

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA CULTURAL

**O QUE VAI PELA CIDADE:
AUTOMOBILIDADE E CRIMES DE TRÂNSITO EM
FORTALEZA NA DÉCADA DE 1920**

Leonardo Ibiapina Beviláqua

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em História Cultural da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Dr^a. Leticia Borges Nedel

Florianópolis - SC
2014

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Beviláqua, Leonardo Ibiapina

O que vai pela cidade: automobilidade e crimes de trânsito em Fortaleza na década de 1920 / Leonardo Ibiapina Beviláqua; orientadora, Letícia Borges Nedel - Florianópolis, SC, 2014.

221 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História.

Inclui referências

1. História. 2. Automóvel. 3. Fortaleza. 4. Década de 1920. I. Nedel, Letícia Borges. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

Banca examinadora:

Prof.^a Dr.^a Letícia Borges Nedel (orientadora)

Prof.^a Dr.^a Kênia Sousa Rios

Prof. Dr. Henrique Espada Lima Filho

Pro.^a Dr.^a Maria Bernardete Ramos Flores

AGRADECIMENTOS

Impossível listar todos os motivos que me levam a agradecer à minha família. Para não me perder entre as manifestações de apoio às decisões tomadas (mesmo as mais árduas), os zelos com meu bem-estar e as preocupações com os rumos que pretendo dar à vida, basta citar as agradáveis conversas, entre uma xícara de café e outra, sobre os mais variados temas, especialmente sobre a “situação da educação brasileira”.

Devo incluir nessas linhas minha tia Josete, que por muitos e muitos anos oferece a segurança de poder contar sempre com uma segunda mãe.

Não posso deixar de citar meu primo e grande amigo Diêgo pelos bons momentos compartilhados. Apesar de os rumos tomados pelas nossas vidas permitirem apenas encontros anuais, cada um desses reencontros é acompanhado pela agradável sensação de termos nos falado no dia anterior.

Agradeço aos meus cunhados Lucas e Karine. Ao primeiro principalmente pelo apoio dado neste momento de transição (de bolsista para desempregado), no intuito de reduzir o tempo sob a segunda condição. À segunda especialmente pela recepção nos meus primeiros dias em Florianópolis e pelo acolhimento quando da minha rápida passagem por São Paulo.

Agradeço aos amigos de longa data André Linard, Augusto e Micaella pelo apoio às decisões tomadas e pelos descontraídos encontros pelos restaurantes e cafés da cidade.

Nos últimos seis anos, contei com a frutífera amizade de Antonio José Alves de Oliveira — *a. k. a.* Tom — e José Nilo Bezerra Diniz. Ao longo de toda a graduação e do mestrado foram amigos, colegas e companheiros de praticamente todas as horas: trabalhos acadêmicos, partidas de sinuca, discussões de textos, cervejas, estágios, rodas de conversa, moradia, praias, risadas...

Aos amigos dos anos de graduação Airton — a quem devo um agradecimento especial pelo auxílio na localização de fonte importante para o trabalho —, Anderson, André, Bruno, Gabriel, Israel, João Paulo, Neto, Plauto, Ramona e Renato.

Ainda na graduação, compartilhei opiniões, gostos musicais, preocupações, afinidades futebolísticas e indignações com o grande parceiro e amigo Vicente Moreira Maia Neto. Nesses dois anos de distância, por muitas vezes lamentei a impossibilidade de poder marcar uma conversa com esse cara no boteco mais próximo.

Durante os quatro anos que cursei História na UFC, nada mais certo do que as atividades das 9:00 e das 15:00: mistos quentes, bolos e tapiocas acompanhados de café com leite e histórias de vaquejada do grande Wilson. Naquela época, pude também contar com a “parceria” de Gilberto, o famoso Gil da xerox.

No mestrado, tive a oportunidade de conhecer Angela, Clayton, Diego, Douglas, Éder, Esther, Guilherme, Jaime, Luana, Lucas e Thiago que proporcionaram ótimas conversas, acadêmicas ou não, nas aulas, nos corredores e nos bares.

Sou imensamente grato à minha amiga Joice pelo apoio dado em momentos tão difíceis dos últimos dois anos. Fico feliz em ter podido contar com ela durante esse tempo de mestrado, assim como ficarei feliz em ajudá-la quando for preciso.

Agradeço a Miguel Ângelo de Azevedo (Nirez) pelo acesso ao seu acervo documental particular e também à sua família, em especial seu filho Mário, pela receptividade e atenção dedicadas aos pesquisadores que frequentam o local.

Sou grato aos funcionários do setor de Obras Raras da Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel, Chiquinho e Madalena Figueiredo, que, apesar das lastimáveis condições de trabalho — resultantes da dedicação incomensurável dos gestores estaduais em extinguir as instituições de pesquisa do Ceará —, estão sempre dispostos não somente a localizar os documentos solicitados, mas também a indicar fontes de possível interesse para os pesquisadores.

Agradeço à professora Kênia Sousa Rios por acompanhar os primeiros passos nos estudos históricos, pelas críticas e sugestões feitas nos momentos finais de preparação do projeto que submeti à seleção de mestrado e por aceitar o convite para integrar a banca de defesa da dissertação.

Devo ao professor e tutor Almir Leal de Oliveira muito do que aprendi ao longo da graduação e da sua tutoria no Programa de Educação Tutorial. Com ele, aprendi que o excessivo rigor com o que parece irrelevante faz parte da formação de profissionais cujo trabalho requer meticulosidade tanto na pesquisa como na escrita.

Também sou muito grato ao professor e orientador Antônio Luiz Macêdo e Silva Filho por ajudar a transformar uma ideia disforme e desacreditada em um projeto de pesquisa minimamente coeso. A ele agradeço também as indicações de textos, as frequentes leituras dos escritos e os ensinamentos sobre o ofício de historiador.

Agradeço ao antigo colega e depois professor Mário Martins Viana Junior pelas valiosas críticas e sugestões na elaboração do projeto de mestrado.

No mestrado, tive uma boa experiência na disciplina ministrada pelo professor Alexandre Busko Valim, a quem sou grato pelas discussões em sala de aula, além das críticas e sugestões feitas ao meu trabalho especificamente. Fico feliz pela sua sincera demonstração de interesse pelo sucesso do trabalho.

Devo mencionar o caloroso acolhimento feito pela professora Eunice Sueli Nodari e pelo professor João Klug aos migrantes do Ceará. O amparo dos dois foi bastante importante para que, mesmo tão longe da terra natal, nos sentíssemos em casa.

Agradeço aos professores Henrique Espada Lima Filho e Maria Bernardete Ramos Flores pelas suas participações na banca de qualificação — quando teceram sugestões pertinentes para o bom andamento do trabalho — e por aceitarem novamente ler o texto e compor a banca de defesa da dissertação.

Sou muito grato à professora e orientadora Letícia Borges Nedel não só pela paciência e insistência nos momentos em que me senti completamente perdido, mas principalmente pelas rigorosas análises sobre os meus escritos. Aprendi bastante com sua irredutível recusa em olhar as fontes como meros repositórios de informações. Muitos dos avanços obtidos nesse trabalho, principalmente no que diz respeito à compreensão sobre os documentos e o que podemos extrair deles, são frutos das suas orientações. As inconsistências e insuficiências, ao contrário, são de minha inteira responsabilidade.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar algumas implicações dos usos do automóvel na cidade de Fortaleza na década de 1920. Partindo da análise de processos criminais, buscou-se perceber como aquele veículo foi elemento central na alteração dos modos de ocupar os espaços da cidade, bem como das formas de experimentação e classificação do tempo e da divisão do espaço. Visto que o tema foi abordado predominantemente a partir de documentos produzidos pelo poder judiciário, optou-se por acrescentar ao estudo uma análise do lugar do automóvel na jurisprudência. Essa perspectiva é de grande interesse também pelo fato de a introdução dos carros na cidade ter sido acompanhada pelos acidentes, o que feria direitos (à vida e à integridade física) garantidos por códigos sociais e morais pré-estabelecidos. O trabalho é assentado na perspectiva de que o automóvel funcionou como intermediário de relações sociais forjadas na prática, em situações específicas de interação entre as pessoas, em uma sociedade excludente e ainda marcada por traços paternalistas e escravocratas. Outras fontes pesquisadas foram registros policiais, jornais, edições do *Almanaque do Ceará*, leis e regulamentos de veículos, crônicas, memórias e obras jurídicas.

Palavras-chave: automóvel - Fortaleza - década de 1920

ABSTRACT

This work aims to analyze some implications of the automobile uses in Fortaleza in the 1920's. From the analysis of criminal trials, it seeks to perceive how that vehicle was a central factor for the change in the ways the city spaces was occupied, as well as in the mode of experimentation and classification of time and space division. Since the theme was mainly approached from the perspective of documents produced by judiciary, it was added to the study an analysis of the automobile place in the jurisprudence. This perspective is very interesting also by the fact that the introduction of cars in the city had been followed by the accidents, what violated rights (to life and to physical integrity) warranted by social and moral pre-established codes. The work is based on the perspective of the automobile functioning as a intermediary for the social relationships forged on practice, in specific situations of interaction between the people, in an exclusive society, marked also by paternalistic and enslaver features. Other sources for the present research were constabulary records, newspapers, *Almanaque do Ceará* editions, laws and vehicle regulations, chronicles, memories and juridical works.

Keywords: automobile - Fortaleza - 1920's

RESUMÉ

Ce travail a comme objectif analyser quelques implications des usages de l'automobile en Fortaleza dans la décennie de 1920. En partant de l'analyse de procès criminels, il a cherché percevoir comment ce véhicule a été facteur central pour le changement des façons d'occuper les espaces de la ville, aussi bien que des formes d'expérimentation et classification du temps et division des espaces. Vu que le thème a été abordé principalement à partir de documents produits par le judiciaire, il a été jugé préférable ajouter à l'étude un analyse du lieu de l'automobile dans la jurisprudence. Cette perspective est très intéressante aussi par le fait que l'introduction des voitures dans la ville a été accompagné par des accidents, qui violaient les droits (à la vie et à l'intégrité physique) garantis par les codes sociaux et moraux préétablis. Le travail est soutenu sur la perspective que l'automobile fonctionne comme intermédiaire de rapports sociaux forgés dans la pratique, dans des situations spécifiques d'interaction entre les personnes, dans une société excluante et encore marquée par des traits paternalistes et esclavagistes. Autres sources recherchées ont été les dossiers de police, journaux, éditions de l'*Almanaque do Ceará*, lois et réglementations de véhicules, chroniques, mémoires et œuvres juridiques.

Mot-clefs: automobile - Fortaleza - années 1920

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1) CRIMES DE TRÂNSITO.....	25
1.1) Automobilidade no tribunal: o que diz e o que evidencia o arquivo judiciário.....	29
1.2) Automobilidade e jurisprudência	39
2) AS RUAS E SEUS OCUPANTES	63
2.1) Espaços da cidade.....	63
2.2) Quem andava pelas ruas?	76
2.3) Modos de ocupar: <i>chauffeurs</i> , pedestres, conflitos, entendimentos	109
3) DISCIPLINANDO OS SENTIDOS: AS CATEGORIAS DE TEMPO E ESPAÇO PRODUZIDAS PELO AUTOMÓVEL.....	135
3.1) Percepções: a velocidade em discussão.....	135
3.2) Mensurando a velocidade	144
3.3) Buzina: o barulho exigido	164
3.4) Velocidade e buzina: armas das disputas	177
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	187
ANEXOS.....	193
FONTES.....	211
BIBLIOGRAFIA.....	217

INTRODUÇÃO

Há alguns anos, um anúncio publicitário de certa rede de postos de combustíveis continha uma afirmação incisiva: “Brasileiro é apaixonado por carro”. Sem o interesse de me deter ao teor generalizante da sentença, que determina o sentimento das pessoas por um objeto baseando-se apenas no país de origem do indivíduo, ainda assim, me sentia intrigado pela parcela de verdade por trás da frase. De fato, muita gente valoriza muito o automóvel enquanto objeto de consumo.

Com aquelas palavras na mente, acrescidas a algumas inquietações surgidas em outras aventuras acadêmicas, punha-me sempre a pensar como era possível que o consumo de automóveis só tendesse a aumentar, apesar dos inúmeros problemas vinculados à sua utilização. A despeito da poluição gerada, dos engarrafamentos, do *stress* causado pelo trânsito, das recorrentes mortes, dos altos custos de manutenção, do esgotamento de fontes de energia não renováveis etc. as pessoas parecem desprezar tais fatores no momento de tomar a decisão de comprar um carro com o intuito de usá-lo diariamente.

Munido dessa inquietação e dando os primeiros passos nos estudos históricos, considerava que já tinha um problema e, portanto, satisfazia um dos preceitos básicos propostos por Marc Bloch e Lucien Febvre para iniciar uma pesquisa sobre o tema. O que eu pretendia descobrir eram as raízes históricas da “paixão” pelo automóvel.

Depois de um breve período com essa questão pouco lapidada em mente — para a qual eu tinha a hipótese de que a emergência da indústria automobilística no país tinha sido crucial para o maior acesso ao veículo próprio e, juntamente com isso, para o surgimento da “paixão” por ele — fui incentivado pelo meu orientador dos tempos de graduação, o professor Antonio Luiz Macêdo e Silva Filho, a deslocar a temática, e conseqüentemente o recorte temporal, para o lugar do automóvel dentro do discurso modernizador em voga nas elites da primeira metade do século XX.

Desta feita, tomei os jornais como principais fontes que me ajudassem a compreender o modo pelo qual o uso do automóvel era representativo de um estilo de vida considerado “moderno”, enquanto outros meios de transporte — notadamente o carro de bois — foram frequentemente taxados de obsoletos. Foi com esse objeto que submeti um projeto de mestrado ao Programa de Pós-Graduação em História da UFSC.

Sob a orientação da professora Letícia Borges Nedel, fui constantemente instigado a procurar nova abordagem sobre o tema. Sua sugges-

tão era a de que eu tentasse olhar o automóvel menos como símbolo de alguma outra coisa e vê-lo mais como objeto intermediador de relações sociais concretas. Aconselhou-me, então, a ver o que era possível perceber nos processos criminais, documentação que eu ainda não tinha pensado em utilizar. Além do mais, concordamos que o recorte temporal seria significativamente reduzido (de três decênios para apenas um) de modo a ver a automobilidade, mais especificamente na década 1920, quando o tráfego começou sua expansão pela cidade.

Logo nos primeiros contatos com minhas novas fontes, mas ainda perturbado pela mudança de perspectiva sobre o objeto, comecei a perceber as constantes manifestações de réus, vítimas e testemunhas a respeito da velocidade com que os automóveis eram guiados nos momentos dos acidentes. Esse foi o ponto de partida para repensar a problemática, pois já tinha visto alguns trabalhos específicos sobre o automóvel ou adjacentes ao tema que falavam de como as velocidades maquinicas da vida “moderna” alteraram os padrões de percepção dos sujeitos, mas nenhum deles apresentava o modo como isso ocorreu.

Depois de me deparar com o relato de uma testemunha que afirmou ser a velocidade de determinado carro tão grande que a poeira levantara “extraordinariamente”, encontrei outros depoentes que atestavam a grande carreira pela dificuldade do *chauffeur* em frear, outros mais que afirmavam ser a velocidade baixa, pois do contrário o veículo tombaria na curva, e outros ainda que tomavam a movimentação diária dos outros veículos para chegar a uma conclusão em termos comparativos. Poucos eram os que se arriscavam a estimar valores numéricos para as velocidades imprimidas nos automóveis (cf. Capítulo 3).

Com isso, passei a perceber como, na década de 1920, as pessoas tinham bastante dificuldade em precisar as velocidades, mas geralmente diziam saber se ela era excessiva ou não. Esse foi o ponto de partida para tentar compreender o modo pelo qual o automóvel foi inserido em uma sociedade que não o conhecia.

Paralelamente a isso, observei que a buzina também era um elemento central nos acidentes de veículos, pois vítimas, testemunhas e acusados quase sempre tinham algo a dizer sobre seu acionamento ou não pelos motoristas. Assim, fui percebendo que o acionamento da buzina (e o manejo da velocidade) constituíam papel relevante nas práticas retóricas de acusação e defesa.

Por outro lado, a utilização de processos criminais como fonte do conhecimento histórico foi acompanhada de perto pela professora Letícia. Sua proposta era a de utilizar os documentos de arquivo não como mero repositório de informações, mas compreendê-los dentro de

seu contexto de produção. Devo a ela a iniciativa de enriquecer o trabalho com uma análise sobre o potencial evidenciário da documentação trabalhada. A grosso modo, é preciso ter em mente que o objeto está sendo analisado a partir de documentos que só existem porque houve perturbações de uma “ordem pública” socialmente compartilhada. Ou seja, os sujeitos sobre os quais lancei minhas questões falavam em seus depoimentos como, sob seu ponto de vista em um acontecimento específico, a passagem de um automóvel pela rua provocou um distúrbio na “ordem” das coisas, provocando lesão ou morte de alguém (cf. Capítulo 1).

Mas é preciso nuançar a ideia de “ordem” perturbada. Isso porque uma coisa é o que os usuários do espaço público entendem como uma perturbação da ordem. Outra coisa é o que juristas compreendem sobre o assunto. É isso que explica o fato de motoristas serem absolvidos mesmo com uma série de acusações por parte das testemunhas. O que para estas era inadmissível (determinadas velocidades, usos da buzina, ocupação de certos espaços da via pública), podia ser plenamente aceito nos termos da lei.

Sob essa ótica, chega-se à perspectiva do conflito. A delegacia e o tribunal — locais onde eram colhidos os depoimentos — eram os espaços onde fatos eram reconstituídos, culpas imputadas e soluções apresentadas, mas também era o lugar em que se prolongavam as disputas iniciadas em outro lugar. Que local seria este? Aquele onde transitavam diariamente milhares de pessoas ao lado de centenas de veículos: as ruas.

No entanto, ao longo do processo de leitura das fontes, alguns entendimentos apareciam entre as partes querelantes. Nem sempre havia trocas de acusações e discordâncias entre vítimas e réus. Algumas vezes, aquelas reconheciam que o fato acontecera sem que se pudesse atribuir culpa a estes. Inclusive, houve vítima que se autodeclarou descuidada pela forma que ocupava a rua (cf. Capítulo 2).

Deste modo, o eixo central do trabalho é a tentativa de compreender a forma como a introdução do automóvel (cuja utilização teve rápido crescimento nos anos 1920¹) alterou tanto a distribuição e as

¹ Em dezembro de 1929, o Correio do Ceará publicou o registro de matrículas de veículos feitas pela Inspetoria. Ao todo, eram 566 veículos motorizados. Cf. “Os vehiculos em Fortaleza”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 07/12/1929, p. 2. Também publicada em “Os vehiculos de Fortaleza”, *Jornal do Comércio*, Fortaleza, 07/12/1929, p. 4. Dois meses antes, o Correio do Ceará publicara uma nota que apontava 551 veículos na cidade. Cf. “Os vehiculos em Fortale-

prerrogativas sociais de ocupação dos espaços como as percepções e manifestações sobre suas potencialidades (a velocidade e a buzina, sendo esta entendida tanto como meio de comunicação dos motoristas com os outros usuários dos espaços da cidade quanto como indicador de determinada noção do espaço público e do lugar nele ocupado pelo automóvel).

É importante ressaltar que o interesse central não é o de concluir se houve ou não redefinição dos espaços e alteração nas percepções. Atualmente, é um tanto quanto óbvia a afirmação de que o automóvel provocou alteração nas percepções do espaço e do tempo. O objetivo desta análise é a compreensão de como esses processos foram construídos nas práticas sociais ao longo dos anos 1920. Em outras palavras, procura-se compreender o modo pelo qual os sujeitos sociais, em suas interações cotidianas, construíram entendimentos diferenciados sobre quais seriam os espaços do automóvel e o do pedestre, o que seriam velocidades excessivas e aceitáveis, quais seriam as situações em que a buzina deveria ou não ser acionada.

No entanto, não se pode deixar de atrelar a isso o lugar jurídico do automóvel. Já que a disputa por espaços e o dissenso sobre as velocidades consideradas adequadas para locomoção frequentemente envolveram concepções do certo e do errado, do prudente e do imprudente, é preciso investigar como se deu a inserção do automóvel dentro de um sistema moral socialmente partilhado, assim como no interior de uma ordem jurídica burocrática que o antecedia.

za”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 02/10/1929, p. 7. Quanto ao número de veículos circulantes em 1920, não há dados exatos. Entretanto, é de se supor que estava em torno de uma centena. Vejamos alguns dados: O *Almanaque do Ceará* de 1920 registra que havia oito “Garages” e quatro automóveis particulares na cidade. Cf. CAMARA, Sophocles Torres. *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1920. Fortaleza: Typ. Moderna, 1920. Supondo uma média de dez automóveis para cada “Garage” e mais outros particulares não registrados, a quantia ficaria em torno de cem. Nos processos registrados, o primeiro automóvel a aparecer com número de matrícula acima de cem foi em 1924. Quanto às queixas da polícia (registros de 1920-23) o primeiro aparece somente em junho de 1923. Além do mais, o registro de matrículas de *chauffeurs* entre 1917 (primeiro ano do registro) e 1921 (último ano registrado no arquivo) somam 88 exames de motoristas de automóveis feitos entre amadores e profissionais. Considerando, portanto, que em 1920 circulavam cerca de cem carros pelas ruas, o número mais que quintuplicou em oito anos.

Tanto esses sistemas quanto os conflitos pelo espaço e as percepções das velocidades estão inscritos nos documentos judiciais — registros dos acontecimentos onde tomam parte. Assim, a leitura das fontes foi feita de modo a identificar como as falas das testemunhas eram produzidas sob a consciência de que estavam ali para dar prestar algum esclarecimento à justiça sobre um distúrbio na vida social.

O primeiro capítulo desta dissertação, será dedicado à discussão teórico-metodológica sobre as fontes utilizadas. Tentar-se-á explorar as questões suscitadas pelo trabalho com processos criminais, e mais precisamente questões relativas à natureza da documentação, seu contexto de produção e seu potencial evidenciário.

