicos não destinados a este fim;
- [...]
- 4 — Conduzir animais soltos, comboios ou boiadas pelas vias em que isto não fôr permitido;
- [...]
- 7 — andar a cavalo ou conduzir a cavalgadura sobre os passeios ou jardins ou sobre estes conduzir motor-cicletas, bicicletas ou carrinhos, excetos os de crianças ou de paraliticos.
- § 8.º — tanger um só individuo mais de três animais, nas zonas central e urbana.<sup>17</sup>

Por fim, partindo também das autoridades, têm-se o livro intitulado *Veículos e acidentes*, de 1939, que foi uma publicação da Secretaria de Polícia e Segurança Pública do Estado do Ceará com a pretensão de educar a população a fim de reduzir os desastres nas ruas da cidade. Além das recorrentes recomendações para os guiadouros — evitar o excesso de velocidade, fazer uso adequado da buzina, dirigir com atenção, realizar manutenção nos veículos — nota-se também a tentativa de disciplinarizar os pedestres no que diz respeito aos modos de portar-se nas ruas: "A rua é o local destinado ao trânsito de veículos; aos pedestres é reservada, exclusivamente, a calçada".<sup>18</sup> Atrelado a isso, há no texto uma tentativa de explicação para o motivo da desatenção dos pedestres:

Uma certa parte da nossa população não aprendeu ainda a andar nas ruas. Um terço ou a quarta parte dela guarda ainda reminiscências dos 'cabriolets' dos bondes de burros e das carroças de rodas de ferro. Foi tão rápida a invasão do automóvel que não teve tempo ainda de adaptar-se à nova feição do tráfego. Mas é preciso fazer um esforço maior, violentar os velhos hábitos e entrar de vez na ordem moral das cousas. A imprudência dos pedestres acrescenta à imprudência dos guiadouros uma estatística igual, sinão superior, de acidentes.<sup>19</sup>

No momento de conclusão do livro, fica clara a tentativa de orientar os pedestres para o modo considerado adequado de se portar na rua

Cada dia, em Fortaleza, torna-se maior o movimento. É preciso, portanto, redobrar a atenção. É preciso acompanhar a evolução do tráfego. É preciso aprender a conduzir-se nas ruas, a atravessá-las. É necessário, mesmo, adquirir êsse sexto sentido que adverte o habitante duma grande cidade da chegada de um veículo, ainda que esse não se anuncie. É preciso educar os sentidos, apurá-los, exercitá-los nêsse objetivo, de estarem sempre alerta contra os perigos fortuitos, os perigos iminentes que se cruzam na rua com os autos e os pedestres.

<sup>17</sup> PREFEITURA DE FORTALEZA. *Código municipal*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933. pp. 96-7. Texto referente ao Decreto nº 70, de 13 de dezembro de 1932.

<sup>18</sup> ESTADO DO CEARÁ. *Op. cit.* p. 17.

<sup>19</sup> Idem. *Ibidem*. p. 8.

[...]

Habituem-se à luta permanente na defeza própria. Não se deve atravessar a rua sem reparar, ou distraidamente, lendo ou olhando para outra parte. Deve-se dar preferência às esquinas, para atravessar [...].<sup>20</sup>

Essa atenção ao período posterior ao recorte que é proposto no trabalho é interessante na medida em que permite dois entendimentos: a partir do Código de Posturas é possível identificar algumas regras que só passaram a valer no início da década de 1930, o que mostra algumas práticas recorrentes no decênio anterior e que foram alvo de repreensão por parte do poder público. Com relação ao livro *Veículos e acidentes*, há possibilidade de se compreender melhor a demora para que os frequentadores do espaço público se habituassem a uma série de orientações vindas de quem pretendia dar cabo às "reminiscências" de práticas identificadas com o "atraso". Mas esse era o ponto de vista das autoridades, do poder público. Como motoristas e pedestres lidavam com a questão do uso dos espaços na década de 1920?

Ora, práticas como saltar de bondes em movimento, cruzar a rua sem olhar com antecipação para os dois lados, andar despreocupadamente pelo calçamento, depositar mercadorias ou materiais nas vias públicas, tentar atravessar um *boulevard* correndo mesmo depois de perceber a aproximação de um carro, entre tantas outras, eram bastante comuns naqueles anos.<sup>21</sup> Entretanto, as implicações que esses hábitos traziam eram melhor percebidas após o acontecimento de uma tragédia. Depois de concretizado o fato, restavam aos envolvidos — vítimas, acusados e testemunhas — apresentar suas versões, a depender de quem depunha, de forma a proteger ou condenar as práticas de motoristas e pedestres.