Essa abordagem é interessante na medida em que nos permite conhecer a própria documentação com a qual se trabalha. Assim, é possível identificar o potencial heurístico das fontes selecionadas e saber quais as possibilidades que elas nos oferecem e quais seus prováveis silêncios. Visto que o aparelho que as produziu foi o sistema judiciário, uma leitura sobre o lugar do automóvel na doutrina jurídica foi construída a fim de se conhecer melhor o lugar social dos produtores daquela documentação e seu campo de ação. Isto foi feito a partir da obra *Accidentes de automóveis*, escrito em 1918 por um jurista fluminense. A leitura do livro nos permite compreender como cada processo judicial é regido por preceitos jurídicos que envolvem questões morais (os juízos de valor identificáveis nos diferentes grupos sociais), políticas (as posições sociais dos envolvidos em cada processo) e epistemológicas (fundamentadas em uma noção de prova que instrui o julgamento e rege a produção documental).

O segundo capítulo será dedicado à compreensão do processo histórico de construção dos espaços da cidade a partir da inserção e, mais especificamente, da expansão do uso de automóveis. A intenção principal do capítulo é apresentar ao leitor os elementos constituintes do espaço urbano de Fortaleza e os conflitos e entendimentos inerentes à sua ocupação pelos mais diversos agentes sociais.

Essa análise é entendida como necessária na medida em que o automóvel é um bem privado de uso no ambiente público. Isso põe seu usuário, teoricamente, entre a situação de utilizar o bem em sua posse de maneira a usufruí-lo nem sempre de acordo com as determinações regulamentares e a de usá-lo sem afetar o direito alheio. Como é de se esperar, a linha que separa essas duas maneiras de utilização do automóvel era frequentemente ultrapassada, resultando nas disputas judiciais e nos documentos que se teve acesso.

Finalmente, o terceiro capítulo tratará da forma como a velocidade atingida pelos automóveis — até então pouco conhecida dos cidadãos acostumados com outros meios e ritmos de locomoção — e o potencial comunicativo da buzina eram compreendidos pelos sujeitos. Visto que as impressões dos indivíduos sobre aqueles dois elementos eram expressados em âmbito jurídico, suas manifestações frequentemente assumiam tons acusatórios. Para dar provas de que seus testemunhos eram verídicos, aqueles sujeitos, por vezes, utilizavam-se de meios diversos para dar garantias de que a taxa deslocamento desenvolvida por um ou outro automóvel era alta ou baixa. Assim, tanto velocidade como buzina acabavam sendo utilizadas como armas das disputas, onde as impressões sobre elas eram construídas por meio de artifícios retóricos validadores de seus pontos de vista.

O fio que une os três capítulos é a concepção de que a inserção e multiplicação dos usos do automóvel implicavam em alterações na vida social. Essas mudanças ocasionaram conflitos relacionados às diferentes concepções de espaço e tempo. Conflitos esses registrados nos processos judiciais. Buscar-se-á saber por que meios aquelas transformações ocorreram.

Para a construção do trabalho, foram consultados trinta e quatro processos relativos a crimes de trânsito (disponíveis no Arquivo Público do Estado do Ceará - APEC). A seleção cobre os autos que registram trinta e dois acidentes provocados por automóvel, um por motocicleta e um por *trolley motor* (espécie de automóvel que podia ser adaptado a trilhos de trem). Dos documentos registrados pelo catálogo disponível no APEC, quatro ficaram de fora: dois por estarem em péssimas condições de manuseio e outros dois por não se encontrarem na caixa onde deveriam estar.

Vale advertir que, ao longo do texto, a palavra acidente será utilizada com alguma frequência para caracterizar os desastres de trânsito, de acordo com o segundo sentido expresso pelo dicionário Aurélio: “Acontecimento infeliz, casual ou não, e de que resulta ferimento, dano, estrago, prejuízo, avaria, ruína etc.: desastre. E[emplo]. *Acidentes de trânsito ocorrem frequentemente*”.² A opção pela utilização do termo, portanto, não está relacionada à concepção de que atropelamentos ocorriam por casualidade ou por motivo de “força maior”. A escolha deve-se a questões textuais. As implicações da classificação de alguns

² FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio da língua portuguesa*. Coord. Marina Baird Ferreira, Margarida dos Anjos. 5ª ed. Curitiba: Positivo, 2010, p. 36. Grifos no original.

acidentes como fortuitos ou casuais serão discutidas no segundo capítulo.

1) CRIMES DE TRÂNSITO

Quando se pensa na existência de um objeto como o automóvel pelas ruas de uma cidade, inevitavelmente tem-se de admitir que a sua inserção, assim como a expansão de seu uso, não ocorreram de forma harmoniosa no que diz respeito à sua relação com os pedestres e mesmo com os outros veículos. Desde seu aparecimento, e por diversas vezes, a utilização “indevida” da máquina, o desrespeito às normas — quando existentes —, os constantes desentendimentos entre os múltiplos usuários do ambiente público e as possíveis falhas técnicas eram apontados como elementos causadores de distúrbios em uma tão sonhada quanto improvável convivência pacífica entre os transeuntes do espaço público.

A frequência de acidentes no cotidiano das cidades depois da introdução e disseminação do uso do automóvel pode servir de ponto inicial de reflexão não somente sobre as razões que fazem com que os desastres de trânsito aconteçam, mas sobre as convenções e práticas sociais que estão por trás da conflituosa relação dos carros com os pedestres e outros veículos circulantes. Antes de adentrar mais especificamente nos pontos a serem abordados ao longo deste trabalho, algumas considerações devem feitas.

Primeiramente, deve-se levar em conta que a pluralidade da realidade e das experiências dos ocupantes dos espaços públicos pode ser considerada como um dos fatores que expõem o caráter conflituoso da utilização do automóvel. Isso porque a inserção desse veículo e a ampliação de seu uso deram-se em uma cidade configurada em moldes muito distintos dos atuais e que não foi previamente adaptada ou preparada para esse acontecimento. Ao contrário, os usuários dos veículos automotores disputavam cotidianamente os espaços da cidade entre si e com outros elementos que o antecediam. Além dos pedestres — que continuaram a transitar, por vezes despreocupadamente, pelo meio da rua por alguns anos —, bondes, carroças, animais, caixas, mercadorias, materiais de construção, entre uma infinidade de outras coisas eram conduzidos ou dispostos nas vias públicas antes da chegada dos carros. E isso não se extinguiu com a disseminação do transporte motorizado.³ Como será visto adiante, muitos dos desastres de trânsito ocorreram justamente devido à ocupação simultânea das vias públicas por automóveis, veículos de outras categorias, pessoas, animais e objetos.

³ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Na senda do moderno: Fortaleza, paisagem e técnica nos anos 40*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000.

Essas considerações são importantes para salientar que os espaços públicos, que eram os locais por onde os carros circulavam, não podem ser entendidos como espaços pré-construídos, onde cada elemento constituinte teria, a princípio, um lugar pré-determinado. Longe disso, é preciso pensá-lo como ambiente constituído historicamente e conflituosamente, no qual os usuários de automóvel tiveram que enfrentar concorrências de diversos tipos ao testar os limites das convenções anteriores de ocupação da cidade.

Em segundo lugar, entende-se que abordar o tema a partir dos desastres de trânsito pode oferecer frutífera contribuição na tentativa de se compreender o que significou a presença do automóvel nas ruas da cidade, pois as reações das pessoas aos acidentes podem oferecer evidências a respeito das diferentes apreensões da automobilidade. Diferentes porque a pluralidade dos indivíduos que ocupavam as ruas — palco da utilização desses veículos automotores — implicava na coexistência de regimes morais distintos, sendo estes, por sua vez, intrinsecamente ligados às diversas formas de compreender e de interagir com aquele objeto.

Juntamente com isso, a irregularidade do ritmo de disseminação do tráfego de automóveis, fortemente identificável nos primeiros anos de sua utilização na cidade, também pode ser considerada um fator extra para a existência de múltiplos entendimentos sobre aqueles veículos, visto que o contato com eles podia acontecer mais cedo ou mais tarde, ser menor ou maior, menos ou mais frequente de acordo com os locais por onde pessoas e carros circulavam. Com base nas reflexões de Antonio Luiz Silva Filho, sabe-se que os diferentes sujeitos e grupos sociais, em suas igualmente distintas temporalidades e espacialidades, calcaram suas experiências em épocas e ambientes variados: o estranhamento que muitos tiveram com a chegada do primeiro carro em 1909, por exemplo, só foi possível para outras pessoas dias, meses ou até mesmo anos depois.⁴

Do mesmo modo, não é improvável que algumas pessoas tenham vivido por décadas sem se submeterem aos imperativos de uma “cultura

⁴ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Na senda do moderno: Fortaleza, paisagem e técnica nos anos 40*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000. Também se manifesta a esse respeito GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Trad. Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 45-6.

automobilística”, para utilizar os termos de Marco Antonio Sávio.⁵ Assim como certamente deve ter havido indivíduos que entenderam o automóvel em seus aspectos, por assim dizer, positivos em determinado momento, mas um dos males da vida na cidade em outra ocasião. As opiniões do cronista João Nogueira⁶ — conhecido pelos seus escritos sobre a “Fortaleza velha”, nos quais frequentemente dedicava grande atenção às *tradições* da cidade e suas transformações ao longo do tempo — são exemplares a esse respeito.

João Nogueira posicionou-se de modo ambíguo em relação aos automóveis. Em duas de suas crônicas, esse objeto é considerado o responsável pelas modificações no modo de vida da capital cearense. Primeiro no texto “Fortaleza Antiga”, datado de abril de 1936, em que os constantes acidentes são apresentados pelo autor de forma irônica como índices de desenvolvimento: “Quanto mais os nossos carros quebrarem pernas e matarem gente, tanto melhor, porque tais acidentes mostram que a Fortaleza tem vida, tem gente, movimento e progrida”.⁷

Em outra crônica de sua autoria, “Enterros no tempo antigo”, de maio de 1934, Nogueira queixa-se do então recente hábito de transportar os mortos do local do velório ao cemitério em automóveis. A seu ver, o traslado realizado em veículos motorizados implicava em velocidades tais que descaracterizavam o ritmo próprio do ritual de despedida, a lentidão característica que permitia a familiares e amigos um prolongamento dos últimos momentos com o finado.⁸

Por outro lado, Nogueira isentou o automóvel de culpa em outras duas situações, implícita e explicitamente. A primeira situação aconte-

⁵ SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. São Paulo: Annablume, 2010.

⁶ João Nogueira (1867-1947) foi um engenheiro e cronista cearense. Era conhecido por sua defesa ferrenha das tradições da cidade e por sua crítica mordaz do progresso sem freios. Sua aversão não era às inovações em si (enquanto engenheiro, reconhecia algum valor em certas mudanças impostas à cidade). No entanto, suas críticas eram dirigidas à busca desmedida das novidades que levava os homens a esquecer suas raízes. Foi membro do Instituto do Ceará (Histórico, Geográfico e Antropológico) e sua coletânea de artigos intitulada *Fortaleza velha* foi publicada postumamente em 1954. Cf. NOGUEIRA, Carlos Eduardo Vasconcelos. *Tempo, progresso, memória: um olhar para o passado na Fortaleza dos anos trinta*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2006.

⁷ NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. [1954] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/PMF, 1980, pp. 165-6.

⁸ *Ibid.*, p. 84.

ceu após o lamentado corte de uma árvore igualmente considerada tradicional, o Oitizeiro do Rosário, em maio de 1929. Ao contrário de outros cronistas, que prontamente identificaram os “bêbados da gasolina” como responsáveis pela morte do vegetal, João Nogueira, em nenhum momento, citou o automóvel em seu texto “O oitizeiro da capela do Rosário”, limitando-se a um breve lamento pelo ato de desrespeito à tradição.⁹

Na segunda ele foi categórico. Em “O terço do cruzeiro” — datado de outubro de 1935 — quando deplorou a extinção desse tradicional evento da cidade, Nogueira se antecipou às possíveis acusações contra os carros: “Pela supressão do terço do Cruzeiro os tradicionalistas não se queixem do automóvel nem de certas ‘novidades’ de que está cheia a Fortaleza”.¹⁰ Essa pequena digressão, que inclusive extrapola o recorte temporal adotado neste trabalho, serve para deixar claro que os posicionamentos individuais com relação ao automóvel podiam ser — como de fato eram — ambíguos. Portanto, rechaça-se aqui uma divisão binária entre indivíduos sempre favoráveis e outros sempre contrários à existência dos carros.

Finalmente, já que está sendo privilegiada a análise da disputa pelos espaços da cidade entre motoristas de automóveis e outros transeuntes, bem como as percepções das velocidades com que aqueles veículos eram guiados e do potencial comunicativo da buzina, tomam-se como fonte do conhecimento histórico os processos relativos a crimes de trânsito em Fortaleza nos anos 1920. Essa escolha é justificada porque o tribunal era o lugar por onde se prolongavam alguns dos conflitos não resolvidos nas ruas. Com isso, torna-se relevante um olhar sobre os modos pelos quais tais querelas inscreviam-se no arquivo judicial. Desta

⁹ *Ibid.*, p. 157. A expressão “bêbados da gasolina” é de Otacílio de Azevedo (AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça*: reminiscências. [1980] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/Casa José de Alencar, 1992, p. 118). Também se manifestaram sobre o corte da árvore Gustavo Barroso, para quem os automóveis reclamaram a queda do Oitizeiro porque este atrapalhava as “curvas velozes” daqueles (*O Povo*. Fortaleza, 16/05/1929, p. 3); Alcides Mendes (“O oitizeiro”, *A Razão*, Fortaleza, 23/05/1929, p. 2); alguém que assinou como G. e culpava a “esthetica modernisante” da cidade (“Vão-se indo as reliquias do passado...”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 18/05/1929, p. 4); Nicolau de Assis (“O agio do progresso”, *Diário do Ceará*, Fortaleza, 26/05/1929, p. 2); Antonio Theodorico da Costa (“O oitiseiro macrobio”, *Gazeta de Noticias*, Ano II, N. 608, Fortaleza, 22/05/1929, p. 1).

¹⁰ NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha*: crônicas. [1954] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/PMF, 1980, p. 70.

forma, é pertinente uma breve apresentação dessa documentação e das partes que a constituíam para pensá-la teórica e metodologicamente.

1.1) Automobilidade no tribunal: o que diz e o que evidencia o arquivo judiciário

Nas ruas de Fortaleza durante a década de 1920, os atropelamentos por automóvel aconteciam com alguma frequência.¹¹ Parte desses casos chegava ao conhecimento da polícia e nem sempre se instauravam inquéritos para a apuração dos fatos. Os que chegavam a essa fase podiam ou não resultar em ações judiciais. Tudo isso era registrado e parcela desses registros chegaram aos nossos dias. Os casos que foram analisados neste trabalho, portanto, têm uma longa trajetória que vai desde o atropelamento na rua até a disposição dos papéis em uma instituição de pesquisa.

Os acidentes ocorridos chegavam ao conhecimento da polícia por diferentes meios: integrantes da força pública apresentando vítimas e/ou acusados na delegacia, queixas dos ofendidos, pessoas com ou sem relações com os atropelados, os próprios *chauffeurs*. Mas a maior parte chegava ao conhecimento da polícia por meios não identificados nos documentos.

Quando a polícia decidia abrir inquérito para apuração do caso, o ponto de partida era a autuação do acusado (geralmente já identificado) de cometer o suposto crime de atropelamento. Logo em seguida, fazia-se a convocação dos médicos legistas, realizava-se o exame de corpo de delito (ou autópsia) na vítima, tomavam-se os depoimentos do ofendido (e/ou responsável em caso de menor) e, quando a prisão era feita em flagrante, do acusado. Em alguns casos, algumas testemunhas já eram imediatamente levadas à delegacia para depor. Quando isso ocorria, dava-se a palavra ao acusado para manifestar suas discordâncias quanto

¹¹ As queixas de atropelamento registradas no início da década eram menos frequentes: foram apenas oito entre 1920 e 1923. Entretanto, no final dos anos 1920, os registros de atropelamentos, abalroamentos e choques contra paredes e postes eram mais frequentes: ocorreram ao todo dezesseis entre fevereiro e junho de 1928 e cinquenta e dois entre junho de 1928 e dezembro de 1929. Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189; APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro: 176; *Ibid.*, Livro 177; *Ibid.*, Livro 178; *Ibid.*, Livro 179.

ao que havia sido dito. Nas vezes em que as testemunhas não eram levadas de imediato para serem inquiridas, eram expedidos mandatos de convocação desses futuros depoentes (normalmente alguns dias após o acidente) e, em seguida, as certidões comprovando que essas pessoas tinham sido encontradas e convidadas a depor pelo oficial encarregado.

Na maioria dos casos, três testemunhas bastavam para a formação ou não de culpa. A conclusão da fase de inquérito policial é evidenciada por um relatório onde se definia se o caso deveria ser arquivado (caso não houvesse formação de culpa) ou encaminhado para a promotoria (se havia indícios de culpabilidade do *chauffeur*). O promotor então denunciava o acusado, arrolando as testemunhas que seriam ouvidas na fase seguinte do processo, e era feito o auto de qualificação do denunciado. Na forma como se encontra disposta a documentação, a denúncia da promotoria aparece na primeira folha do maço, encabeçando o processo, porém é possível notar, pelas datas (e pela própria lógica de funcionamento jurídico), que essa fase é posterior ao inquérito policial.

Aquelas testemunhas indicadas eram ouvidas em juízo. Ao fim de seus depoimentos, era dada a palavra ao promotor e ao advogado para que lançassem suas perguntas. Terminada essa fase, as manifestações destes dois profissionais eram produzidas para apontar, respectivamente, os motivos de condenar ou absolver o réu (eram poucos os casos, mas não inexistentes, em que a promotoria se pronunciava a favor do denunciado).

Seguiam-se as considerações do juiz. Ele indicava aquilo que considerava relevante para o seu julgamento, ponderava se havia atenuantes ou agravantes e pronunciava o veredicto. Em caso de condenação, era quase certo o pedido de apelação por parte do defensor (seguida pelas considerações da promotoria). Feitas as considerações de ambos e caso houvesse apelação, outro magistrado (de outra instância) fazia suas observações e definia a sentença final. Em caso de morte da vítima, era comum a convocação de um júri para definir a culpabilidade do réu.

No decorrer da leitura, entre cada uma dessas manifestações de testemunhas, advogados, promotores e juízes, é possível encontrar uma série de outros elementos componentes do processo: certidões, juntadas, assentadas, vistos, mandatos, procurações *apud acta*, conclusões, termos de fiança etc. De um modo geral, esses registros produzidos ao longo dos processos possuíam uma estrutura rígida e seus teores raramente diferiam de um processo para outro. Para a problemática que será posta aqui, eles pouco ou nada informam. Entretanto, para a apreciação dessa documentação como fonte do conhecimento histórico é preciso não

perder de vista a sua natureza. Aqueles elementos, então, ajudam a compreender o material com o qual se trabalha.

Tomando-os como ponto de partida, pode-se entender o processo judicial a partir de sua função: reestabelecer a “ordem” perturbada pela suposta ocorrência de algo condenável com base em um código pré-estabelecido. O reestabelecimento dessa “ordem” traduz-se em um processo burocrático e passa por uma série de procedimentos internos ao sistema jurídico: a inquirição de acusado e vítima, a existência de testemunhas que comprovem o crime, o seguimento de uma hierarquia das instâncias por onde o caso é avaliado etc. Assim, aquelas partes indicadas acima estão relacionadas ao funcionamento interno do procedimento jurídico. Nos dizeres de Ana Maria Camargo, elas são “marcas do seu contexto de produção”. Cada uma delas tinha uma finalidade específica para a continuidade e até mesmo para a legitimidade do processo, pois eram elas que tornavam válidos cada um dos procedimentos tomados.¹²

Para chamar a atenção sobre a importância desses detalhes (como as certidões, os mandatos, procurações) para o funcionamento do sistema jurídico, pode-se citar certo caso em que o relato de uma das testemunhas foi desconsiderado pelo fato do juiz não ter assinado a transcrição de seu depoimento.¹³ Isso indica que o andamento do processo está condicionado a um série de procedimentos codificados previamente — o advogado fez questão de citar o artigo do Código do Processo Criminal em vigência que exigia a assinatura do juiz — e, portanto, permitem entrever as etapas, as regras e os condicionamentos que são próprios do processo criminal.¹⁴ Assim, cada trecho desse tipo de documentação pode ser entendido não somente como um registro, mas também como um meio de ação. É isso que fortalece o caráter probatório desses documentos.

Essa observação traz à tona a questão da temporalidade do arquivo judiciário, pois essa documentação não foi escrita retrospectivamen-

¹² CAMARGO, Ana Maria. Os arquivos e o acesso à verdade. In: SANTOS, Cecília MacDowell; TELES, Edson; TELES, Janaína de Almeida (orgs.). *Desarquivando a ditadura: memória e justiça no Brasil*. vol. 2. São Paulo: HUCITEC, 2009, p. 428.

¹³ Arquivo Público do Estado do Ceará (APEC), Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1927/02.

¹⁴ GRINBERG, Keila. A história nos porões dos arquivos judiciários. In: PINSKY, Carla Bassanezi, LUCA, Tania Regina de (orgs.). *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2012, p. 121-2.

te, ou seja, não tinha o passado como seu tempo de referência: “O arquivo [judiciário] não escreve páginas de história”.¹⁵ Ao contrário, o presente era o tempo ao qual se remetia. Juntamente com isso, sua produção era ditada por fatores externos — as ocorrências criminais — e internos — as etapas e os procedimentos característicos do sistema jurídico. Daí o modo pelo qual ele é organizado (passível de pouca flexibilidade), a dependência do fim de uma fase para o início de outra, o respeito à hierarquia judiciária no decorrer do julgamento, a utilização de uma terminologia específica para cada situação etc. Desta forma, chega-se à conclusão de que esse tipo de documentação foi produzida mais com intuítos funcionais (de caráter burocrático e administrativo) do que monumentais.¹⁶

Entendido isso, pode-se tomar como base a contraposição proposta por Marc Bloch entre testemunhos voluntários e involuntários. Segundo Bloch, estes últimos seriam, para o historiador, aqueles detentores de maior confiabilidade, pois não tinham como intenção deixar para a posteridade a visão de mundo de quem os produziu.¹⁷ Para os sujeitos envolvidos em cada um dos processos, eram as implicações sobre o presente (e sobre o futuro imediato) que norteavam suas atitudes e manifestações no decorrer do processo judicial. Mas é possível lançar o seguinte problema: a referida documentação não é composta, em sua maior parte, de testemunhos voluntários (de acusados, vítimas, testemunhas, advogados etc.)? A resposta é sim, mas isso não invalida a análise.

Para permanecer na linha de pensamento de Bloch, mesmos os testemunhos voluntários podem ser inquiridos a fim de buscar esclarecimentos sobre as maneiras de viver e pensar dos grupos e indivíduos

¹⁵ FARGE, Arlette. *O sabor do arquivo*. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009, p. 14.

¹⁶ Aqui é preciso chamar atenção para a proposta de Jacques Le Goff de se trabalhar com o binômio *documento/monumento*. Não que essa documentação tenha sido produzida com fins monumentais, mas o fato de ela ter “sobrevivido” ao longo dos anos, sob a guarda de uma instituição que a disponibiliza para consultas, diz muito a respeito do interesse do Estado em garantir aos cidadãos o direito de acesso a informações sobre o passado e alimentar uma memória nacional. Assim, esses documentos — selecionados, separados, catalogados, enquadrados em um fundo ao lado dos seus “semelhantes” e disponibilizados — são vestígios de um passado que se pretende monumentalizar. Cf. LE GOFF, Jacques. *Documento/monumento*. In: _____. *História e memória*. Trad. Eduardo Leitão et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

¹⁷ BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou o ofício do historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002, pp. 76-7.

que se estuda. É preciso procurar nas palavras pronunciadas aquilo que foi dito sem efetivamente ter-se pretendido dizê-lo.¹⁸ É a partir disso, que se podem lançar as perguntas caras à problemática que aqui será proposta com o intuito de extrair daqueles discursos já cristalizados respostas satisfatórias para os problemas formulados sobre o objeto de estudo.

Retomando a questão da natureza da documentação utilizada, volta-se a citar Farge como referencial teórico. De acordo com sua abordagem, o arquivo judiciário produz um efeito de captar o real. Ele traz à tona uma série de indivíduos que não deixariam rastros de sua passagem pelo mundo — seja pela falta de interesse em registrar suas vidas, seja pela falta de condições para fazê-lo — não fosse a ocorrência de uma “perturbação da ordem”. Anônimos para a sociedade que os cercava, eles eram arrancados de sua obscuridade e convocados para fins que diziam respeito ao seu tempo, não à posteridade. O contato com a pluralidade de falas captadas pela polícia provoca a sensação de “imersão” em um mundo distante e, principalmente, diferente.¹⁹

Entretanto, é preciso não se deixar inebriar por esses sentimentos. As palavras ali escritas, em sua opacidade, nada podem dizer se não forem indagadas. Elas não são mudas, mas aquilo que falam (quando postas a falar) não constitui a verdade. Porém, sendo metodologicamente tratadas com vistas ao encaminhamento de uma problemática, podem dizer muito da verdade. Ao invés de recontar o que já foi dito ou de se preocupar em saber se o que foi relatado realmente aconteceu daquela forma, é preciso entender como se deu a articulação entre o que foi pronunciado, as concepções de mundo de quem falou e seu desejo de persuasão. De modo nenhum, Farge ignora as possíveis mentiras contadas nos inquéritos.²⁰ No entanto, isso não os compromete em sua “verdade”, pois as relações existentes entre as experiências de cada indivíduo com o que ele considerou válido expor podem ser interrogadas a

¹⁸ *Ibid.*, p. 78.

¹⁹ FARGE, Arlette. *O sabor do arquivo*. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009, p. 15.

²⁰ A autora fala da existência de “estratégias” utilizadas nos depoimentos dos inquiridos (p. 13). Como se verá adiante, aqui será privilegiada a ideia de “táticas” — em oposição às estratégias —, cara a Michel de Certeau, para analisar as possíveis implicações das escolhas feitas pelos sujeitos ao depor frente à polícia e à justiça. Cf. CERTEAU, Michel de. *Fazer com: usos e táticas*. In: _____. *A invenção do cotidiano*. Artes de fazer. 18ª edição. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2012.

fim de se buscar algum entendimento sobre suas realidades.²¹ Até porque, o que era dito, mesmo que não correspondesse ao “que realmente aconteceu”, poderia se constituir como uma “verdade” para quem o dizia. Dessa maneira, mesmo que os depoimentos prestados à polícia ou à justiça não correspondam ao que ocorreu, o fato de um indivíduo ter escolhido (ou ter-se sentido coagido a dizer) aquelas palavras daquela forma já se constitui como uma verdade.

Além do mais, deve-se considerar que o trabalho sobre fontes judiciais faz surgir outro problema: o da intermediação entre o que foi dito em juízo (ou na delegacia) e o que foi transcrito pelos escrivães. Carlo Ginzburg, em seu *O inquisidor como antropólogo*, chamou a atenção para a grande distância entre os sujeitos cujas realidades buscava compreender e os inquisidores cujas pré-concepções acabavam por produzir parte do que ficou registrado nos documentos.²²

Obviamente, a separação entre camponeses acusados de bruxaria e inquisidores formados em uma tradição teológica — que sequer falavam o mesmo idioma — é bem maior do que a dos cidadãos que depuseram e os juízes de Fortaleza. Contudo, o que se considera aqui é outro tipo de intermediação: o próprio sistema jurídico, situado entre a experiência de cada depoente com a automobilidade e a documentação que foi produzida.

Todas aquelas etapas encontradas nos autos (denúncia do promotor, convocação de testemunhas, coleta dos relatos etc.) compõem uma estrutura que é inerente às regras e às finalidades do sistema jurídico. Aqueles que ali depuseram tinham consciência da finalidade de seus relatos: acusar, defender(-se), eximir de culpa, provar imprudências etc. Portanto, não se pode perder de vista que é dentro dessa estrutura pouco flexível que se faziam os relatos. Estes certamente seriam diferentes se os mesmos sujeitos tivessem que expor suas opiniões em outro lugar, por outros meios. Ainda assim, esse entremeio não pode ser considerado uma barreira intransponível, é possível passar por algumas de suas brechas e compreender algo da realidade daqueles indivíduos.

Retomando o que foi exposto anteriormente, a existência de processos relativos a crimes de trânsito, amparados por uma legislação específica, sugere exatamente uma tentativa de se alcançar aquela

²¹ FARGE, Arlette. *O sabor do arquivo*. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009, p. 35.

²² GINZBURG, Carlo. O inquisidor como antropólogo. In: _____. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. Trad. Rosa Freire d’Aguiar e Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

impossível harmonia entre carros e pedestres citada acima. Ou, minimamente, tem na punição dos culpados a intenção de uma pedagogia exemplar para refrear os descuidos e abusos dos *chauffeurs*. Esse é o caso, por exemplo, em um dos processos por atropelamento, onde o Primeiro Promotor de Justiça, José Pires de Carvalho, ao sugerir ao juiz a negação do pedido de apelação feito pelo advogado de um motorista condenado, escreveu:

Trata-se de uma pena insignificantíssima, mas de muita vantagem prática, porque obriga os *taes chauffeurs* a viajarem nos seus veículos com maior cuidado, de modo a evitar os repetidos atropelamentos que se dão nesta capital.²³

As razões da instauração desses processos dizem respeito a aspectos diversos daqueles que se busca compreender aqui. Ao se debruçarem sobre os indícios 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 consequente 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 encontrar respostas que a satisfaçam. Nos termos de Carlo Ginzburg, esses relatos podem ser associado ao *fió* deixado por Teseu nos caminhos do labirinto do Minotauro, pois supõem uma intencionalidade e algum grau de consciência em sua produção. Entretanto, Ginzburg lembra que o mito nada fala sobre os *rastros* deixados pelo herói ateniense como resultado de sua passagem pelos corredores do labirinto.²⁴

Da mesma forma, entende-se aqui que seguir o andamento das fases de um processo e contar com outras palavras o que ele explicita pode não ser suficiente para os objetivos do historiador. Na documentação trabalhada encontra-se, paralelamente, rastros do que seriam as relações

²³ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1921/03, Fl. 43.

²⁴ GINZBURG, Carlo. *O fió e os rastros*: verdadeiro, falso, fictício. Trad. Rosa Freire d'Aguiar e Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

sociais mediadas pela presença do automóvel nas ruas da cidade. Esses indícios podem ser identificados, por exemplo, nos termos utilizados para expressar uma ideia ou nos encadeamentos lógicos apresentados para dar garantias daquilo que se fala. Deste modo, é pertinente buscar a relação entre o fio do relato e os rastros, deixados ao longo das falas dos envolvidos em um processo criminal, das múltiplas formas de compreender e lidar com a automobilidade no ambiente urbano.

Pode-se dizer que, 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, não seriam suficientes para a construção de um saber histórico que preze menos a reconstituição de cada acidente do que a tentativa de compreender como os sujeitos lidavam com a nova realidade das ruas trazida pelo crescimento da frota automobilística. Obviamente, não se pode ignorar por inteiro aquelas questões. De certa maneira, é possível extrair delas alguma orientação a respeito do modo pelo qual aquela sociedade encarava a automobilidade. No entanto, é preciso ir além do argumento central das falas dos envolvidos e buscar as possibilidades de entendimento, mesmo naquilo que foi dito sem a pretensão de dizê-lo.²⁵

No decorrer da leitura da documentação e sempre na esteira do objeto de estudo proposto, começa-se a perceber que a papelada judicial está repleta de pequenos indícios de como seriam as relações dos indivíduos com o automóvel circulante em Fortaleza na década de 1920. Retomando Farge:

O importante aqui não é mais saber se os fatos relatados ocorreram exatamente dessas maneira, mas entender como se articulou a narrativa entre um poder que obriga a isso, um desejo de convencer e o uso de palavras que se pode tentar descobrir se foram emprestadas ou não de modelos culturais locais.²⁶

Assim, refinando as perguntas, chega-se à seguinte questão: como e sob quais parâmetros os diferentes sujeitos sociais sentiram, perceberam, compreenderam e criaram suas representações dos veículos automotores? Juntamente com isso e tendo como premissa o fato desse

²⁵ BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou o ofício do historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002, p. 78.

²⁶ FARGE, Arlette. *O sabor do arquivo*. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009, pp. 34-5.

objeto ter sido inserido em um ambiente que não fora preparado para recebê-lo — já que o local de inserção (uma cidade periférica de um país periférico da modernidade ocidental e de economia basicamente agrária) era bastante distinto dos locais de produção, onde o processo de industrialização já estava consolidado —, cabe questionar como se articulavam suas propriedades intrínsecas (a velocidade, a composição etc.) ao que lhe era extrínseco (os usos que dele se fazia, os significados a ele atribuídos etc.).

Entende-se que essa pergunta é pertinente por três razões principais. Em primeiro lugar, vale lembrar que o automóvel é um bem privado, mas de uso no ambiente público. Isto significa que mesmo os menos abastados, mais cedo ou mais tarde, teriam algum tipo de contato com aquele veículo. Contato esse muitas vezes hostil, seja porque a circulação dos carros forçava a readaptação do ato de transitar pelas vias públicas, seja porque o preço a pagar por uma distração momentânea podia ser tão alto quanto a própria vida. Esse contato compulsório a que muitas pessoas eram submetidas gerava situações de risco aos múltiplos 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.²⁷

Como será mostrado adiante, essas perturbações, agravadas pela lenta alteração nos padrões de percepção, assim como as limitações do corpo humano principalmente para se esquivar dos carros em “carreira desmedida” de que nos fala Sevcenko, foram alvo de preocupação dos mais variados grupos.

Em segundo lugar, retomando o que já foi colocado anteriormente, há de se considerar que o processo de expansão da frota automobilística foi relativamente lento e, além do mais, o tráfego se concentrou, por certo tempo, na região central da cidade. Cabe assim ponderar que

²⁷ 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, p. 516.

enquanto uma grande variedade de pessoas lidava com a frequente passagem de carros ao seu redor, outras pouco ou nenhum contato tinham com qualquer automóvel por longos períodos de tempo e isso os fazia menos acostumados às velocidades atingidas, ao barulho produzido, entre outras consequências da existência do veículo automotor na cidade. Desta forma, deve-se sempre ter em mente que as diversas temporalidades e espacialidades ocasionaram também diferentes representações desse elemento que trazia consigo implicações diretas na relação entre espaço e tempo. Visto que essas temporalidades e espacialidades não são previamente determinadas para cada grupo social, mas socialmente construídas de acordo com as realidades e experiências dos sujeitos, a existência do automóvel nas ruas da cidade proporcionava alterações nos padrões de comportamento. Isso ocorria na medida em que as pessoas mantinham contatos — menos ou mais frequentes, mas acima de tudo diferentes —, com aquela máquina.²⁸

Por fim, como ficará mais explícito ao longo do texto, é interessante notar que os sujeitos postos a falar nos processos criminais deixam ao longo de seus depoimentos pequenos fragmentos discursivos que possibilitam alguma compreensão do modo pelo qual eles percebiam a automobilidade. 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 em seus discursos 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.²⁹

Feitas essas considerações, o tópico seguinte terá por objetivo realizar uma análise das leis que regulamentavam o uso do automóvel em Fortaleza. Para isso, será necessário não perder de vista a subordinação dos regulamentos (e das leituras que os juristas faziam deles) a um sistema jurídico e moral que os antecedia.

²⁸ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Na senda do moderno: Fortaleza, paisagem e técnica nos anos 40*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000.

²⁹ RICOEUR, Paul. Fase documental: a memória arquivada. In: _____. *A memória, a história, o esquecimento*. Trad. Alain François et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007, pp. 172-3.

1.2) Automobildade e jurisprudência

Sob a perspectiva em que este trabalho vem sendo construído — a de perceber algumas das mudanças causadas pelo automóvel quando da sua existência em uma cidade que não estava previamente aparelhada para recebê-lo —, uma questão se torna fundamental para a compreensão da forma como os sujeitos passaram a lidar com aquele novo aparato técnico em circulação: o aspecto legal da automobildade.

A opção por uma abordagem sobre a legislação vigente no período estudado é justificada em grande parte pelo corpo documental escolhido como fonte do conhecimento histórico. Isso porque, como foi ressaltado anteriormente, não somente a estrutura em que foi elaborada tal documentação, mas também sua própria existência eram regidas por um código pré-estabelecido.

Sob essa ótica, tem-se que a produção dos papéis que documentavam as disputas judiciais relativas a crimes de trânsito — dos quais se faz utilização como fontes históricas neste trabalho — está estreitamente relacionada ao fato do automóvel ser um elemento central na quebra da “ordem” baseada em um sistema moral que defendia o direito à integridade física dos cidadãos. É bastante sintomática, quando da apuração policial de um delito de atropelamento, a designação legal reservada ao carro utilizado na ação: objeto contundente.

Partindo dessa qualificação, chega-se, a princípio, ao entendimento de que, juridicamente, a perspectiva lançada sobre o automóvel era a de que ele possuía o poder de dano à integridade física tal como uma arma de fogo ou uma faca, por exemplo. Entretanto, é preciso esmiuçar essa suposta equivalência³⁰ a ponto de fazer surgir primeiro as diferenças entre os três objetos citados e, depois, as implicações dos entendimentos sociais sobre o lugar do automóvel, tanto como objeto de discussão na doutrina jurídica, quanto como objeto móvel nas ruas da cidade.

Parte-se das armas de fogo. Ao contrário dos veículos automotores, aqueles objetos são fabricados a fim de fornecer às pessoas um meio de agredir. De um modo geral, aquele que adquire um revólver tem em vista equipar-se de tal modo que, na emergência de um conflito contra outrem, tenha a possibilidade de provocar ferimentos em seu contendor. Ou, então, para aquele que anda armado, mesmo sem a perspectiva de um conflito imediato, a arma de fogo faz o papel de amedrontar possí-

³⁰ Equivalência não exatamente no tipo de ferimento causado (se perfurante, cortante ou contundente), mas no sentido de que os três elementos podem ferir e até matar.

veis adversários. O que não muda muita coisa, pois o medo causado surge justamente do entendimento de que aquele objeto certamente será usado em uma briga. É a esse fim que revolveres são fabricados.

Definitivamente, uma associação desse tipo de armamento com o automóvel seria no mínimo estranha, pois ninguém compra um automóvel de modo a manter possíveis contendores avisados de que o proprietário do veículo pode atacá-los com seu objeto se assim desejar.

Já uma faca apresenta características diferentes. Seus usos vão além do atentado contra alguém. Mesmo que seja plausível aceitar que exista quem compre tal objeto unicamente com o intuito garantir alguma possibilidade de autodefesa ou de ataque quando julgar necessário, também é totalmente aceitável a hipótese de que muitas agressões a faca foram feitas com utensílios antes comprados com a finalidade de uso doméstico. Nos dizeres de Michel de Certeau, isto se configuraria como um “modo de emprego” distinto do previsto.³¹ Pode-se dizer que tal improviso altera a “biografia” provável daquele instrumento: se antes estava destinado unicamente a cortar alimentos em uma cozinha, passou a ter em sua “vida” um episódio de ataque intencional a um ser humano.³²

Apesar de não ser inexistente a possibilidade de que algum motorista manobre seu carro com intenção de atingir alguém, tal finalidade é mais rara. De fato, em nenhum dos processos analisados nesta pesquisa, foram encontrados indícios de que um automóvel foi utilizado com o propósito exclusivo de lesar alguém. Portanto, parte-se aqui da perspectiva de que automóveis são comprados para outros fins. Os ferimentos e as mortes causados por meio desses veículos são, de um modo geral, decorrentes de uma série de fatores que serão tratados em outras oportunidades (excesso de velocidade, dificuldades de entendimentos sobre os lugares de pedestres e veículos, descuido de motoristas ou vítimas etc.). Isso é o que marca a diferença entre os carros e os dois outros objetos anteriormente citados.

³¹ CERTEAU, Michel de. Fazer com: usos e táticas. In: _____. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. 18ª ed. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 87.

³² A perspectiva de que as coisas possuem uma “biografia” é desenvolvida por Igor Kopytoff. Cf. KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, ARJUN. *A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural*. Trad. Agatha Barcelar. Niterói: EdUFF, 2008.

Uma implicação direta disso é o fato de que, com uma única exceção, todos os crimes de trânsito pesquisados (em que houve condenação) terem sido tratados juridicamente como culposos.³³ Apesar de essa caracterização nem sempre ter sido explicitada nas manifestações de promotores e juizes, em nenhum dos casos fez-se menção às intenções criminosas dos *chauffeurs*. Mesmo no crime que o juiz caracterizou como doloso, a concepção do magistrado foi menos baseada em uma intenção do réu do que na assunção do risco inerente à sua forma de dirigir.

No decorrer dos processos, o enquadramento (ou não) de cada delito em um artigo do Código Penal (1890) era feito pelo promotor de acordo com o que havia sido apurado pelo inquérito policial. Logo, cabia à promotoria definir se um atropelamento era passível de investigação jurídica ou de arquivamento. Em casos onde havia formação de culpa, dois eram os artigos nos quais os crimes costumavam ser enquadrados:

Art. 297. Aquelle que, por imprudencia, negligencia ou impericia na sua arte ou profissão, ou por inobservancia de alguma disposição regulamentar commetter, ou for causa involuntaria, directa ou indirectamente de um homicidio, será punido com prisão cellullar por dous mezes a dous annos.

[...]

Art. 306. Aquelle que por imprudencia, negligencia ou por inobservancia de alguma disposição regulamentar, commetter ou for causa involuntaria, directa ou indirectamente, de alguma lesão corpo-

³³ A exceção foi a decisão do juiz substituto Remigio Ribeiro Aboim, que ponderou que tendo o atropelamento acontecido no desvio da linha de um bonde, estava provada a “imprudencia, impericia e ipso facto o dolo”. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/03, Fl. 31. Ao todo 34 processos foram analisados com as seguintes conclusões: nove condenações por crimes culposos (das quais duas por júri e duas com direito a *sursis*), uma condenação por crime doloso (mas descrito como incurso no artigo 306 do Código Penal), dez absolvições por casualidade (duas por júri), três absolvições por imprudência da vítima, três absolvições por provas inconclusivas (*in dubio pro reo*), seis foram arquivados após o inquérito policial e dois têm resultados desconhecidos (documentação incompleta).

ral, será punido com a pena de prisão celular por quinze dias a seis meses.³⁴

Como é possível perceber, a diferença básica entre os dois artigos é que o primeiro trata de homicídios, enquanto o segundo de lesões corporais — respectivamente, capítulos I e V do título X (que tratava dos “crimes contra a segurança de pessoa e vida”) do referido Código Penal. No mais, ambos diziam respeito a delitos causados por imprudência, imperícia, negligência ou inobservância de disposições regulamentares.

Para tratar desse tema, vale a referência a um livro publicado no ano de 1918, no Rio de Janeiro, pelo jurista Gregório Garcia Seabra Junior.³⁵ Intitulada *Accidentes de automoveis*, a obra é representativa da preocupação crescente dos juristas com a nova realidade proporcionada pela circulação dos carros na cidade. Realidade essa que implicava na ocorrência de atropelamentos e, portanto, ia de encontro à perspectiva do direito das pessoas à integridade física. Essa publicação é importante para este estudo porque permite algumas reflexões sobre o sistema que possibilitou a produção da documentação aqui trabalhada: a jurisprudência.

Cabe uma breve explanação do “lugar social” do autor e dos pontos tratados ao longo de seu livro para, em seguida, nos determos na abordagem sobre os temas específicos que serão aqui trabalhados.³⁶

Quando publicou o livro, Seabra Junior atuava como advogado no Distrito Federal. Ele tinha fortes vínculos com a classe dos *chauffeurs* da cidade, atuando como defensor da Sociedade Resistência dos Motoristas.³⁷ Seu envolvimento com a questão automobilística era tal que foi um dos convidados para compor a mesa da sessão solene da Federação dos Conductores de Vehiculos, que reunia o Centro dos

³⁴ REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. *Coleção de Leis do Brasil*. Vol. X, 1890, p. 2664. Texto referente ao Decreto nº 847, de 11 de Outubro de 1890.

³⁵ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918.

³⁶ A ideia de “lugar social” é cara a Michel de Certeau. Cf. CERTEAU, Michel de. A operação historiográfica. In: _____. *A escrita da História*. Trad. Maria de Lourdes Menezes. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010, pp. 65-119.

³⁷ “Em torno dos crimes que os chauffeurs praticam”, *A Noite*, Rio de Janeiro, 12/04/1918, p. 3.