Pelo que os processos criminais apresentam, pode-se sugerir que, em sua maioria, os indivíduos que presenciavam atropelamentos, ao dar seus depoimentos para a força policial, sabiam que a condenação ou absolvição do réu estava estreitamente relacionada às questões da velocidade e da buzina. Como apresentado anteriormente, o Regulamento Policial impunha a moderação da primeira e a necessidade do uso da segunda durante o trânsito pelas ruas. Entretanto, as dificuldades em se identificar a que marcha os automóveis se moviam no momento dos acidentes, fazia com que muitas vítimas e testemunhas sustentassem a versão de

---

<sup>20</sup> Idem. *Ibidem*. p. 48.

<sup>21</sup> APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/02; Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/05; Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/03; Caixa: 03, Nº do Processo: 1928/02; Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/12; respectivamente.

que ela era "desmedida", "excessiva", "vertiginosa". Em oposição a isso, os *chauffeurs* tratavam de garantir que traziam seus carros lentamente e que buzinaavam durante o trajeto.

De qualquer forma, as querelas eram geralmente resolvidas a partir do pressuposto de que a via era *a priori* espaço do automóvel, desde que este fosse guiado com baixa velocidade e sob uso da buzina. Porém, essa não era uma regra geral. Um caso é um bom exemplo de que, por vezes, a responsabilidade sobre um acidente podia ser atribuída a um pedestre pelo fato deste não respeitar o espaço destinado ao tráfego de automóveis, isentando de culpa mesmo um motorista que guiava com velocidade excessiva.

Em um processo de 1926, consta que um grupo de trabalhadores transportavam sacos dispostos na rua para um armazém — o que indica uma daquelas práticas referidas acima, as quais o Código de Posturas tentaria combater anos depois, sobre a ocupação das vias. Naquele momento, um automóvel se aproximou do local com grande velocidade, nos dizeres de todas as testemunhas. Entretanto, a vítima, que também havia identificado a "velocidade excessiva", mas "calculando poder passar, atravessando a linha, antes de o fazer o dito auto, foi o depoente alcançado pelo paralama direito, caindo ao solo". Ele afirmou ainda que ouviu o sinal da buzina feito pelo *chauffeur*.<sup>22</sup> Na maioria dos casos, a coincidência entre os relatos das testemunhas seria suficiente para a condenação do réu. No entanto, esse processo foi arquivado. O motivo: apesar de ser "exacto que o auto, no momento, trazia uma velocidade não permittida pelos estatutos policiaes", o incidente se deu "menos por esta razão que pelo facto de a victima haver commettido a imprudencia de procurar atravessar a rua, depois de ter avistado, 'a uma certa distancia', o automovel com aquela velocidade desmedida".<sup>23</sup>

Conclui-se aqui, portanto, que a relação dos sujeitos com os automóveis na cidade de Fortaleza durante os anos 1920, passava frequentemente, entre outros aspectos, pela questão da ocupação dos espaços. Como dito anteriormente, a inserção do carro e o crescimento da frota automobilística implicava no surgimento de uma série de vicissitudes, decorrentes das diferentes práticas urbanas e modos de se portar no ambiente público. Juntamente com isso, nota-se o aparecimento de medidas administrativas que tentavam, não só lidar com os reveses produzidos pela automobilidade, mas principalmente de prevenir os acidentes. Entretanto,

---

<sup>22</sup> APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/12. Fls 4 e 4v.

<sup>23</sup> Idem.

essas medidas preventivas tendiam a distinguir os lugares de carros e pedestres na cidade, resultando, desta forma, em tentativas de disciplinarização dos cidadãos.

## BIBLIOGRAFIA

BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. O automóvel e o ideário moderno em Fortaleza nas décadas de 1920 e 1930. In: *Revista de História da UFBA*. vol. 4, n. 1, Salvador, 2012. Disponível em [http://www.revistahistoria.ufba.br/2012\\_1/a07.pdf](http://www.revistahistoria.ufba.br/2012_1/a07.pdf), acessado em 14/08/2012 às 21:36.

BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2002.

FARGE, Arlette. *O sabor do arquivo*. São Paulo: Editora da USP, 2009.

GINZBURG, Carlo. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou: crônicas históricas da Fortaleza antiga*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.

NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. 2ª ed. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980.

PROST, Antoine. *Doze lições sobre a história*. 2ª ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

RICOEUR, Paul. Fase documental: a memória arquivada. In: \_\_\_\_\_. *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas: Editora UNICAMP, 2007.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2000.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos no Rio. In: \_\_\_\_\_. (org.). *História da vida privada no Brasil 3*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Na senda do moderno: Fortaleza, paisagem e técnica nos anos 40*. Dissertação de mestrado - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006.