Chauffeurs, a própria Resistência dos Motoristas e duas outras sociedades (a dos ferroviários e a dos cocheiros e carroceiros).³⁸

No próprio livro, três pareceres precedem os escritos de Seabra Junior. Todos salientam suas relações com a classe dos *chauffeurs*. O primeiro deles, Evaristo de Moraes, escreveu que, “como constante patrono de *chauffeurs*”, o autor ficou impressionado com atos policiais e judiciais, ocorridos no Rio de Janeiro, não conformes com o Direito, o que fez surgir seu interesse sobre a questão jurídica em torno da automobilidade.³⁹ Já Justo Mendes e Ademar Tavares demonstraram, respectivamente, surpresa pela imparcialidade⁴⁰ e pela “accentuada despaixão”⁴¹ do autor. Entretanto, como veremos, é possível notar em alguns momentos sua tendência favorável aos guiadores.

O livro de Seabra Junior está dividido em dez partes: 1) preliminares; 2) licença e identificação dos *chauffeurs*; 3) condições de exercício da profissão; 4) o automóvel em marcha; 5) responsabilidade criminal; 6) causas de irresponsabilidade criminal; 7) identificação de responsáveis pelos acidentes; 8) delitos de fuga; 9) regime processual; e 10) legislação de veículos (do Rio de Janeiro). Para a elaboração de sua obra, o advogado buscou amparo teórico em oito autores brasileiros e onze estrangeiros — cinco italianos, dois franceses, um alemão, um belga, um espanhol e um argentino — sobre Direito Penal e, a respeito do lugar do automóvel na jurisprudência, basicamente em autores de outros países — onze da França e um da Espanha. Somente um brasileiro, Ademar Tavares, já tinha escrito sobre este último tema. Ele (o mesmo que escreveu um parecer ao livro de Seabra Junior) foi autor do texto *O automóvel perante a justiça criminal*, proveniente, na verdade, de uma conferência feita em julho de 1914 na Chefatura de Polícia.⁴²

³⁸ “Federação dos Conductores de Vehiculos”, *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27/07/1917, p. 6.

³⁹ MORAES, Evaristo de. Este livro. In: SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação*. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918.

⁴⁰ MORAES, Justo R. Mendes. Parecer. In: SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Op. cit.*

⁴¹ TAVARES, Ademar. Parecer. In: SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Op. cit.*

⁴² “Conferencia Ademar Tavares”, *Fon-Fon*, Ano VIII, N. 32, Rio de Janeiro, 08/08/1914, p. 40. Seabra Junior também fala da conferência. SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Op. cit.*, p. 18.

Tavares também já tinha escrito um artigo para a Revista de Direito e Processo Penal, intitulado *A justiça, a polícia e os automóveis*.⁴³

Antes de iniciar a análise do conteúdo do livro de Seabra Junior, é interessante fazer duas constatações. A primeira diz respeito à predominância, entre as referências bibliográficas do autor, de obras especificamente sobre o Direito Criminal e Penal — vinte livros e quatro revistas — sobre aquelas que tratavam do automobilismo — quatorze livros. Isso é uma evidência de que a automobilidade possuía implicações que diziam respeito a um sistema de valores socialmente compartilhados que a antecediam, o que significa que não é possível pensar em prudência ou imprudência ao volante, por exemplo, se não tivermos em mente quais as concepções daqueles sujeitos sobre o que era adequado ou inadequado na vida em sociedade. Até porque os documentos aqui priorizados como fontes de conhecimento — os processos criminais — têm sua origem em condutas consideradas desviantes.

A segunda constatação é referente à necessidade de buscar em autores estrangeiros (principalmente nos franceses) o que ainda era pouco trabalhado no Brasil. Pode-se sugerir daí que à introdução do automóvel neste país seguiu-se a importação de formas de como lidar com ele. Na medida em que o aumento do seu uso ameaçava aqueles direitos individuais do qual se falou anteriormente, mas sem a possibilidade de privar os proprietários do direito à utilização de um bem, o jurista brasileiro buscou soluções em países que já tinham passado pelas experiências de inserção e multiplicação dos automóveis pelas suas cidades.

Enquanto isso, cabia aos chefes de polícia definir para suas cidades, estados ou para o distrito federal regras para diferenciar usos permitidos e proibidos do veículo de maneira a que todos pudessem, teoricamente, usufruir do espaço público sem interferir nos direitos dos outros. No Ceará, dois regulamentos vigoraram durante a década de 1920: um de 1917 e outro de 1925. De um modo geral, o teor das regulamentações cearenses do período mesclava medidas preventivas, que visavam ao entendimento comum entre os usuários do espaço público, e medidas fiscalizadoras, que possibilitavam a ação da polícia (e depois da justiça) na identificação e punição dos que infringiam as regras.⁴⁴

⁴³ Esse texto saiu no primeiro volume da revista, em 1913, que tinha com um dos editores o próprio Seabra Junior. Cf. “Revista de Direito e Processo Penal”, *Correio da Manhã*, Ano XIII, N. 5268, 21/07/1913, p. 4.

⁴⁴ Há também uma terceira característica: o lado discriminatório dos regulamentos, pois, como será observado em outro momento, as exigências feitas aos que pretendiam trabalhar como *chauffeurs* profissionais incluíam “atestados de

Desta forma, reitera-se que a elaboração e a aplicação dos regulamentos de veículos eram, na verdade, regidas por um sistema mais amplo e mais antigo. Por trás da organização dos espaços ocupados por veículos recém-chegados (mas também por pedestres, animais, mercadorias, matérias-primas), havia o princípio de respeito à vida, à integridade física e à propriedade, como bem evidencia um dos artigos do *Regulamento Policial* de 1917, vigente até meados da década de 1920:

Art. 100 — Os cocheiros, carroceiros e motoristas em geral, além da responsabilidade pelos danos que causarem por imprudencia ou impericia e da respectiva indemnização pecuniaria aos passageiros e multas por infrações, *ficam sujeitos ás penas criminaes em que possam incorrer.*⁴⁵

Na concepção dos que elaboravam os regulamentos, se os motoristas seguissem à risca as normas regulamentares, a princípio, não haveria desastres de automóvel. Diz-se a princípio porque sempre se considerava a possibilidade de um desastre resultar da obra do acaso. Esse será o ponto de partida para a análise do livro de Gregorio Seabra Junior: a distinção entre dolo, culpa e casualidade.

Como foi dito anteriormente, os *chauffeurs* acusados de causar atropelamentos em Fortaleza nos anos 1920 foram denunciados pelos promotores como incursos nos artigos 297 (que tratava dos homicídios) ou 306 (referente às lesões corporais) do Código Penal de 1890. Seabra Junior dedica muitas linhas a essa questão. O percurso da argumentação do autor é interessante.

Segundo ele, os fatos humanos tratados no Código Penal eram de três tipos: dolosos, culposos e casuais. No entanto, afirmou de antemão que somente os dois últimos interessavam para os fins do seu trabalho.⁴⁶ Sua concepção de ação dolosa incluía apenas aquilo que era “*previsto e*

conduta”, “asseio”, “decência”, restrição de hábitos como o de fumar etc., o que demonstra que as tensões entre as diferentes hierarquias sociais acabavam reverberando nas regulamentações criadas pelo poder público. Isso será melhor explorado no segundo capítulo.

⁴⁵ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, p. 38. Grifos meus.

⁴⁶ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, p. 187.

querido pelo agente”.⁴⁷ Esse ponto de vista certamente estava relacionado àquelas relações de Seabra Junior com os *chauffeurs*, que foram indicadas acima. No mesmo ano de publicação do livro, esse advogado e seu sócio atuaram, segundo nota do jornal carioca *A Noite*, em favor de um *chauffeur*:

No dia 6 de abril último [1918] [...] o “chauffeur” Delphim Lourenço, conduzindo um automovel, atropelou e matou, no largo de Catumby, o menor Walter [...].

O Delegado do 9º districto, Dr. Sylvestre Machado, autuou o “chauffeur” em flagrante como incurso nas penas do crime de homicídio doloso e fel-o remetter para a detenção.

Os advogados da Sociedade Resistência dos Motoristas, Drs. Gregorio Garcia Seabra Junior e Adhemar de Mello, impetraram ao juiz da 4ª Vara Criminal uma ordem de “habeas corpus” em favor do “chauffeur” para a desclassificação do delicto.⁴⁸

O delegado justificou a caracterização do delito como doloso porque, sabendo o motorista que se tratava de uma rua movimentada e “passando por ali com velocidade, como passou, tinha manifesta vontade de matar”.⁴⁹ O juiz, por sua vez, concedeu o *habeas corpus* requerido pelos advogados argumentando que não ficou provada no inquérito a intenção de matar. O crime foi então desclassificado para homicídio culposo e o réu pôde defender-se em liberdade.⁵⁰

Nota-se que entre as duas possibilidades de classificação de um crime como doloso — ter intenção de matar e assumir os riscos de suas atitudes — Seabra Junior não só se manifestou em favor da primeira nesse caso específico, como também pretendeu difundir a ideia através de seu livro. Sua perspectiva de que os crimes de automóveis deveriam ser considerados culposos é mais explícita em outro momento.

No capítulo em que trata do “dolo nos accidentes de automoveis”, o autor admite:

⁴⁷ *Ibid.*, p. 194. Grifos do autor.

⁴⁸ “Em torno dos crimes que os chauffeurs praticam”, *A Noite*, 12/04/1918, p. 3.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 3.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 3.

O automovel não é uma arma mortifera, é um vehiculo, destinado á condução de passageiros ou de cargas, com rapidez, mas isto não obsta que os “chauffeurs” lancem mão d'elle, para ferir ou matar alguém, com o mesmo intuito doloso e mesmo com mais facilidade com que se emprega para esse fim um punhal, um revolver ou qualquer outro instrumento apto para produzir tal resultado.⁵¹

Entretanto, Seabra Junior discorda — em tom de revolta — da postura de alguns promotores públicos e juizes. Segundo ele, esses juristas viam na condenação por prática dolosa uma forma de contenção dos crimes de ferimentos e homicídios causados por atropelamentos que se reproduziam e aumentavam consideravelmente. Isso porque o homicídio doloso seria enquadrado nos artigos 294 do Código Penal e não no 297. Isso acarretaria em um aumento da pena máxima de dois para trinta anos.⁵² Já a lesão corporal dolosa era prevista nos artigos 303 e 304 (cárcere por um e seis anos, respectivamente), enquanto a culposa estava incurso no 306, cuja pena associada era de, no máximo, seis meses.⁵³

Gregorio Seabra Junior, portanto, tinha motivos para combater o enquadramento de atropelamentos como delitos dolosos, dadas as suas implicações penais. Um dos promotores que mais classificava delitos de automóvel como dolosos era o Dr. Gomes de Paiva, 5º Promotor Público, a quem Seabra Junior denominava “chefe” de uma “escola”: a que dizia ser “doloso o que, na realidade, [era] apenas culposo”.⁵⁴

Após apresentar um caso em que o tal promotor enquadrou o crime de assassinio de uma mulher praticado por um *chauffeur* como doloso e não culposo, Seabra Junior escreveu:

Vamos, por isso, abordar essa importante e melindrosa questão, expondo-a e estudando-a á luz da doutrina dos mais abalisados escriptores, e, dei-

⁵¹ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, p. 215.

⁵² REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. *Coleção de Leis do Brasil*. Vol. X, 1890, p. 2664. Texto referente ao Decreto nº 847, de 11 de Outubro de 1890.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, p. 217.

xando aqui, como um protesto, a nossa opinião a respeito, contraria, em absoluto, a tão truculento modo de agir.⁵⁵

A citação será longa, mas vale a pena apresentar a forma como o autor se manifestou ao concluir o capítulo que trata da questão do dolo:

Em vez de levarem os Promotores Publicos a procurar torcer a verdade dos factos, a fazer *gymnastica*, nas suas denuncias, classificando errada e propositalmente os delictos imputados aos *chauffeurs*, tirando-os dos artigos do Cod. Penal, em que elles devem ficar, para encaixal-os, á força, em outros, constituídos por elementos completamente diversos, na essencia da sua figura juridica, sómente porque sujeitam a penas mais elevadas e de, por sua vez, os juizes concorrerem, acceitando-lhes as denuncias em taes condições, para a consummação de semelhantes attentados á liberdade individual, *melhor seria que todos procurassem obter regularmente a reforma da nossa legislação penal.*

Si as penas estabelecidas no Codigo, para os delictos involuntarios, não correspondem actualmente ás necessidades do nosso meio, *feitas, como foram, em outras épocas em que não havia, nesta cidade, uma circulação de vehiculos tão intensa e tão perigosa, como é a dos automoveis*, modifiquem-se as disposições penaes, que regem essa materia, augmentem-se as penalidades, mas nunca se procure punir criminosos, falseando a verdade dos factos, deturpando a lei, praticando, emfim, aquelles que estão encarregados de velar pelo exacto cumprimento e respeito della, *delictos muito mais graves e de consequencias muito mais funestas, do que os que se tem em vista reprimir!*⁵⁶

Além da reiteração de sua discordância quanto à identificação dos crimes, a seu ver, culposos como dolosos, o que ele disse no segundo parágrafo está fortemente vinculado àquilo que foi dito anteriormente: a

⁵⁵ *Ibid.*, p. 219.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 230. Os grifos em “gymnastica” e “chauffeurs” são do autor. Os outros são meus.

punição dos *chauffeurs* só era possível dentro de um código que fora elaborado antes da chegada dos automóveis no Brasil (o primeiro foi o de Henrique Santos Dumont em 1900,⁵⁷ portanto o Código Penal já vigorava havia dez anos). Isso só era possível porque as implicações de um atropelamento (lesões corporais ou morte da vítima) eram fatos condenáveis na sociedade onde o carro foi inserido.

Há mais. Na última sentença do trecho citado, é possível encontrar algo revelador do seu posicionamento na discussão. Ora, Seabra Junior escreveu com todas as letras que condenar um *chauffeur* por homicídio doloso ao invés de culposo teria consequências mais funestas do que a morte de um pedestre. Se isso não passou despercebido pelos comentaristas que definiram a obra como desprovida de parcialidade e paixão, provavelmente eles compreendiam as implicações jurídicas de um acidente de automóvel da mesma maneira que Seabra Junior.

A distinção entre dolo e culpa discutida pelo jurista carioca apareceu, em parte, em um dos processos analisados nesta pesquisa: aquele citado anteriormente em que o juiz qualificou certo atropelamento como doloso. O advogado do caso, ao defender o *chauffeur* — acusado de ter atropelado uma criança que descia de um bonde no momento em que este fazia uma curva —, procurou argumentar que o evento não estava incurso no artigo 306 (lesões corporais) como denunciara o 2º Promotor de Justiça, mas no 27§6 do Código Penal, que dizia que “não [eram] criminosos [...] os que commetterem o crime casualmente, no exercicio ou pratica de qualquer acto licito, feito com attenção ordinaria”.⁵⁸

Ao retrucar essa observação, o promotor argumentou no sentido de que o delito era doloso porque, mesmo que não “desejado” nem “esperado”, estava na previsão de seu autor pelas características materiais e topográficas do lugar.⁵⁹ O juiz, por sua vez, considerou improcedente o que disse o advogado e seguiu o promotor, considerando que a

⁵⁷ SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000, p. 9.

⁵⁸ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/03, Fl. 26v. A respeito do artigo 27§6, cf. REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. *Coleção de Leis do Brasil*. Vol. X, 1890, p. 2664. Texto referente ao Decreto nº 847, de 11 de Outubro de 1890.

⁵⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/03, Fl. 27v.

“imprudencia, [a] impericia e ipso facto o dolo” eram provadas pelo fato do atropelamento ter ocorrido no desvio do bonde.⁶⁰

Apesar do caso ter ido no sentido combatido pelas teses de Gregorio Seabra Junior, as consequências não foram bem aquelas que o jurista carioca temia: mesmo tendo julgado tratar-se de dolo — a lembrar, incurso no artigo 303 do Código Penal —, o juiz manteve o caso incurso no artigo 306 (que tratava de crimes culposos). Logo, em termos penais, não havia diferença decidir entre dolo ou culpa, já que o que determinava a punição era o artigo no qual o crime era denunciado e julgado.

Voltemos ao trabalho de Seabra Junior.

Rejeitando a hipótese de que os acidentes poderiam ser vistos como dolosos sem provas definitivas de que havia intenção do motorista, restavam, para o autor de *Accidentes de automoveis*, duas outras possibilidades: os fatos culposos e os casuais. É importante observar que os processos analisados nesta pesquisa — com a exceção já mencionada — foram inicialmente denunciados como culposos (incursos nos artigos 297 ou 306), mas muitos réus acabavam absolvidos dentro do que previa o sexto parágrafo do artigo 27 (que inocentava os réus que cometiam crimes casuais). Recuperemos os dados: ao todo houve nove casos de condenação culposa, uma dolosa e dez absolvições assentadas na hipótese do acaso.

Nota-se que, dos registros que chegaram aos nossos dias, houve paridade entre os processos que acabaram em condenação e os que foram julgados fatos casuais. Porém, há mais. Outros seis atropelamentos não chegaram à fase judicial. Após a entrega dos autos aos promotores, estes decidiram que não cabia o indiciamento do acusado por diferentes motivos. Em dois deles, a razão foi justamente o acaso. Pode-se imaginar que, acrescidos a esses, ocorreram tantos outros que não chegaram ao conhecimento da polícia — precisamente pelo fato de *chauffeurs* e vítimas terem concordado que não houve culpa, mas que o fato fora mera obra do acaso — e, portanto, não houve registro.⁶¹

A ideia de que alguns atropelamentos aconteciam por acaso permite inferências interessantes sobre a realidade das ruas da capital

⁶⁰ *Ibid.*, Fl. 31.

⁶¹ Houve uma situação em foi iniciativa e insistência do próprio motorista levar o caso à delegacia, pois a vítima reconheceu que não houve culpa no *chauffeur*. Esse caso será tratado no capítulo seguinte. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/05, Fl. 6.

cearense e a percepção que os sujeitos tinham dela. Como a cidade e seus ocupantes será o tema do próximo capítulo, deixa-se em suspenso a questão do acaso para retomá-la em momento mais oportuno.

Finalmente, tem-se a definição de crime culposo para o jurista carioca. Segundo ele, os elementos constitutivos do delito culposo seriam a imprudência, a imperícia, a negligência ou inobservância do regulamento. Por isso a sua concepção de que crimes dessa natureza deveriam ser enquadrados nos artigos 306 ou 297 (lesão corporal e homicídio respectivamente).

Essa concepção tem reverberações em Fortaleza. Um dos juízes que mais aparece nos processos, em suas considerações sobre um caso, fez a seguinte observação: “o homicídio culposo se dá quando, por parte do agente, há imprudencia, negligencia, impericia na sua arte ou profissão, ou ainda inobservancia de alguma disposição regulamentar”.⁶² Pensamento diferente do juiz que associou imprudência e imperícia ao dolo, Remidgio Ribeiro de Aboim, e que só apareceu em um processo como suplente. Assim chega-se a conclusão de que, em Fortaleza, os casos eram geralmente tratados de forma semelhante a que Seabra Junior preconizava em sua obra jurídica.

Outro ponto a destacar do livro de Gregorio Seabra Junior e que tem vital importância nos processos trabalhados diz respeito à velocidade com que os automóveis eram guiados. Para ele, quase todos os acidentes eram causados pelo excesso de velocidade, o que seria o “grande vício da locomoção nova”.⁶³ Ele assume, de início, a postura de quem condena os excessos de velocidade e exige punição aos infratores, porém no desenrolar de sua argumentação induz o leitor novamente a uma perspectiva implicitamente favorável aos *chauffeurs*.

Grande parte do tópico dedicado à velocidade, Seabra Junior apresenta meios utilizados em diversos países para a medição das carreiras desenvolvidas, possibilitando assim a punição dos infratores. Velocímetros, cronômetros e fotografias foram, segundo ele, artifícios utilizados pelas polícias estrangeiras, mas sem obtenção de resultados satisfatórios. A informação sobre as frustradas tentativas de outros

⁶² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/11, Fl. 25v e 26. O juiz Gabriel José Cavalcante, responsável pela declaração, aparece em doze dos vinte e oito casos que chegaram ao tribunal.

⁶³ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionais dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, p. 76.

países em acabar com os excessos de velocidade é bastante repetida. Seria essa uma maneira de salientar que as acusações contra *chauffeurs* sobre a rapidez com que andavam seriam infundadas, pois careciam de provas concretas? Suas manifestações a respeito do único meio utilizado até então no Rio de Janeiro — a prova testemunhal — indicam que sim:

[...] a constatação do excesso de velocidade, infração regulamentar [...] é feita, como se diz vulgarmente, — “a olho”, pelos guardas encarregados do serviço nas ruas, *na sua maior parte ignorantes*, desconhecedores d’elle e por isso mesmo incapazes de fornecerem com o seu testemunho, uma prova sufficiente e valiosa do excesso de velocidade, que constitúe, segundo todos os escriptores, uma questão muito difficil de apurar.

[...]

[...] os Juizes têm nos processos instaurados apenas como prova do excesso de velocidade, os depoimentos, ora desses guardas, ora de testemunhas, *muitas vezes ignorantes e até analfabetas*, que não conhecem absolutamente a marcha regulamentar estabelecida para os automoveis [...].⁶⁴

Como será visto no terceiro capítulo deste trabalho, também em Fortaleza a categorização de pessoas pela suposta capacidade de identificar velocidades costumava ser seguida de distinções que punham de lados opostos sábios e ignorantes, cultos e incultos, letrados e analfabetos. Entretanto, muitas vezes as impressões a respeito da taxa de deslocamento dos veículos podiam ser calcadas em experiências cotidianas e argumentações lógicas que nem sempre favoreciam aos *chauffeurs*.

O terceiro ponto trabalhado por Seabra Junior (que será retomado em outro momento) é a questão da imprudência dos pedestres nos acidentes. Sobre isso, é interessante o ponto de vista do autor. Primeiro ele afirma que “o transeunte tem liberdade de circular por onde e quando queira”.⁶⁵ Já na página seguinte, muda completamente o tom:

A prudencia que deve ter o transeunte, varia segundo o lugar em que elle se acha na via publica. Nas cidades, o espaço que lhes é reservado constituindo seu dominio exclusivo é — o passeio. Ex-

⁶⁴ *Ibid.*, p. 82-3. O grifo em “a olho” é do autor. Os outros, meus.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 238.

pondo-se ao perigo, arriscando-se na rua, elle sabe perfeitamente que se expõe a entrar em contato com os numerosos vehiculos que ahi circulam: deve ter, pois, ter toda a sua atenção presa ao movimento da rua e velar pela sua propria segurança.⁶⁶

A argumentação do advogado carioca tendia para a concepção de que o pedestre podia supostamente fazer o que bem entendesse na rua, mas, em caso de acidente, ele seria considerado o responsável. Contudo, ele tende a condenar diversos hábitos e, por conseguinte, atenuar a culpa dos guiadores em alguns acidentes sob a alegação de “imprudência da vítima”. Atitudes como atravessar a rua lendo jornal, descer de bonde sem observar o movimento de carros, caminhar a passo lento ou “correr até perder a respiração” eram condenadas de modo a presumir maneiras e lugares adequados aos pedestres.

O livro de Gregorio Garcia Seabra Junior é uma importante fonte da perspectiva do direito criminal e penal sobre os acidentes de automóveis. Seu valor para a presente pesquisa é potencializado pela identificação de temas muito recorrentes nos processos criminais como a casualidade, a velocidade, a imprudência do *chauffeur* e do pedestre. O fato de essa obra ter sido publicada em local diferente do recorte espacial privilegiado neste trabalho não invalida sua utilização dentro das análises aqui postas. Por dois motivos inter-relacionados.

Antes de tudo, por se tratar de uma obra jurídica. Isso implica que seu texto foi produzido com o intuito de acrescentar algo a respeito de um tema — os aspectos criminais da automobilidade — dentro dos preceitos de um sistema mais amplo que é a jurisprudência. Essa amplitude abrange outros países que possuíam preceitos jurídicos convergentes em muitos pontos — daí a possibilidade para o autor de buscar em outras terras bibliografia específica sobre a temática. Os princípios jurídicos seguidos por um advogado, como Seabra Junior, não obrigatoriamente diziam respeito ao local de ação do jurista. Eles podiam estar relacionados, por exemplo, a correntes de pensamento que unem juriconsultos de diferentes locais. O próprio Seabra Junior utilizou-se bastante da confrontação de autores procedentes de outros países para chegar às suas conclusões. Se os regulamentos de veículos variavam de acordo com o lugar, o sistema que orientava os processos criminais em sua totalidade era de abrangência federal. Logo, mesmo que houvesse

⁶⁶ *Ibid.*, p. 239.

diferenças entre as atitudes que os regulamentos cearenses e cariocas consideravam imprudentes, ambas acabavam sendo tratadas com base em um Código Penal comum.

Desse modo, sendo os crimes de trânsitos discutidos de acordo com os termos de uma doutrina jurídica mais ampla e anterior ao advento do automóvel, pensar os preceitos jurídicos do que foi encontrado na documentação é necessário na medida em que a jurisprudência intermediava o que acontecia nas ruas e o que ficou registrado nos processos criminais.

Em segundo lugar, pode-se dizer que a obra de Gregorio Seabra Junior teve alguma circulação. Em São Paulo, no final dos anos 1920, um advogado chamado Waldemar Ferreira fez a defesa de acidente de trânsito do qual saiu morto um jovem. Ferreira foi o advogado do pai do motorista do carro no qual viajava a vítima. Encerrado o caso, o defensor lançou um livro (*A responsabilidade por acidente no transporte gracioso por automovel.*) com o texto apresentado em juízo. Entre as obras citadas por Ferreira, constava, como único brasileiro a tratar do tema, o autor de *Accidente de automoveis*.⁶⁷ Com isso, pode-se inferir que aqueles que pretendiam aprofundar-se no tema provavelmente se deparariam com o livro do autor fluminense.⁶⁸

Por sua vez, dois são os indícios de sua circulação em Fortaleza. O primeiro deles foi a citação feita pelo Juiz de Direito Carlos Livino de Carvalho em um processo de 1921 (ou seja, apenas três anos após a publicação do texto). Carvalho apropriou-se dos argumentos de Seabra Junior para declarar inocente certo réu acusado de não haver buzinado antes do atropelamento. O argumento: o fato de parte das testemunhas não ter ouvido o sinal não significava que ele não havia sido acionado.⁶⁹ Seabra Junior, por sua vez, formulou tal hipótese baseado em uma

⁶⁷ FERREIRA, Waldemar. *A responsabilidade por acidente no transporte gracioso por automovel*. São Paulo: São Paulo Editora, 1930, p. 7. Os outros autores brasileiros que foram citados por Waldemar Ferreira trabalhavam outras questões do direito criminal, sem relacioná-las à automobilidade.

⁶⁸ O lançamento do livro foi divulgado em órgãos da imprensa do Distrito Federal. Cf. “Accidentes de automovel”, *Correio da Manhã*, 29/04/1918, p. 3. “Accidentes de automoveis”, *O Imparcial*, 11/05/1918, p. 7. “Uma importante obra jurídica: acidentes de automoveis”, *A Época*, 10/05/1918, p. 5.

⁶⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/03. n. p.

decisão da “Côrte de [D]ouai”.⁷⁰ Isto significa que houve uma dupla importação de modelos e maneiras de lidar com o automóvel no âmbito jurídico.

O outro indício são as marcas existentes no exemplar da obra disponível no setor “Obras Raras” da Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel, que foi o utilizado nesta pesquisa. Na folha de rosto, é identificável a assinatura do advogado Virgílio Moraes (Virgílio Augusto de Moraes Filho) que praticava o ofício na década de 1920.⁷¹ Ao longo do texto, os poucos grifos feitos podem auxiliar na elucidação da leitura que provavelmente tenha sido feita pelo próprio Virgílio de Moraes.

Além de alguns riscos menores na seção que trata das obrigações dos *chauffeurs* ao sair com seus veículos⁷² e em uma citação sobre a obrigação de reduzir a velocidade em determinadas condições do local,⁷³ outros trechos marcados tratam da imprudência e negligência ao volante, dos crimes causados por imprudência de ambas as partes (acusados e vítimas), do lugar do pedestre nas ruas, das atitudes adequadas para um guiador ao cruzar outro veículo e dos casos fortuitos.⁷⁴ A maior parte do livro não foi riscada (das mais de quatrocentas páginas, menos de vinte têm marcação).

Talvez isso seja explicado a partir do que foi encontrado nos processos. A imprudência de vítimas e motoristas e os recorrentes casos “fortuitos” existentes nas discussões jurídicas podem ter conduzido a leitura — supostamente do advogado Virgílio de Moraes — para esse

⁷⁰ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, p. 154.

⁷¹ Certamente a assinatura era de Virgílio Augusto de Moraes Filho, visto que seu pai, um dos fundadores da Faculdade de Direito, faleceu quatro anos antes da publicação da obra. Devo o conhecimento da existência do exemplar pesquisado a Madalena Figueiredo, funcionária da biblioteca, a quem sou muito grato. Quanto à prática da advocacia por Moraes, é identificável pelas publicações dos *Almanaques do Ceará* do período. Cf. CAMARA, Sophocles Torres. *Almanach Estatístico, Administrativo, Mercantil, Industrial e Literario do Estado do Ceará para o anno de 1920*. Fortaleza: Typ. Moderna, 1920, p. 255 e publicações seguintes.

⁷² SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Op. cit.*, pp. 67-9. Cf. o exemplar disponível no setor “Obras Raras” da Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel.

⁷³ *Ibid.*, p. 111.

⁷⁴ *Ibid.*, pp. 191, 196, 197, 199, 200, 238, 256, 258, 311, 320 e 323.

rumo. A hipótese de que os leitores, certos e prováveis, de Seabra Junior em Fortaleza buscavam referências no assunto para construir um entendimento próprio sobre as implicações jurídicas da automobilidade ganha força se chamarmos atenção para a única nota de roda pé grifada: o já citado artigo de Adelmar Tavares (o mesmo que escreveu um dos prefácios) publicado na Revista de Direito e Processo Penal (organizada por Seabra Junior).⁷⁵ Isso pode significar que o texto (intitulado *A justiça, a policia e os automoveis*) aparecia para Virgílio de Moraes como mais uma leitura possível sobre um tema tão pouco trabalhado pelos juristas brasileiros naqueles anos.

Uma última questão a ser levantada a partir do contato com a obra de Seabra Junior diz respeito às novas categorias profissionais surgidas com o advento do automóvel e o seu tratamento perante a justiça. Como já foi salientado anteriormente, o autor de *Accidentes de automoveis* era advogado da Sociedade Resistência dos Motoristas. Ou seja, a automobilidade provocou a emergência de, pelo menos, duas categorias profissionais: os *chauffeurs* e os advogados especializados nos aspectos jurídicos do automóvel.

Com o aparecimento dos carros, aqueles direitos já referidos acima (à vida e à integridade física) foram recorrentemente feridos. Entretanto, isso acontecia na prática de uma atividade lícita: guiar automóveis. Como foi dito, no Rio de Janeiro, o número excessivo de atropelamentos e mortes fez com que alguns juristas optassem por indiciar e condenar *chauffeurs* por crimes dolosos, enquanto outros consideravam os mesmos delitos como culposos. Vê-se que são leituras diferentes sobre um mesmo código (o penal).

No cerne da discussão entre juristas estava a situação dos *chauffeurs*, que acabaram por se organizar a fim de concentrar forças contra aqueles que os discriminavam. O nome da associação é bastante sugestivo: Sociedade Resistência dos Motoristas. Ao que parece, ela foi resultante de um desmembramento de outra agremiação: a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas.⁷⁶ Gregorio Garcia Seabra Junior presidiu a mesa de debates da assembleia de inauguração, na qual ficou definida a “bandeira social” do movimento. Esta consistia no apoio da sociedade aos envolvidos em delitos profis-

⁷⁵ *Ibd.*, p. 199.

⁷⁶ “Resistencia dos Motoristas”, *A Época*, Rio de Janeiro, Ano V, Nº 1603, 30/11/1916, p. 5. Antes dessa desagregação já existia outra associação da classe: o Centro dos *Chauffeurs*, também amparado juridicamente por Seabra Junior.

sionais por meio do pagamento de fianças, de médicos, medicamentos etc.⁷⁷

Interessante perceber que paralelamente ao interesse dos *chauffeurs* em organizar-se em uma associação de classe, estava o de distinguir-se dos outros condutores de veículos. No caso, os *chauffeurs* deixaram de ser uma “classe anexa” daquela sociedade para se tornar autônoma.

A coesão e o poder de organização dos condutores de veículos datava de alguns anos. No Rio de Janeiro e em São Paulo, por exemplo, eles tiveram participação relevante nos processos de reformulação dos regulamentos elaborados pelo poder público. Isso foi possível pelo poder de mobilização do grupo e das greves organizadas cada vez que um regulamento era formulado sem participação da classe no processo de elaboração.⁷⁸

Foi o caso da greve de abril de 1913 na capital brasileira. Depois da divulgação do novo regulamento de veículos no terceiro dia daquele mês, os *chauffeurs* revoltaram-se principalmente pela obrigatoriedade do fardamento⁷⁹ e por atitudes da polícia consideradas injustas e abusivas.⁸⁰ Gregorio Seabra Junior — nesse ano advogado do Centro dos *Chauffeurs* —, entrou com um pedido de anulação do regulamento por ter sido elaborado por um poder “ilegal e incompetente”: o Conselho Municipal.⁸¹ O texto do regulamento foi alterado e republicado cerca de três meses depois.⁸²

O tratamento dispensado pela polícia aos guiadores profissionais era proveniente da discriminação também identificável na imprensa. A posição do jornal *O Paiz* é representativa da desconfiança e desprezo com que a imprensa costumava tratar os profissionais do volante naqueles anos. Depois de considerar válido o direito de greve dos *chauffeurs*,

⁷⁷ “Resistencia dos Motoristas”, *A Época*, Rio de Janeiro, Ano V, Nº 1607, 04/12/1916, p. 5.

⁷⁸ As manifestações dos *chauffeurs* contra o regulamento paulista é discutida em SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000.

⁷⁹ “A greve dos motoristas”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, Ano XXVIII, Nº 10.416, 14/04/1913, p. 5.

⁸⁰ “A cidade sem automoveis”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, Ano XXVIII, Nº 10.417, 15/04/1913, p. 2.

⁸¹ *Ibid.*, p. 2.

⁸² “A polícia”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, Ano XXVIII, Nº 10.506, 13/07/1913, p. 4.

descreveu os “ímpetos de barbaria dos exaltados grevistas”. Suas atitudes, para o editor da nota, eram vergonhosas e contraproducentes.⁸³ A visão dos editores do jornal contra a classe dos *chauffeurs* já havia aparecido um ano antes ao criticar o movimento grevista de Paris:

Há perto de um mez que Paris assiste sem grandes preocupações e sem grande interesse á greve dos *chauffeurs* de automoveis. *Estes senhores que se julgam os reis das calçadas e ruas de Paris*, fizeram parede em razão de inferior valia, uma questão de benzina.

[...]

Se os grevistas continuarem amuados, a capital ficará muito satisfeita e muito feliz, sem essas machinas de esmagar gente, que são em Paris os automoveis.

Todos fazem votos pela continuação da greve, — a greve que desejamos eterna!⁸⁴

Muito provavelmente os editores do jornal construíram suas imagens dos *chauffeurs* parisienses a partir de suas opiniões a respeito dos profissionais que circulavam no Rio de Janeiro. A própria argumentação de que a cidade acompanhava a greve sem preocupações tem o nítido interesse de desqualificar o movimento grevista.

Menos de dois anos após da paralisação de 1913, outro regulamento foi lançado no Rio de Janeiro. Segundo nota do jornal *A Noite*, o texto foi elaborado com base em regulamentações estrangeiras (francesa, inglesa e italiana), mas com uma “adaptação ao nosso meio e atendendo em grande parte a causa principal do descontentamento dos *chauffeurs*.”⁸⁵

Em Fortaleza, apesar de não terem sido encontrados indícios de greves por causa dos regulamentos de 1917 e 1925, a Associação dos *Chauffeurs* (fundada em 1924), na reforma de seus estatutos, incluiu um artigo intrigante:

Art. 50 - A “Associação dos *Chauffeurs* do Ceará”, reconhecendo a necessidade da organização

⁸³ *O Paiz*, Rio de Janeiro, Ano XXVIII, Nº 10.415, 13/04/1913, p. 1.

⁸⁴ *O Paiz*, Rio de Janeiro, Ano XXVIII, Nº 9.963, 16/01/1912, p. 4. O grifo em “*chauffeur*” é do original. Os outros são meus.

⁸⁵ “Está prompto o novo regulamento de vehiculos”, *A Noite*, Rio de Janeiro, Ano V, Nº 1.098, 13/01/1915, p. 3.

da política de classe, se esforçará para que todos os seus associados sejam eleitores e, portanto, cidadãos perante a Lei.⁸⁶

As implicações desse artigo são fenomenais. Percebe-se que havia o interesse, inscrito no estatuto da sociedade, de tornar os *chauffeurs* politicamente relevantes no cenário municipal. Além do poder de voto, outras ações de cunho político eram realizadas, como a negação dos associados em tomar parte das manifestações do Dia do Trabalho, no ano de 1928, por solidariedade ao seu presidente, cujo filho havia sido “espancado barbaramente” (não foi dito por quem).⁸⁷

Percebendo o interesse da classe em se fortalecer politicamente, pergunta-se: havia algum advogado que desse suporte jurídico aos *chauffeurs* de Fortaleza? No caso do Rio de Janeiro, foi visto que o advogado Gregorio Seabra Junior defendia a classe dos *chauffeurs* pelo menos desde 1913. O livro de 1918, *Accidentes de automoveis*, portanto, acabou sendo uma espécie de releitura do Direito Penal sob uma ótica que protegia aquela classe de algumas punições (como a condenação por crime doloso, por exemplo).

Já na capital cearense, poucos indícios indicam que os *chauffeurs* eram juridicamente amparados por pelo menos dois advogados. O primeiro, Mozart Pinto Damasceno, foi um dos fundadores da Associação dos *Chauffeurs* do Ceará em 1924.⁸⁸ O outro, Raymundo Gomes de Mattos, foi um dos convidados a discursar na inauguração do novo prédio da agremiação, em 1931.⁸⁹ Além do mais, uma nota do jornal *O Ceará* de 1928, que tratava da relação entre a Associação e a Inspetoria

⁸⁶ “Segunda reforma dos estatutos da ‘Associação dos Chauffeurs do Ceará’”, *Diário do Ceará*, Fortaleza, 26/02/1929, p. 7.

⁸⁷ “Associação dos Chauffeurs”, *O Nordeste*, Fortaleza, 27/04/1928, p. 7.

⁸⁸ AZEVEDO, Miguel Ângelo (Nirez). *Cronologia ilustrada de Fortaleza*: roteiro para um turismo histórico e cultural. Fortaleza: Edições UFC/BNB, 2001, p. 110. A filiação não era restrita a profissionais do volante. Além de mecânicos e empregados de lojas de autopeças, a associação era aberta a amadores e “pessoas de conceito social”. Cf. “Segunda reforma dos estatutos da ‘Associação dos Chauffeurs do Ceará’”, *Diário do Ceará*, Fortaleza, 26/02/1929, p. 7. A diretoria eleita em 1928, por exemplo, contava com Antonio Diogo Siqueira, conhecido proprietário e negociante da cidade, como 1º tesoureiro. Cf. “Associação dos Chauffeurs”, *Diário do Ceará*, Fortaleza, 28/07/1928, p. 3.

⁸⁹ “Associação dos Chauffeurs em novo predio”, *O Povo*, Fortaleza, 19/07/1931, p. 2.

de Veículos, afirmava que a classe estava sob “patrocínio jurídico” do advogado.⁹⁰

Os dados coletados durante a pesquisa tendem a corroborar a hipótese de que havia um envolvimento entre esses dois nomes e os *chauffeurs*. Dos trinta e quatro processos analisados, vinte e três envolveram advogados. Mozart Pinto Damasceno e Raymundo Gomes de Mattos aparecem em dez processos contra *chauffeurs* profissionais — três e sete respectivamente. Outros advogados que apareceram com alguma frequência foram Eurico Arruda e José Feliciano Augusto de Athayde, ambos em três processos (Cf. Anexo I).

Isso pode indicar que alguns profissionais do direito estavam se especializando nos casos em que os réus eram *chauffeurs*. Provavelmente, Damasceno e Gomes de Mattos eram os intermediários entre os motoristas e as esferas jurídicas, atuando de forma parecida com a de Seabra Junior no Rio de Janeiro: manejando os preceitos jurídicos de modo a favorecer os *chauffeurs* nas disputas judiciais.

Talvez esses advogados estivessem envolvidos com a associação, assim como outros motoristas amadores, por serem entusiastas da automobilidade. Talvez vissem nela a oportunidade de familiarizar-se com aqueles profissionais e assim contar com uma clientela em promissora expansão quando o assunto era o lugar do automóvel na jurisprudência. No entanto, certamente esses advogados pareciam aos *chauffeurs* de ofício, enquanto trabalhadores subalternos, um apoio jurídico para defender-se das recorrentes ações do poder público contra a classe. Igualmente viam na filiação a uma agremiação de classe uma forma de fortalecer-se contra discriminações sociais (frequentemente perpetradas pela imprensa local) e repressões policiais. No capítulo seguinte, haverá oportunidade de aprofundar alguns aspectos da realidade dos guidores profissionais, quando será possível fazer considerações a respeito das diferenças sociais entre essa categoria e os motoristas amadores.

Voltando à questão do aspecto jurídico relacionado ao uso do automóvel, muito se falava sobre a imprudência de *chauffeurs* e pedestres

⁹⁰ “A Associação dos Chauffeurs e a Inspectoria de Vehiculos”, *O Ceará*, Fortaleza, 24/04/1928, p. 6. O texto foi obtido do *site* da CEPIMAR (Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão), onde se lê “sob o patrocínio jurídico do dr. R. Campos de Mattos”. Acredito que isso se deve a um erro de leitura de quem reescreveu o texto no *site*, pois, além da semelhança com o nome R. Gomes de Mattos, nas listas de advogados da capital exibidas pelos *Almanaques do Ceará* daqueles anos, não consta nenhum R. Campos de Mattos.

na década de 1920. No entanto, apesar de ela ser, no caso dos primeiros, punida de acordo com o que era estabelecido nos artigos 297 e 306 do Código Penal, este não especificava o que exatamente deveria ser entendido como imprudência. Para isso, os regulamentos de veículos definiam-na no que diz respeito ao tráfego urbano.

Como é possível perceber na leitura dos processos, casos de imprudência sempre eram associados à inobservância de alguma disposição regulamentar. Então, serão apresentados os pontos dos regulamentos que tratavam da imprudência na condução de automóveis sem ater-se muito à questões relativas à matrícula do veículo, fiscalização etc.

Cumpra antes lembrar que a primeira regulamentação a tratar do trânsito público foi o *Regulamento Policial* de 1917. A “Inspeção de Veículos” era apenas um trecho constituinte das regras que tratavam de toda as atribuições da polícia no estado do Ceará.⁹¹ Além disso, dos trinta e sete artigos constantes nesse regulamento, apenas dois diziam respeito às formas permitidas de os veículos transitarem pelas ruas (os artigos 98 e 99). E mais: esses dois artigos agrupavam juntos vinte itens, mas somente oito eram especificamente relacionados com os procedimentos exigidos para guiar os veículos. Os outros tratavam, na verdade, do porte e apresentação da carteira a polícia, da obediência às autoridades competentes, do asseio e decência que deveriam apresentar os *chauffeurs*, da polidez no trato dos passageiros etc. (cf. Anexo II).

Percebe-se que aquela regulamentação ainda era muito rudimentar e suas determinações ainda eram, de certa forma genéricas, principalmente se comparadas com o regulamento vigente no Rio de Janeiro, que já diferenciava os carros oficiais, particulares e de aluguel (de passageiros ou de cargas), exprimia velocidades permitidas em termos numéricos, deliberava o lado da rua pelo qual o automóvel deveria ser guiado, definia o modo de portar-se perante outros veículos etc.⁹²

No Ceará, somente com o Regulamento de Veículos de 1925, determinações parecidas foram incluídas. Desta vez, o regulamento foi instaurado independentemente, não estando mais vinculado a um regu-

⁹¹ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917. Esse regulamento fora aprovado pela Assembleia Legislativa dois anos antes (Projeto nº 7, Lei nº 1254 de 27 de julho de 1915 e pelo executivo com o Decreto nº 39, de 19 de outubro de 1916).

⁹² O regulamento de veículos do Rio de Janeiro de setembro de 1913 foi reproduzido integralmente no livro de Gregorio Seabra Junior: *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, pp. 387-402.

lamento mais amplo da polícia. A iniciativa do poder público em lançar um regulamento específico para o trânsito é um indício de que a questão automobilística passava a ser alvo de interesse crescente.

Daquele momento em diante, muitas seriam as determinações sobre os modos de se portar nas ruas. Dos cento e quatorze artigos do regulamento, quase quarenta davam indicações sobre uso da buzina, velocidades permitidas (com valores numéricos explícitos), lado da via pelo qual trafegar, posturas a serem tomadas quando do cruzamento com outro veículo, o significado dos sinais feitos pelos fiscais com seus cassetetes etc. Havia também o acréscimo de um artigo que obrigava os pedestres a atender os sinais dos guardas e um que proibia os excessos de velocidade e corridas para ciclistas.⁹³ Ao longo do texto, alguns pontos dos dois regulamentos serão apresentados conforme o assunto discutido.

Finalmente, é interessante notar que, além dos regulamentos, a polícia passou a fazer uso frequente no final da década de 1920 da imprensa local para reafirmar disposições regulamentares ou modificá-las. Além disso, em pequenas notas nos jornais, eram feitas intimações aos *chauffeurs* que supostamente haviam infringido alguma disposição regulamentar.⁹⁴

Com isso, chega-se a um ponto que, a princípio, não seria de se esperar para um objeto que servia primordialmente para o transporte de pessoas e cargas. Ao tentar construir interpretações sobre as implicações quando da inserção do automóvel nas ruas da cidade pelas fontes judiciais, pode-se notar que a utilização desses veículos causou uma série de conflitos porque interferia em direitos e modos de vida já existentes na cidade.

⁹³ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento à Inspectoria de Vehiculos, n. p. Sobre os sinais com cassetete, há a indicação de figuras demonstrativas anexadas ao regulamento. Contudo, no exemplar pesquisado, elas não aparecem. Devo a localização dessa fonte (e o trabalho de fotografa-las e enviá-las por *e-mail*) ao grande amigo Airton, a quem sou profundamente grato.

⁹⁴ Cf. “Inspectoria de Vehiculos”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 07/07/1928, p. 7; “Inspectoria de Vehiculos”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 10/07/1928, p. 7; “Inspectoria de Vehiculos”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 24/08/1928, p. 2; “Inspectoria de Vehiculos”, *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 16/01/1929, p. 4; “Inspectoria Geral de Vehiculos”, *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 28/07/1929, p. 2; e “Inspectoria Geral de Vehiculos - Intimações”, *Correio do Ceará*, Fortaleza, 14/11/1929, p. 8.

2) AS RUAS E SEUS OCUPANTES

2.1) Espaços da cidade

Como vem sendo constantemente repetido neste trabalho, o automóvel foi inserido na realidade de uma cidade que já existia e que não havia sido preparada para recebê-lo. A importação dos veículos pelas famílias ricas colocou em notório contraste o desconhecido objeto e o ambiente em que ele foi colocado.

O jornalista e cronista Raimundo de Menezes, em *Coisas que o tempo levou*, conta algumas curiosidades envolvendo o primeiro automóvel da cidade (em 1909). Segundo ele, a primeira viagem foi feita sob os olhares curiosos das pessoas nas portas de suas casas, enquanto a garotada corria atrás do veículo. Entretanto, em determinado momento, o carro parou de funcionar e, depois de muitas tentativas mal sucedidas, precisou ser puxado por dois burros tomados de empréstimo da Companhia Ferro-Carril. Depois disso, o veículo teve frequentes problemas mecânicos e seu *chauffeur* estava sempre em sua “garage” desmontando-o, averiguando o funcionamento de suas peças, montando-o novamente.⁹⁵

Dois outros fatos da história desse automóvel são interessantes. O primeiro é relativo a uma peça do veículo que se soltou em uma estrada. A fim de consegui-la de volta, Júlio Pinto (o importador daquele carro) colocou um anúncio nos jornais dizendo o local aproximado onde ela foi

⁹⁵ MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou*: crônicas históricas da Fortaleza antiga. [1938]. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000. Raimundo de Menezes era jornalista e apresentava na rádio PRE-9 algumas crônicas de sua autoria no programa *Coisas que o tempo levou*. Muitos de seus textos são destinados a buscar a origem das coisas da cidade: o primeiro mexeriqueiro, o primeiro anúncio de jornal, o primeiro voluntário da Guerra do Paraguai, o primeiro apito de trem, o primeiro bonde, o primeiro telefone, o primeiro cinema, o primeiro automóvel etc. Posteriormente, suas crônicas foram publicadas em jornal (Gazeta de Notícias) e, finalmente, saiu em livro. Gustavo Barroso, que disse ter participado da primeira viagem dentro do automóvel, também apontou a correria das pessoas às janelas para ver o veículo passar. Cf. BARROSO, Gustavo. O automóvel de Júlio Pinto. In: _____. *Memórias: Coração de menino*. Liceu do Ceará. Consulado da China. [1939]. 2ª ed. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará, 1989. Barroso cursou o Liceu do Ceará e, por três anos, a Faculdade de Direito desse estado, para depois transferir-se para o Rio de Janeiro, onde fundaria o Museu Nacional. Atuou também como jornalista.

perdida e garantindo recompensar quem lhe a levasse. Resultado: uma leva de pessoas apresentando-lhe todo sortimento de peças de metal encontradas no local indicado.⁹⁶

Depois de circular por algum tempo pela cidade, o mesmo automóvel precisava de novos pneus. Sem um mercado de peças automotivas instalado na cidade, a ideia foi a de adaptar rodas de madeira ao veículo. Era uma barulheira ensurdecedora o choque da madeira com o calçamento de pedras toscas daquele tempo.⁹⁷

Esses dois episódios permitem perceber que, em seus primeiros anos na cidade, o automóvel estava cercado de pessoas que o desconheciam em muitos sentidos (desde suas peças até as velocidades potenciais), de ruas não adaptadas à sua circulação e sem leis específicas que regulassem seu uso. Mais de dez anos separaram o primeiro automóvel da década de 1920. Algumas mudanças organizacionais e estruturais já haviam ocorrido na cidade: uma inspetoria de veículos já havia sido instaurada, regras (mesmo que simples) já tinham sido criadas a fim de disciplinar os usos, uma modalidade específica de profissão já tinha sido criada, novos recantos da cidade receberam calçamento, os bondes tinham novo meio de tração etc. No entanto, isso não significa que na década de 1920 a circulação de automóveis fosse feita sobre uma cidade completamente modificada. Ao contrário, não somente alguns aspectos estruturais permaneceram como antes (ruas estreitas e não pavimentadas, sinalização precária), mas principalmente a movimentação das ruas mantinha-se presa a hábitos anteriores à expansão da frota de veículos automotores. Neste capítulo, trataremos justamente dessas rupturas e permanências nas formas de ocupação e circulação na cidade, estendendo-as sob o fio condutor das relações que mantêm com a automobilidade.

Antes de tudo, é preciso pensar o contexto no qual Fortaleza (assim como outras grandes cidades brasileiras) estava inserida. Muito do que havia mudado e do que se pretendia mudar (principalmente por iniciativa das elites) tem suas raízes na experiência europeia do século XIX.

As descobertas científico-tecnológicas surgidas ao longo do século XIX não somente alteravam a vida das pessoas como também suas perspectivas de futuro. A crença era de que o progresso científico-tecnológico não poderia ser impedido e seria possível o controle da natureza pela humanidade. As descobertas e invenções estavam relacio-

⁹⁶ *Ibid.*, p. 131.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 132.

nadas aos setores mais diversos como os processos industriais, os transportes, as fontes energéticas, a comunicação, a profilaxia, a medicina etc.⁹⁸

A emulação com o desenvolvimento científico tecnológico era tal que eventos eram organizados com o intuito de promover a ideia do progresso e da civilização. As grandes exposições universais tiveram início em 1850, na França, e continuaram sendo realizadas em outros países que arrogavam um lugar na promoção do progresso científico-tecnológico. Nessas reuniões de industriais, patrocinadores e tantos outros entusiastas do progresso, as mais novas invenções eram apresentadas sob a máscara da confraternização entre as nações, da paz duradoura entre os povos, quando na verdade elas promoviam e acentuavam as rivalidades entre as potências europeias e os Estados Unidos. A própria disposição dos estandes não fazia classificações somente por produtos, mas também por países.⁹⁹

Entre os entusiastas das novidades científico-tecnológicas estava o imperador D. Pedro II em nome do Estado brasileiro. Com a república, o Brasil permaneceu entre os participantes recorrentes e, em 1922, foi o país sede. A escolha da data era simbólica. Assim como em 1876, quando os Estados Unidos sediaram em comemoração dos cem anos sua independência e, em 1889, quando a França sediou sob os festejos do centenário da revolução, o Brasil aproveitou uma centúria como Estado independente para organizar uma exposição universal em seu território. Antes disso, o poder público já patrocinava a realização das exposições nacionais desde 1861, como uma espécie de ensaio para a participação brasileira em exposições universais subsequentes.¹⁰⁰

Deve-se salientar que esse interesse do poder público estava menos em consonância com os anseios da população do que com os desejos das elites em trazer ares de civilização ao país em um processo que Nicolau Sevckenko chamou de “inserção compulsória do Brasil na *Belle Époque*”.¹⁰¹ Os resultados dessa discrepância entre os interesses dos diferentes grupos sociais podiam ir desde conflitos simbólicos, como o

⁹⁸ COSTA, Angela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 20.

⁹⁹ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 60.

¹⁰⁰ *Ibid.*, pp. 60 e 68.

¹⁰¹ SEVCENKO, Nicolau. A inserção compulsória do Brasil na *Belle époque*. In: _____. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1999.

aparecimento de categorias dicotômicas que marcavam diferenças sociais (o urbano e o sertanejo, o civilizado e o bárbaro, o moderno e o atrasado), até verdadeiros conflitos armados, como a Revolta da Vacina,¹⁰² ou até mesmo à extinção de milhares de vidas na Amazônia em uma tentativa de civilizar a selva.¹⁰³

As pretensões do poder público, que fazia valer os interesses das elites, em modernizar a cidade estruturalmente eram seguidas de esforços não menos intensos de modernizar os hábitos. Como Norbert Elias salientou, o processo civilizador dos costumes iniciado nas cortes europeias tomou, na França do século XVIII, rumo distinto do que havia até então levado. Se anteriormente a ideia de *courtoise* (assim como *politesse* e mesmo *civilité*) era utilizada como meio de distinção entre a sociedade de corte do restante da população do reino (taxados de primitivos), posteriormente a ideia de *civilisation* assumiu, na França, o caráter expansionista, pois visava à exportação da civilização, considerada praticamente concluída no território francês, para os países vistos como bárbaros.¹⁰⁴

Se a França era um dos países que arrogavam para si o papel de luminares da civilização, as elites brasileiras, por sua vez, assumiram a postura de importar tanto as máquinas produzidas em países europeus e nos Estados Unidos quanto maneiras de lidar com elas. O caso do cinematógrafo em Fortaleza é exemplar a esse respeito. Nos primeiros anos de exibições — nas décadas de 1910 e 1920 — não eram raros os conflitos entre as famílias abastadas e pessoas das classes subalternas que frequentavam as mesmas salas de exibição (ainda que em setores separados). As queixas daquelas eram contra as conversas, vaias e comentários sobre as cenas que saíam dos expectadores mais pobres.

Assistir um filme em rigoroso silêncio tinha raízes na maneira “civilizada” de participar de espetáculos públicos como o teatro, os

¹⁰² SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010. Cf. também CARVALHO, José Murilo de. Cidadãos ativos: a Revolta da Vacina. In: _____. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

¹⁰³ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. De acordo com Hardman, não somente brasileiros, mas também muitos estrangeiros pereceram na empreitada totalizando 1593 mortes entre 1907 e 1912, p. 142.

¹⁰⁴ ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. vol. 1. 2ª ed. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.

concertos e o próprio cinema trazida de fora. Essa distinção entre formas entendidas como adequadas e inadequadas de frequentar o cinema trazia em seu bojo concepções do espaço que remetiam àqueles dualismos referidos acima. A separação por condição social também era física: de um lado, os desconfortáveis bancos colados à tela, de outro, assentos mais agradáveis que custavam o dobro do preço. Entre os dois polos, uma grade de madeira delimitando os espaços.¹⁰⁵ O afastamento entre pessoas de condições sociais distintas identificável nas salas de cinema não era muito diferente do isolamento de um proprietário de automóvel (ou de quem possuía recursos para alugar um) dos outros circulantes, sendo a comunicação entre eles feita por instrumento mecânico: a buzina.

Fazia parte do imaginário moderno, como já foi dito, uma distinção entre cidade e campo, quase sempre acompanhada do pressuposto de que a civilização deslocava-se daquela para esta. Isso é perceptível em um texto encontrado no *Almanaque do Ceará* de 1922, que tratava do problema da seca no Nordeste e das “grandes obras em execução” que trariam fim ao problema. No meio do artigo, há duas imagens. A primeira, intitulada “Quadro desolador das seccas”, mostra um sertanejo a olhar para o céu com os braços estendidos, como se clamasse ajuda divina. Aos seus pés, esposa e filha desoladas parecem se entregar às agruras que a vida lhes trouxe. Ao fundo, não há plantação. Apenas uma casa isolada, na frente da qual há outros sertanejos. Sobre eles uma revoada de pássaros — que parecem urubus — surgem como se previssem a morte à qual estavam todos destinados (cf. Anexo III).

A gravura seguinte recebe o título “A solução secular do problema”. Em primeiro plano, duas vacas pastam nas proximidades de uma plantação que cresce a pleno vigor. No plano de fundo, os morros riscados sugerem a existência de vegetação rasteira. As árvores são abundantes. No intermédio, uma casa de grande porte à beira da estrada. Sobre esta, quatro automóveis aparecem enfileirados.

Na parte superior da imagem, o rosto desenhado do presidente Epitácio Pessoa ladeado por uma frase de sua autoria afirmando que a extinção da seca era um dever de “confraternidade patriótica e solidariedade humana”. Abaixo do quadro, quatro versos compõem um poema entusiasmado: “Agora sim! As chuvas do Nordeste/ Não correrão,

¹⁰⁵ Cf. MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou*: crônicas históricas da Fortaleza antiga. [1938] Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000. Cf. também ALENCAR, Edigar de. *Fortaleza de ontem e anteontem*. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980.

inuteis, para o mar:/ Ficarão nos Açudes que nos déste/ Para a Terra das Seccas fecundar” (Cf. Anexo IV).¹⁰⁶

A concepção de que o progresso e a civilização possibilitariam o domínio da natureza pela humanidade é ainda mais explícita em outra parte da mesma edição do *Almanaque*. No primeiro plano de uma imagem, uma vaca olha para o leitor como se estivesse conversando com ele. Atrás dela uma estrada com dois automóveis viajando em sentidos contrários. A legenda diz: “A vacca, vendo o sertão cortado em todas as direcções por Estradas de Ferro, Estradas de Rodagem e automoveis: — Ora, quem havia de dizer!!... Quando o homem quer, não há nada que se metta pelo meio” (Cf. Anexo V).¹⁰⁷

Açudes, estradas, trens, automóveis. Invenções humanas que podiam reverter qualquer agrura imposta pelo meio. Essa era a concepção ideológica do progresso. Tudo aquilo que se interpusesse entre os desejos de civilizar e as medidas “modernizantes” era taxado pelas elites de Estado de atrasado, bárbaro e antiquado. Na prática, o caráter exclusivo da modernidade provocou o efeito inverso: ao invés de levar o “progresso” e a “civilização” para os sertões, as estradas de ferro (de Sobral e de Baturité) traziam para Fortaleza os flagelados da seca. O medo de uma invasão de esfomeados por parte das elites fortalezenses era tamanho que campos de concentração foram criados para deter as miseráveis famílias migrantes. A experiência, que remetia a fins do século XIX, repetiu-se durante a seca de 1915 e teve maior intensidade na estiagem de 1932.¹⁰⁸

O poder público arrogava para si o papel de modernizar seja a nível municipal, seja a nível nacional. É bastante significativa a denomi-

¹⁰⁶ CAMARA, Sophocles Torres. *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literario do Estado do Ceará para o anno de 1922. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1922, p. 522-3. Este anuário foi criado em 1895, pelo jornalista João Câmara. Seu conteúdo era composto basicamente por informações de caráter administrativo, estatístico, comercial e industrial sobre o Ceará, além de efemérides, produções literárias e pequenos relatos biográficos de “ilustres” cearenses. Apesar do *Almanaque do Ceará* não ter sido uma publicação oficial, as informações expostas em suas edições não eram contestadas pelas administrações estadual e municipais citadas nas publicações. Na edição de 1920, por exemplo, ao falar do 25º ano de existência do *Almanaque*, fala-se da ajuda do Governo do Estado na publicação do anuário.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 710.

¹⁰⁸ RIOS, Kênia Sousa. *Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932*. 2ª ed. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.

nação dada ao “Estado Novo” em contraposição à “República Velha”, evidência de que modernizar as instituições também fazia parte o “imaginário moderno”.¹⁰⁹ Enquanto isso, as gestões municipais também proclamavam suas medidas “modernizantes” com a crença de que isso significaria uma vida melhor para os cidadãos. Daí referir-se a essas medidas pelo termos “melhorias” ou “melhoramentos”.

É possível perceber mais sinais dessa empolgação com o progresso em um trecho do *Almanaque do Ceará*, que mesmo não sendo uma publicação oficial, assumia tons frequentemente enaltecedores quando falava dos gestores públicos. No exemplar de 1934, no trecho em que tratava da administração de Raimundo Girão, a redação elogia não somente ele, mas também seus antecessores, Álvaro Weyne e Tibúrcio Cavalcante. Sobre este, é possível ler:

Administrador sereno e energico, alheio a exhibições, soube o major Tiburcio imprimir aos trabalhos da prefeitura um cunho de eficiencia e continuidade admiráveis.

Iniciando radical reforma na organização da Municipalidade, dando-lhe leis sabias, como o regulamento interno e o Codigo Municipal [de Posturas] até então inexistentes, pôde o ilustre militar *efetuar grandes e notaveis melhoramentos, dando á cidade feição muito mais moderna e incentivando sobremodo o seu progresso.*¹¹⁰

Quanto ao prefeito Álvaro Weyne, o próprio *Almanaque do Ceará* já havia apresentado algumas das “melhorias” de sua gestão na publicação de 1930. Algumas fotografias mostram ruas remodeladas pelo prefeito. A rua mostrada, sem movimento, era larga, dotada de trilho para a passagem de bondes e calçamento regular, com canteiros que denotavam a natureza domesticada com o visível alinhamento de mudas cercadas por grades ao lado do trilho. Os ângulos escolhidos favoreciam a vastidão da rua que parecia prolongar-se indefinidamente.

¹⁰⁹ HERSCHMANN, Michael; PEREIRA, Carlos. O imaginário moderno no Brasil. In: _____. (orgs.). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

¹¹⁰ MARINHO, Silveira (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literario para o anno de 1933*. Fortaleza: Tip. Minerva, 1932, p. 186. Grifos meus.

O texto que acompanha as imagens marca a diferença entre presente e passado:

[...] outr'ora acanhadas, inesthetics, desasseiadas, mal calçadas, e agora amplas, arborizadas, fartamente illuminadas e com pavimentação nova, por si só recommenda bem a acção dinamica, intelligente e proficua do Prefeito Weyne.¹¹¹

A comparação entre as ruas em seus estados novo e antigo é sintomática da modernidade, pois o moderno cria automaticamente o antiquado. Era justamente essa sensação de que o presente vinha para enterrar o passado que movia os entusiastas do progresso. Vem como consequência suas queixas contra práticas que remontavam a outros tempos e os esforços de modernização que tendiam a varrer modos de vida entendidos como ultrapassados.

Obviamente, a cidade não é constituída apenas pelo seu espaço físico, pela sua estrutura material. É preciso pensar também na sua ocupação, nos usos que eram feitos dos espaços, em outras palavras, no cotidiano. O que não necessariamente implica somente no movimento de pessoas e veículos, mas também nos elementos dispostos pelas vias (mercadorias, materiais de construção, caixas etc.), partes constituintes da rua.

A princípio, é preciso fazer algumas considerações sobre as mudanças passadas por Fortaleza em decênios anteriores e que, de alguma forma, tiveram implicações sobre a realidade urbana dos anos 1920. Primeiro, é preciso ter em mente a intensificação das atividades econômicas em Fortaleza no século XIX. Mesmo sendo sede administrativa do poder público estadual, a capital cearense por algum tempo teve pouca relevância econômica. Outras cidades como Icó, Sobral, Quixeramobim, Crato e, principalmente, Aracati — onde situava-se o maior porto e, portanto, para onde afluíam produtos para exportação — concentravam mais atividades econômicas se comparadas à capital.¹¹²

¹¹¹ CAMARA, Sophocles Torres (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literario do Estado do Ceará para o anno de 1930. Fortaleza: ?, 1929, p. 245. O texto referia-se à rua Pessoa Anta e à avenida Epitácio Pessoa.

¹¹² COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Wanderley Correia; SOUSA, Maria Salete de *et al.* (orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p. 53.

Segundo Maria Auxiliadora Lemenhe, Fortaleza só conseguiu se firmar como principal cidade cearense após a centralização burocrática ocorrida no segundo reinado. Data dessa época a acumulação de funções político-administrativas que possibilitaram a Fortaleza ser a cidade mais beneficiada com o desenvolvimento econômico relativamente acentuado do Ceará naquele século. A abertura de estradas, a melhoria do porto (que passou a ser o principal do estado), a localização da alfândega e a captação de tributos foram medidas estruturais e administrativas que fizeram a capital iniciar o século XX como o centro econômico do estado, concentrando as principais atividades industriais, comerciais e de prestação de serviço da região.¹¹³

Em segundo lugar, é preciso observar que a população de Fortaleza aumentara bastante nos decênios anteriores, principalmente devido às levas migratórias ocorridas após as secas do século XIX. De modo que Fortaleza passou, em cerca de cinquenta anos, de uma cidade de 26.943 habitantes (1887) para uma população de 78.536 (1920) e depois de 123.706 (1931). Isto é, um aumento de quase cem mil cidadãos.¹¹⁴

Outra característica marcante daquele período foi a nova relação da sociedade com o tempo. Edward Palmer Thompson, em seu *Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial*, demonstrou como a emergência do sistema capitalista alterou significativamente o modo como os diferentes grupos sociais lidavam com o tempo e os conflitos inerentes às distintas formas de se relacionar com o tempo.¹¹⁵

¹¹³ LEMENHE, Maria Auxiliadora. A consolidação da hegemonia. In: _____. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

¹¹⁴ Os dados foram obtidos, respectivamente, de: MALMMANN, E. Fortaleza histórica: álbum, fotografias e diversos aspectos da cidade, de seus principais representantes no comércio, indústria, ciências e artes. Fortaleza: [s. n.], 1931 *apud* COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Wanderley Correia; SOUSA, Maria Salete de *et al.* (orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p. 61; CAMARA, Sophocles Torres. *Almanach: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1922*. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1922, p. 334-5; e MARINHO, Silveira (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário para o ano de 1933*. Fortaleza: Tip. Minerva, 1932, p. 19.

¹¹⁵ THOMPSON, Edward Palmer. Introdução: costume e cultura. *Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial*. In: _____. *Costumes em*

Segundo Thompson, em contraposição à vida dos camponeses — que percebiam a passagem do tempo a partir de suas relações com a natureza (as estações do ano, o nascer e o pôr do sol, o tempo de cozimento do milho etc.) e com o trabalho campesino (época de plantio e colheita, hora de alimentar os animais) — as atividades industriais regulavam o tempo mecanicamente por meio do relógio.

A diferença na marcação do tempo tinha fortes repercussões sobre o trabalho. Surge daí os constantes conflitos entre industriais e operários vindos do campo, pois a utilização do tempo mecânico estava vinculada à ideia de produtividade. A partir dessa mudança entre tempo do camponês e tempo do capitalista (que não se deu sem conflitos), surgiu a concepção de que ao tempo cabia uma aferição de valor: “O tempo agora é moeda: ninguém passa o tempo, e sim o gasta”.¹¹⁶

Esta concepção do tempo já tinha reverberações em Fortaleza. Para citar dois exemplos, tomam-se anúncios publicitários. No primeiro, do início dos anos 1930, em um reclame de um cirurgião dentista que oferecia “consultas com horas reservadas, sem demoras prejudiciais aos interesses dos clientes”.¹¹⁷

O outro, já em 1914, uma correlação direta entre economia de tempo e a utilização de meios de transportes (mais especificamente o automóvel): em uma propaganda da Typogravura A. C. Mendes, é possível visualizar imediatamente, ao lado do título “Sempre para adiante”, a imagem de um automóvel com um *chauffeur* e uma mulher no banco de trás. Na leitura do anúncio, pode-se encontrar frases como “tempo é dinheiro” e “com mil raios toca *chauffeur* para a TYPOGRAVURA A. C. MENDES”.¹¹⁸

Com essa nova relação com o tempo em evidência, alguns mecanismos “modernos” passaram a ser dotado de grande valor, bem como despertavam interesses pela economia de tempo que proporcionavam. O automóvel, o trem, o bonde, o telégrafo e o relógio eram tecnologias representativas da vida moderna e da valorização do tempo.

As alterações na vida econômica e na população da cidade também estão estreitamente vinculadas com a realidade fortalezense das primeiras décadas do século XX, já que, por um lado, a concentração de

comum: estudos sobre a cultura popular tradicional. Trad. Rosaura Eicheberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 272.

¹¹⁷ *O Nordeste*, Fortaleza-CE, 02/03/1932, p. 5.

¹¹⁸ CAMARA, Sophocles Torres. *Almanack do Ceará para 1914*. Fortaleza: Typ. A. C. Mendes, 1914, n. p.

capital proporcionou as reformas urbanas (ampliação e alargamento de vias pavimentadas, instalação de novas linhas de bondes, do telégrafo e de postes de iluminação artificial, multiplicação das edificações) e a importação de bens e, por outro lado, o aumento populacional implicava na existência de uma série de problemas característicos das aglomerações urbanas.

Com essas mudanças, as áreas centrais da cidade passaram a contar com uma movimentação constante de pessoas e veículos devido à concentração de atividades na região. Além de possuir casas comerciais diversas (restaurantes, lojas, representantes comerciais de empresas estrangeiras, bancos etc.), o centro de Fortaleza aglutinava também espaços de sociabilidade bastante movimentados (praças, cinemas, clubes e cafés).

Os *boulevards* do Imperador a oeste, Dom Manuel a leste, e Duque de Caxias ao sul, formavam com a faixa litorânea ao norte um quadrilátero que reunia os principais estabelecimentos, instituições públicas e áreas de lazer da cidade. As zonas além dessas vias ainda eram pouco habitadas e de frequência menor de veículos. Muito provavelmente por isso os *chauffeurs* aproveitavam as viagens àqueles lados para abusar da velocidade de seus carros.

Uma descrição do Benfica (hoje bairro central da cidade) feita por Otacílio de Azevedo ajuda a pensar em como regiões da cidade ainda eram isoladas e de pouco movimento. Assim ele descreve a área onde ficava um café (próximo à 2ª seção da linha de bonde do Benfica): “O Café era, sobretudo, um recanto pitoresco, distante do bulício do centro da cidade e onde se podia apreciar a natureza debaixo das frondosas mangueiras, à viração constante da brisa”.¹¹⁹

Vê-se que naqueles anos, a movimentação existente na região central era sentida, principalmente quando posta em contraste com pontos mais afastados. Não somente o Benfica, mas toda a região circundante — compreendida pelas localidades de Otávio Bonfim, Alagadiço e Jacarecanga ao oeste, Outeiro e Tauape ao leste e o calçamento de

¹¹⁹ AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça: reminiscências*. [1980] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/Casa José de Alencar, 1992, p. 33. Esse memorialista chegou em Fortaleza, vindo do interior, no início dos anos 1910. Trabalhou como pintor e integrou o quadro de funcionários da Light nos seus primeiros anos. Depois ganhou destaque como poeta, frequentando círculos boêmios que se reuniam nos cafés da cidade

Messejana ao sul — era constituída por sítios menos ou mais cultivados de acordo com seus proprietários.¹²⁰

O hiato entre o estilo de vida em crescente agitação do centro e o “sossego” tanto do centro de décadas passadas, como das áreas periféricas, não foi percebido apenas pelos entusiastas do progresso que pretendiam diminuir tal contraste “civilizando” outras zonas. Ele também foi objeto de assunto de muitos memorialistas, que frequentemente se autodenominavam tradicionalistas, mas que oscilavam entre as utopias do progresso e a rejeição ao afastamento das próprias raízes.

Entre os principais críticos da vida moderna, estão João Nogueira e Otacílio de Azevedo. O primeiro, por meio de suas crônicas (publicadas em jornais na década de 1930 e 1940 e reunidas no livro *Fortaleza velha* em 1954), manteve opiniões ambíguas sobre o progresso. Engenheiro de profissão, ora mostrava entusiasmo com o progresso tecnológico (como em seu “devaneio” sobre a possibilidade da transmissão de energia elétrica sem uso de fios: “o progresso constante das ciências” autorizava a crença, pois “quantas vezes a utopia de hoje não se torna a realidade de amanhã!/ Santos Dumont e Julio Verne que o digam...”¹²¹). No entanto, sempre que uma “tradição” da cidade era extinta, a seu ver, por culpa do progresso, Nogueira demonstrava sua insatisfação.¹²²

Quanto a Otacílio de Azevedo, nenhuma manifestação de entusiasmo com a modernização da cidade, somente saudosismo em relação a época em que Fortaleza era “descalça”. Os automóveis, por sinal, com frequência incomodaram Azevedo. Segundo ele conta, o chamado “Banco da opinião pública” — situado na Praça do Ferreira, era um banco em torno do qual pessoas “ilustres” da cidade se reuniam para discutir os mais variados temas — passou a ser cada vez menos frequentado por causa do “estrepitoso barulho das buzinas agudas e irritantes dos automóveis e [d]a gritaria dos chauffeurs”. Para ele, “o progresso sufocava, aos poucos, aquelas vozes”. A conexão direta entre o progresso e a circulação de automóveis é marcante, mas só é acentuada na

¹²⁰ Cf. ADERALDO, Mozart Soriano. *Evocação de Fortaleza*. [1950]. In: _____. *História abreviada de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada*. Fortaleza: UFC, 1974, p. 103-4. Não nascido em Fortaleza, mas “enamorado da cidade”, Aderaldo frequentou o Liceu do Ceará e a Faculdade de Direito. Foi também presidente do Instituto do Ceará e da Academia Cearense de Letras.

¹²¹ NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. [1954] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/PMF, 1980, p. 32.

¹²² No caso do automóvel, sua postura foi ambígua, como apresentado no primeiro capítulo.

medida em que Nogueira sente que aquela mudança deu fim a mais uma tradição da cidade: “O Banco foi mais uma tradição tipicamente de Fortaleza que desapareceu para sempre, engolido em nome do que se convencionou chamar de progresso”.¹²³

Outro memorialista que deixava em seus escritos o amargor da destruição das tradições pelo progresso foi Otacílio Colares. Em seu *Crônicas da Fortaleza e do Siará Grande*, alguns trechos são exemplares. No capítulo “A Fortaleza e o passado”, ele exprime seu lamento à ausência, de um modo geral, de apego às “boas tradições”. Segundo ele, as novas gerações haviam esquecido que muito do desenvolvimento da cidade não fora “obra miracular apenas da modernidade”, mas foi fruto do trabalho árduo, “quase em penúria”, de muitos de seus habitantes passados.¹²⁴

Com essas palavras, Colares mostra-se ciente das ambiguidades do progresso da cidade. Se, por um lado, reconhece que ela havia chegado a um determinado grau de desenvolvimento, por outro, não deixa passar despercebido que isso foi alcançado pela exploração do trabalho dos desfavorecidos.

No entanto, não se pode ver os memorialistas como um grupo homogêneo de resistência feroz às implicações da vida moderna. Alguns deles, como Raimundo de Menezes e Mozart Soriano Aderaldo, deixavam transparecer, nas suas exaltações ao passado, empolgações com o progresso.

Raimundo de Menezes, por exemplo, dedicou-se a situar historicamente acontecimentos marcantes da cidade em seu *Coisas que o tempo levou*. Entretanto, na leitura do texto, percebe-se que ele utiliza como baliza a chegada de elementos considerados modernos: entre suas crônicas é possível encontrar textos sobre a chegada do trem, do telefone, do bonde, do automóvel, do cinema, dos novos meios de iluminação pública e do rádio. Sobre cada um desses, Menezes aponta mais as impressões positivas causadas do que os impactos (como fazia Otacílio de Azevedo).

Mozart Soriano Aderaldo, por sua vez, além de fazer alguns elogios a progressos feitos na estrutura da cidade (como o nivelamento das

¹²³ AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça: reminiscências*. [1980] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/Casa José de Alencar, 1992, p. 66. Otacílio de Azevedo também considerou culpados os automóveis pela queda do Oitizeiro do Rosário, tradicional árvore da cidade, como foi visto no primeiro capítulo.

¹²⁴ COLARES, Otacílio. *Crônicas de Fortaleza e do Siará Grande*. [1976]. Fortaleza: UFC/PMF, 1980, p. 60.

calçadas), ele pode ser incluído no grupo dos que eram favoráveis à civilização dos hábitos, quando afirma que as levas de imigrantes das secas geravam na cidade favelas, prostituição e maus hábitos como “cuspir no pé das paredes”, “alimentar-se nas ruas e jogar nas calçadas as cascas de banana, manga e laranja ali mesmo consumidas”.¹²⁵ Vê-se aí mais uma vez a polarização entre centro urbano e sertanejo, manifestada nos hábitos considerados reprováveis.

Com essas considerações, pode-se dizer que a cidade por onde os automóveis circulavam na década de 1920 vinha se constituindo ao longo de muitos anos sob os interesses do poder público e das elites de modernizá-la tanto estruturalmente, quanto no que diz respeito aos hábitos dos cidadãos. Além do mais, é possível perceber que muitas concepções de centro urbano, de civilização e de progresso estavam sendo produzidas e postas em circulação naquele momento. A relação dessas ideias com os elementos tecnológicos e os “melhoramentos” era explícita, estando o automóvel aí incluso.

Entretanto, resta saber como os sujeitos, em suas experiências ordinárias na cidade “moderna”, perceberam as mudanças ocorridas com o aparecimento do automóvel. Para isso, é interessante apresentar a movimentação das pessoas pela cidade e, enfim, ver como a ocupação dos espaços foi construída.

2.2) Quem andava pelas ruas?

Vistas as transformações urbanas pelas quais a cidade de Fortaleza passava desde o final do século XIX até os anos 1920, seria interessante uma abordagem sobre os sujeitos que transitavam pelos seus espaços nessa década, buscando uma articulação entre suas realidades e suas relações com os veículos automotores.

Antes de tudo, pode-se fazer uso de um aspecto amplamente trabalhado nas produções historiográficas que relacionam o processo de modernização das cidades brasileiras com a automobilidade: a questão do *status* conferido pela posse e propriedade do automóvel. A maioria desses trabalhos acadêmicos apresentam esse veículo, nas primeiras décadas do século XX, como símbolo de poder, de prosperidade, de autonomia etc.¹²⁶

¹²⁵ ADERALDO, Mozart Soriano. *História abreviada de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada*. Fortaleza: UFC, 1974, p. 60.

¹²⁶ Cf. *A vida cultural do automóvel*, de Guillermo Giucci; *A cidade e as máquinas* e *A modernidade sobre rodas*, de Marco Antônio Sávio; *Os transportes*

A perspectiva tomada aqui tende a considerar que o *status* conferido aos que passeavam de automóvel pelas ruas da cidade está relacionado ao fato de ser este um bem privado, mas de utilização nos espaços públicos. Isso possibilitava que aqueles que faziam uso daquele objeto ficassem ao alcance da vista dos outros transeuntes.

Provavelmente, deve-se a isso o sucesso, na primeira metade dos anos 1920, dos corsos de automóveis realizados durante os dias de carnaval nas redondezas do coração da cidade: a Praça do Ferreira. Carlos Henrique de Moura Barbosa aponta que não somente as famílias proprietárias, mas muitos daqueles que podiam pagar uma corrida em um carro de aluguel desfilavam em ruas previamente delimitadas e à distância dos outros foliões, proibidos pelos editais da polícia de se aproximar dos veículos.¹²⁷

Analisando os corsos em São Paulo, Marco Antônio Sávio observa que esses eventos eram dotados ainda de outro significado social: representavam, para as elites, o progresso da sociedade na medida em que eram entendidos como prática “saudável e civilizada”, em contraposição a diversões não tão edificantes como o jogo e outras modalidades de festas carnavalescas.¹²⁸

As famílias que participavam do corso, em seus carros ornamentados, deixavam transparecer seu orgulho por estarem em tal lugar de destaque. Segundo Barbosa, a separação dos espaços por onde desfilavam os carros daqueles dos “cordões” — grupos de foliões que seguiam a pé — explicitava as diferenças sociais entre desfilantes e espectadores ao definir a que parte do espaço público cada grupo tinha direito de ocupar. De um lado, as famílias mais abastadas da cidade em seus ornamentados automóveis particulares e aqueles que podiam pagar pelo aluguel de um veículo. De outro lado, a multidão de pessoas de camadas subalternas que se deslocavam do subúrbio ao centro para a data festiva. No meio do conflito, a polícia, abertamente para fazer valer os interesses dos ricos, pois procurava pôr em prática as regras pré-estabelecidas em

motorizados em Florianópolis, de Sandro Costa; *A capital irradiante e Orfeu extático na metrópole* de Nicolau Sevcenko; *Na senda do moderno*, de Antonio Luiz Silva Filho.

¹²⁷ BARBOSA, Carlos Henrique de Moura. *Cidade das máscaras: carnavais na Fortaleza das décadas de 1920 e 1930*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2007, pp. 54-5.

¹²⁸ SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. São Paulo: Annablume, 2010, p 259.

editais que impediam a circulação de pedestres nas ruas ao lado dos carros. Em termos regulamentares, a circulação das pessoas que integravam os “cordões” era restrita às calçadas (nas ruas onde os automóveis desfilavam) ou às vias por onde o curso não passava — sendo, por consequência, excluídas desse grande evento.¹²⁹

Entretanto, de forma não tão explícita o conflito se mantinha durante os outros dias do ano. Apesar do cotidiano urbano não reunir em uma só região da cidade tamanha quantidade de ricos e pobres, o fervilhar dos acontecimentos diários punha alguma diferença entre as pessoas de posse e as camadas subalternas. Mas antes vale um esclarecimento sobre a condição social dos sujeitos que aparecem nos processos criminais.

Marco Antônio Sávio afirma em seu trabalho que, nos primeiros anos de automobilidade em São Paulo, muitos dos atropelamentos de trânsito não implicavam na punição dos *chauffeurs*, principalmente quando as vítimas vinham de grupos sociais desfavorecidos. Entretanto, quando pessoas de melhor condição socioeconômica, além do interesse da polícia e da justiça em fazer valer a lei, os jornais costumavam se mobilizar a fim de fazer cobranças por medidas mais severas.¹³⁰ No entanto, nos casos aqui estudados, a situação era um pouco diferente, como será visto.

Antes de partir para uma análise de quem eram os sujeitos que apareciam nos autos dos processos como vítimas, mais uma vez será necessário trazer à tona a questão dos arquivos utilizados como fonte. Os processos criminais estão longe de ser uma espécie de amostra representativa do que acontecia exatamente nas ruas da cidade. Ao contrário, eles compõem apenas fragmentos de uma realidade mais abrangente, uma parte de um longo percurso que já foi salientado anteriormente: carros eram guiados pelas ruas; uma parcela deles causava acidentes; alguns destes chegavam ao conhecimento da polícia; esta abria inquéritos para apurar responsabilidades em parte daqueles; um número restrito de casos chegava à fase judicial; e, finalmente, um número ínfimo de processos foram separados, catalogados e disponibilizados para pesquisa.

¹²⁹ BARBOSA, Carlos Henrique de Moura. *Cidade das máscaras: carnavais na Fortaleza das décadas de 1920 e 1930*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2007, pp. 54-62.

¹³⁰ SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000, p. 128.

Se, por um lado, isto significa que não é possível fazer uma afirmação do tipo “x em cada dez atropelamentos envolviam trabalhadores subalternos”, por outro, pode-se dizer inequivocamente que atropelamentos de indivíduos menos abastados chegavam ao conhecimento da justiça — lembrando que após o inquérito policial, cabia aos promotores formalizar as denúncias contra os réus. Na verdade, parte significativa dos processos analisados registra atropelamentos de carroceiros, carregadores, operários, vendedores do Mercado Público, empregadas domésticas etc. Entretanto, a recorrência desses sujeitos nos tribunais não significava que eles certamente sairiam com uma vitória jurídica. Muitos dos *chauffeurs* acabavam sendo inocentados pelos mais diversos motivos (provas inconclusivas, contradição entre testemunhas de acusação, atribuição de culpa à própria vítima etc.).¹³¹

Mas a associação direta do sucesso nos tribunais com uma boa condição social dos envolvidos também pode ser perigosa. É o que atesta o caso em que o filho de um Promotor de Justiça do Estado foi atropelado e o processo foi arquivado por falta de elementos para formação de culpa contra o acusado, apesar do pai da criança ter insistido que o *chauffeur* dirigia imprudentemente em alta velocidade, sem buzinar e distraído porque olhava para “uma namorada”.¹³²

Sem a possibilidade de trabalhar com os atropelamentos não registrados, o objetivo do que segue será compreender, a partir do que foi

¹³¹ Dos 34 processos analisados, dezesseis foram acidentes com pessoas de classe subalterna, dos quais nove estavam em serviço, uma saía de uma fábrica no horário de almoço e duas (em um único processo) voltavam a pé de uma festa religiosa realizada no subúrbio da cidade. Também é relevante o número de crianças atingidas: foram doze ao todo. Há ainda dois velhos, dois artistas (sem especificação do que consistiam seus trabalhos), um coronel (atingido ao descer de um bonde) e um de profissão desconhecida. Além disso, algumas queixas na delegacia, que, embora geralmente muito concisas, por vezes indicavam as atividades realizadas no momento do desastre: como um vendedor ambulante de café e massa de milho registrado em APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 28v; um vendedor de água em *Ibid.*, Fl. 43; um leiteiro em APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fl. 8; e um vendedor ambulante de carne em *Ibid.*, Fl. 34. Todos os casos ocorridos no final da década.

¹³² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/07.

encontrado nos processos, a realidade cotidiana dos personagens citados nos autos judiciais e como eram suas relações com o automóvel. Uma breve apresentação de alguns casos pode ajudar a tecer reflexões sobre o assunto.

No dia 13 de dezembro de 1920, por volta das 7:00, um grupo de carroceiros seguia com suas mercadorias na estrada que levava à vila de Porangaba — atual bairro da Parangaba, na capital. Um automóvel se aproximou em alta velocidade, sem buzinar, e atingiu um dos trabalhadores. O atropelado era um idoso, que foi levado à sua casa e faleceu dois dias depois.¹³³ Já no dia 18 de janeiro de 1922, às 10:30, foi um jornalista que trabalhava carregando uma carroça que sofreu com o choque de um carro em alta velocidade.¹³⁴

Outro fato parecido ocorreu no dia 09 de fevereiro de 1926, por volta das 16:00. Um grupo de trabalhadores transportava sacos dispostos na rua para dentro de um armazém quando um dos operários, durante a travessia da rua, foi atropelado por um automóvel.¹³⁵ Algo semelhante ocorreu no dia 26 de outubro de 1928, por volta das 12:30, quando um motorista atropelou um trabalhador que transportava lenha da rua para dentro de um estabelecimento comercial.¹³⁶

Para finalizar, aos dezenove dias do mês de fevereiro de 1927, às 7:30, um *chauffeur* atropelou um homem nas proximidades do Mercado Público. O fato ocorreu depois que dois peixes caíram no chão e o vendedor tentou apanhá-los. A vítima perdeu a consciência após o choque e, ao retornar a si, foi levada à delegacia para prestar depoimento.¹³⁷

Raquel Rolnik afirma em seu *A cidade e a lei* que, na transição do século XIX para o XX, houve uma mudança no ambiente público de São Paulo: ele deixou de ser espaço de múltiplos usos para se transformar exclusivamente em espaço de circulação. Atividades como a quitanda

¹³³ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/01. Este caso será retomado no capítulo 3.

¹³⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1922/02.

¹³⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/12. Este caso também será analisado sob outro viés no capítulo 3.

¹³⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1928/02.

¹³⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/03.

foram deslocadas para a Praça do Mercado e os momentos de sociabilidade ficaram restritos ao interior das casas ou aos cafés, salões e clubes privados. Portanto, Rolnik sugere que as ruas foram resignificadas como espaços de circulação por excelência.¹³⁸

No caso de Fortaleza, a afirmativa não é válida para a década de 1920. Pelo menos dois usos do espaço público foram identificados no decorrer da pesquisa e têm íntima relação com os acidentes de automóvel: a rua como espaço de trabalho e como espaço de lazer para as crianças.

Como é possível perceber, os vitimados nas situações descritas anteriormente eram todos trabalhadores, muitos deles braçais. Mas por que a recorrência desse tipo de acidentes? Não porque indivíduos de condições sociais desfavorecidas fossem menos acostumados ao automóvel em trânsito pelas ruas do que os ricos ou porque sua condição social os impossibilitasse de lidar com a automobilidade. Certamente havia diferenças nos tipos de contato que pobres e ricos tinham com os carros: enquanto os mais abastados teriam maiores oportunidades de conhecê-los por dentro, viajando neles (porque possuíam-nos, eram próximos de seus donos ou podiam pagar pelo aluguel de um automóvel de praça), os mais pobres se restringiam a observá-los a distância.

Os trabalhos que trataram da questão do automóvel nas cidades já chamaram atenção para os atropelamentos causados pela alteração nos padrões de velocidade proporcionada pelo automóvel. Entretanto, vale questionar: isso seria suficiente para explicar a grande frequência de pessoas das camadas subalternas entre os atropelados? Isto é, será que o tipo de contato que os ricos tinham com os automóveis faziam-nos mais adaptados a seus rápidos deslocamentos do que os indivíduos pobres? Difícil insistir nessa hipótese. Vejamos: supondo a existência de dois indivíduos. Um deles pobre que trabalhasse nas redondezas da Praça do Ferreira (principal logradouro da cidade nos anos 1920), o outro um rico fazendeiro morador de Damas (no subúrbio da capital). Qual deles estaria mais familiarizado com as velocidades potenciais dos carros? Arrisca-se dizer que o que vive cotidianamente em contato com a passagem de automóveis ao seu redor (isto é, na praça) pode ter maior familiaridade com aqueles veículos. Isso independe de sua condição socioeconômica: mesmo que nunca tenha entrado em um carro, seu contato com eles seria maior (mesmo que distinto) do que o do tal fazendeiro (se supormos que este último se utilizasse de um automóvel semanalmente

¹³⁸ ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1997, pp. 31-2.

para se deslocar até o centro da cidade, além de ver um ou outro veículo trafegando diariamente no lugar onde morava).

Dessa forma, o que se pretende dizer é que proximidade ou distância com a automobilidade está associada à condição socioeconômica de forma indireta, pois passa antes pelas experiências cotidianas condicionadas a pertença a um ou outro grupo social. A partir daí é que se pode fazer as considerações que seguem.

Como foi possível observar, aqueles ofendidos citados acima, quando foram atingidos, estavam em pleno trabalho: transportando carroças, indo e vindo com mercadorias e matérias-primas pela rua. Ora, eram estas situações que os fazia passíveis de sofrer as consequências mais infaustas da passagem de um carro. Não é absurdo supor que um operário no centro da capital, ao fazer repetidas vezes o mesmo traslado entre o estabelecimento onde trabalhava e a pilha de sacos dispostas do outro lado da rua, tenha se deparado com mais de um automóvel. Com isso, o tipo de contato que esse indivíduo tinha com os carros passa longe da mera contemplação. Estes eram, de certo modo, parte integrante do movimento urbano diário, enquanto aquele tinha tarefas a cumprir traçando percursos pelas ruas. Bastaria que um daqueles veículos passasse com “marcha alterada” (o que não era raro) ou que o trabalhador urbano tivesse um breve instante de distração em uma de suas viagens para que a probabilidade de uma tragédia aumentasse consideravelmente.

Por outro lado, os mais abastados estavam abrigados desses riscos contínuos dentro de seus estabelecimentos, como evidencia o relato de um patrão-testemunha no inquérito policial aberto para esclarecer as condições do atropelamento de um de seus empregados:

José Rodrigues Bezerra Filho [...] [disse que] estava trabalhando *em sua casa commercial*, á rua Floriano Peixôto, [...] olhando em direcção á rua afim de ver entrar mercadorias que eram conduzidas por trabalhadores da rua para o interior da casa, quando em um dado momento viu passar em grande velocidade um automovel.¹³⁹

Enquanto a vítima labutava, carregando pesados sacos de cereais para dentro do armazém, o trabalho do proprietário do comércio era, no

¹³⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/12, Fl. 8. Grifo meu.

momento, observar o serviço alheio. Desta forma, o que pode ser feito é uma diferenciação entre aqueles que trabalhavam nos espaços também percorridos por automóveis e aqueles que se ocupavam de tarefas no interior dos recintos. Ainda em cima deste caso, a hipótese de que as experiências vividas por cada sujeito era que os condicionavam a maiores ou menores probabilidades de serem atingidos por carros em disparada pode ser reforçada.

José Onório, vulgo José Adão, estava trabalhando naquele armazém havia pouco tempo, desde que chegara do sertão. Tanto para seu patrão, quanto para seu colega de trabalho esse foi o principal motivo do desastre. Nas palavras do último:

O chauffeur si tem culpa no desastre esta consistiu em guiar o carro com velocidade, sendo que houve culpa da victima em atravessar a linha *sem atenção devida*; que a victima não estava acostumada a trabalhar aqui, pois chegara do sertão há poucos dias.¹⁴⁰

Mais adiante, será possível analisar as implicações da oposição centro urbano-sertão aberta pelas declarações das testemunhas. Aqui, limitar-se-á a pensar no modo pelo qual as experiências cotidianas das pessoas alteravam as (e eram alteradas pelas) relações com os automóveis.

Ora, a “atenção devida” salientada pelo companheiro de trabalho do ofendido traz à tona a questão da realidade encontrada na cidade por aqueles que a frequentavam. Devia-se prestar atenção, porque os espaços da cidade eram ocupados, entre tantos seres animados ou não, por um número crescente de automóveis em movimento ora lento, ora veloz. Aquele recomendado, este condenado. No entanto, o cidadão não podia mais se dar ao privilégio de transitar despreocupadamente pelas ruas. Sua desatenção era tão passível de reprovação quanto o abuso da velocidade pelos *chauffeurs*. Não foi à toa que o acusado foi inocentado no caso em discussão. O acidente, na visão dos envolvidos no processo, se dera menos por sua maneira de guiar do que pela “imprudência” do operário de atravessar a via sem a “atenção devida”. Mais do que isso, sua culpa, ainda na ótica daqueles, foi não estar ambientado com a realidade dos grandes centros urbanos, pois suas experiências anteriores

¹⁴⁰ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/12, Fls. 9 e 9v. Grifos meus.

no sertão não exigiam dele o alerta contínuo, necessário quando automóveis cortavam as ruas a todo momento.

De todo modo, o que deve ser salientado é que a recorrência de trabalhadores subalternos entre as vítimas de atropelamento possui fortes vínculos com o cotidiano das camadas desfavorecidas. O quesito probabilidade como função do tempo de exposição ao risco era fator importante para a ocorrência de desastres automobilísticos. Assim como aqueles funcionários que davam muitas viagens a mando de seus patrões no comércio, o mesmo poderia ocorrer com as empregadas domésticas. Foi o que aconteceu com Raymunda Silva da Conceição em dezembro de 1924 e com Maria Julia da Silva em junho de 1926. Ambas foram atropeladas quando tinham saído para fazer compras (a primeira em uma bodega na companhia de outra moça que também fazia serviços domésticos e a segunda no mercado de cereais).¹⁴¹

É de se supor que aquelas compras seriam para abastecer a casa de suas patroas que se abstinham de sair às ruas para tal tarefa já que tinham subordinadas que a fizessem por elas. A obrigação de sair às ruas com frequência para comprar suprimentos para o lar ou realizar outras funções a mando de seus patrões punha as encarregadas de serviços domésticos no grupo dos transeuntes recorrentes da cidade.

O risco rondava também trabalhadores autônomos que tinham as ruas como local de trabalho: os registros da polícia apontam ambulantes atingidos enquanto vendiam café e massa de milho, potes de água, leite ou carne nas vias públicas.¹⁴² Contudo, não eram somente as obrigações do trabalho que forçavam as aventuras nas ruas ao lado dos carros.

No dia 07 de setembro de 1927, houve uma festa religiosa no Mucuripe, região afastada do centro da cidade. Ao final do evento, no caminho de retorno à cidade, um automóvel de aluguel atropelou, de uma só vez, duas mulheres: uma saiu com ferimentos leves e a outra

¹⁴¹ Respectivamente, APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1925/03 e APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/03.

¹⁴² Cf. Respectivamente, APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 28v. *Ibid.*, Fl. 43. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fl. 8. *Ibid.*, Fl. 34.

morreu na mesma noite na Santa Casa de Misericórdia.¹⁴³ O trajeto feito pelo *chauffeur*, conhecido como Cavador, dá alguns indícios dos usos do automóvel pela cidade.

Primeiramente, ele foi contratado pelo senhor Aristides de Tal — às 19:00 na Praça do Ferreira — para pegar um cabo da Guarda Civil, sua esposa e duas moças no *boulevard* Visconde do Cauhype, retornar para a praça, onde receberia o próprio Aristides e mais um alfaiate, para enfim levar todos à festa no Mucuripe. Ao chegar ao destino, às 19:45, Cavador ouviu de Aristides que deveria recebê-los no mesmo local depois das 21:00 para o retorno à cidade. Tendo algum tempo livre antes do horário combinado, foi contratado por um certo José Felipe, descrito como marítimo, para transportar cerca de seis moças para a Praia de Iracema. Ao retornar mais uma vez ao Mucuripe, recebeu novo pedido de José Felipe para transportar outro grupo de mulheres: nove meninas e uma senhora. Foi justamente na realização desta última viagem que as duas moças foram atropeladas pelo motorista.

Já a vítima sobrevivente, Amélia Leandro, contou em seu depoimento que foi atingida quando voltava a pé dos atos religiosos na Igreja de Nossa Senhora da Saúde em companhia de sete pessoas, entre elas a que faleceria naquela noite. Quais suas ocupações? Das mulheres que depuseram, com exceção de Amélia que era operária, todas declararam viver de serviços domésticos. Dos homens que acompanhavam o grupo, um era carreteiro e o outro ferreiro. Ainda outros dois, que não voltavam com aqueles, mas faziam o trajeto também a pé um pouco atrás do grupo se identificaram como carpinteiro e fogueira. Muitas dessas pessoas não eram alfabetizadas.

A distância que separa o Mucuripe, local da festa religiosa, do centro da cidade é relativamente grande. A partir das informações postas, é possível depreender que, enquanto alguns indivíduos não podiam dar-se ao luxo de alugar um carro e, portanto, dispunham-se a fazer o longo trajeto caminhando, outros possuíam condição financeira suficiente para evitar tal caminhada.

Não há no processo nenhuma indicação da profissão do primeiro locatário, Aristides. Quanto ao marítimo, nada é informado sobre sua patente para que seja possível buscar seu rendimento mensal. Mesmo assim, é de se supor que fosse razoável a ponto de pagar duas viagens de automóvel para que suas conhecidas não se prestassem a tão longa

¹⁴³ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02. Este caso será analisado no capítulo 3 sob aspectos diferentes.

viagem sobre os próprios pés, mas limitado a ponto de fazê-las se apertarem (na primeira viagem seis, na segunda dez) dentro de um carro com lugar para quatro passageiros.¹⁴⁴ (Outra interpretação para a renda do marítimo é que ele também fosse proprietário de automóveis de praça. Em um processo do mesmo ano, o réu era *chauffeur* de um carro cujo proprietário chamava-se José Felipe.¹⁴⁵ Seria a mesma pessoa? Caso sim, talvez ele estivesse sendo contatado no Mucuripe para conseguir carros para os frequentadores da festa, o que levaria a questão dos locatários para as mulheres que viajaram no carro de Cavadore, mas elas não depuseram nos autos e não é possível saber suas condições sociais.)

Obviamente, isso não eliminava as possibilidades de que membros da elite ou da classe média também fossem vítimas de atropelamentos. Era na interseção entre modo de ocupar — a rua, a calçada, velozmente, desatentamente etc. — e os locais de concentração do trânsito — de automóveis, pedestres, animais e outros veículos — que as probabilidades aumentavam, o que não extinguiu as chances de que um rico negociante, por exemplo, fosse atingido em uma ocasional travessia de uma via.

No entanto, a hipótese de que a associação entre o tempo passado nas ruas e o modo de se comportar nelas era fator relevante na configuração do perfil das vítimas é corroborada por aquele que talvez tenha sido o grupo mais afetado pelos desastres de trânsito: as crianças. Além de muitas das suas brincadeiras acontecerem nas vias públicas,¹⁴⁶ a

¹⁴⁴ Essa informação foi dada pelo ajudante de *chauffeur*, que foi impedido de fazer o trajeto ainda na Praça do Ferreira, pois o carro tinha quatro assentos, mas nele viajariam cinco (na versão do Cavadore eram seis) passageiros. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02, Fl. 14v. Há também um registro policial de 1928 de uma comunicação feita pelo “Senhor Cap^m José Felipe da Silva, mas, além da patente militar, nada mais é indicado que possa sugerir que se trate da mesma pessoa. Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 34v.

¹⁴⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/01.

¹⁴⁶ Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/01; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/07; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/11;

forma como os menores transitavam permite pensar a respeito do problema.

Em um estudo clássico, Marcel Mauss chama atenção para o que ele denomina “técnicas corporais” — atos *tradicionais eficazes* operados pelo “primeiro e mais natural instrumento” dos indivíduos: o corpo. Ele considera que a idade é um dos fatores que possibilita a existência de técnicas corporais distintas entre as pessoas. Ele faz referência ao fato de que as sociedades ocidentais não sabem mais acocorar-se. Ou melhor, as crianças sabem, mas nossa “civilização” priva-as disso ao longo de suas vidas e isso resulta em adultos que não mais sabem fazê-lo.¹⁴⁷

E o ato de correr? Sem entrar na questão dos motivos que fazem as crianças correrem com mais frequência que os adultos, até mesmo para realizar pequenos traslados, vale ressaltar que muitos dos processos sobre atropelamentos de crianças registram que o fato ocorreu no momento em que atravessavam uma rua correndo.¹⁴⁸

Como nos lembra Mauss, a noção de técnica corporal tem forte ligação com o social. Isso porque os modos de caminhar, nadar, repouso das mãos etc. são transmitidos — daí sua definição das técnicas corporais como atos *tradicionais* — através da educação.¹⁴⁹ Assim, a

APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/13; e APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/02.

¹⁴⁷ MAUSS, Marcel. As Técnicas Corporais. In: _____. *Sociologia e Antropologia*. v.2. Trad. Mauro W. B. de Almeida. São Paulo: EPU/EDUSP, 1974.

¹⁴⁸ Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1922/01; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1922/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/02. Há também outros casos de crianças atropeladas registrados na polícia, mas não há indicações sobre as circunstâncias do desastre. Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 6v; *Ibid.*, Fls. 20 e 20v; *Ibid.*, Fls. 24v e 25; *Ibid.*, Fls. 25 e 25v; APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fl. 5; *Ibid.*, Fl. 16; *Ibid.*, Fls. 19v e 20; e *Ibid.*, Fl. 88v. Este último caso chegou à fase judicial. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/03.

¹⁴⁹ MAUSS, Marcel. As Técnicas Corporais. In: _____. *Sociologia e Antropologia*. v.2. Trad. Mauro W. B. de Almeida. São Paulo: EPU/EDUSP, 1974.

transformação da realidade urbana com o trânsito de automóveis pelas ruas provocou, em alguma medida, a alteração não só dos entendimentos sobre quais eram os lugares de carros e pessoas no espaço público, mas também das formas de se portar na rua.¹⁵⁰

Isso também nos remete à ideia de civilizar os hábitos proposta por Norbert Elias. Sua tese é de que nossas maneiras são construídas ao longo do tempo de modo que passamos a internalizar hábitos socialmente aceitos.¹⁵¹ Sendo o automóvel um elemento central da cidade “moderna” e “civilizada”, seus habitantes foram gradualmente educados a conviver com sua presença. Convivência essa que cada vez mais significava internalizar, por exemplo, os hábitos de verificar o movimento das ruas antes de atravessar, de circular sobre a calçada e de manter-se nela diante da passagem de um veículo.

Desse modo, as crianças ainda estavam no processo de aprendizado e internalização do modo de se portar nas ruas, como foi o caso de uma criança chamada Maria Euphrasia. Essa garota segurava a mão de sua mãe à beira da linha de bondes quando um automóvel se aproximou buzinando. A genitora entendeu a mensagem, mas a garota não: ela conseguiu soltar sua mão e correu para o lado oposto da via, porém não a tempo de terminar incólume o percurso. No tópico seguinte, esse caso será analisado sob outra perspectiva. Entretanto, cabe antes citá-lo como forma de identificar como o atropelamento da garota foi ocasionado justamente por não ter sido previamente instruída a esperar um carro que buzinará “como que avisando [...] que desejava passar”.¹⁵²

Voltando à questão dos trabalhadores subalternos, pode-se dizer que a situação era diferente para outra categoria: a dos *chauffeurs*. Marco Antonio Sávio afirma que o *status* desses profissionais era “natural” pelo fato de eles trabalharem em tais máquinas modernas.¹⁵³ Duas são as evidências de Sávio para essa conclusão: 1) o fato de existir, em São Paulo no ano de 1927, vinte mil *chauffeurs* matriculados a despeito

¹⁵⁰ Essa questão específica será abordada mais a fundo no tópico seguinte.

¹⁵¹ ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. vol. 1. 2ª ed. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.

¹⁵² Arquivo Público do Estado do Ceará (APEC), Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/2. n. p.

¹⁵³ SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000, p. 74.

do mercado comportar apenas 4.500 profissionais da área;¹⁵⁴ e 2) o fato de sua indumentária consistir *obrigatoriamente* de boné e casaca, o que lhes garantiam diferenciação do restante dos trabalhadores urbanos.¹⁵⁵ É preciso fazer uma ressalva quanto à naturalidade de sua distinção para depois mostrar como esses dois indícios podem levar a conclusões opostas das de Sávio.

Antes de tudo, não se pode perder de vista que se tratavam de empregados dos proprietários de automóveis e, assim sendo, estavam sujeitos a obedecer ordens, serem repreendidos e, em última instância, demitidos. Além do mais, esses profissionais apareciam frequentemente nos registros policiais e nos autos judiciais prestando contas de suas atitudes ao volante. Enquanto isso, os jornais publicizavam a insatisfação com as correrias desenfreadas praticadas pelas ruas.

O baixo poder aquisitivo dos *chauffeurs* profissionais pode ser evidenciado pelo fato de alguns deles residirem nas garagens onde eram empregados, o que pode indicar que não possuíam residência própria ou alugada. Ou, então, eram utilizados pelos patrões em uma dupla jornada de trabalho: *chauffeur* durante o dia e vigia do estabelecimento durante a noite, o que não obrigatoriamente significa uma melhoria na sua condição social.¹⁵⁶

É interessante notar que, na década de 1920, o termo *chauffeur* designava os guiadores de automóvel em geral, não sendo de uso restrito aos profissionais do volante. Desta forma, quando alguém manifestava indignação contra as atitudes e abusos dos *chauffeurs* — o que era comum nos processos criminais e, principalmente, nos jornais —, não é possível saber se era uma referência à classe dos profissionais do volante ou aos guiadores em geral. Entretanto, algumas distinções ora sutis ora explícitas aparecem nas falas e atitudes das pessoas e elas indicavam desconfianças contra os *chauffeurs* profissionais especificamente.

Primeiramente, observa-se como isso aparece em documentos oficiais. Diferente do que acontecia no Rio de Janeiro, por exemplo, onde

¹⁵⁴ *Ibid.*, 75.

¹⁵⁵ *Ibid.*, 53. Grifo meu.

¹⁵⁶ Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro: 176, Fl. 22v; APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fls. 28 e 28v e *Ibid.*, Fl. 53. Nesta última, dormiam cinco *chauffeurs*. *Ibid.*, Fl. 120v. Nesta queixa, um *chauffeur* foi acusado de ter deflorado uma moça em uma garagem (provavelmente porque morava lá).

o regulamento de 1913 já previa a condução de automóveis pelos seus proprietários,¹⁵⁷ o *Regulamento Policial* cearense de 1917 foi elaborado tendo em vista apenas guiladores profissionais, como pode ser inferido do seguinte artigo:

Artigo 88 — Todo aquelle que pretender prestar exame para cocheiro, carroceiro e motorista de bond electrico ou de automovel de qualquer especie [particular ou de aluguel], dirigirá uma petição ao 1.º delegado, instruindo-a com os seguintes documentos:

- a) — Certidão de idade ou documento que a supra [...];
- b) — Declaração assignada do nome, idade, filiação, naturalidade, estado, residencia, *profissão anterior* e signaes caracteristicos; e
- c) — *Atestado de conducta, passado pelas autoridades policiaes* e distritos em que residir.¹⁵⁸

Nota-se que o requerimento exigia a declaração da profissão anterior, o que implica que a candidatura à carta de motorista trazia referência ao caráter profissional da atividade. Além disso, enquanto no Rio de Janeiro, por exemplo, o reconhecimento da “idoneidade moral” e da “posição respeitável na sociedade” era necessário para aqueles que pretendiam prestar o exame para chauffeur-amador,¹⁵⁹ no Ceará, pedia-se um “atestado de conduta” aos que pretendiam trabalhar guiando carros.

A distância que separa a “idoneidade moral” de um “atestado de conduta” é grande. No primeiro caso, o respaldo era conquistado pelo cidadão considerado honrado, digno e de boa reputação perante a sociedade. No segundo, a polícia era quem decidiria — provavelmente após uma investigação em seus arquivos — se a “conduta” anterior do indivíduo era adequada. A desconfiança que pesava sobre os membros das

¹⁵⁷ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, que reproduz o regulamento carioca ao final do texto.

¹⁵⁸ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, pp. 35-6. Grifos meus.

¹⁵⁹ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, p. 408.

classes subalternas, frequentemente associadas à criminalidade e à vadiagem, estendia-se ao processo de obtenção de uma carta de *chauffeur* profissional. A exigência por lei da boa conduta dos candidatos a *chauffeur* permite a compreensão do modo pelo qual as tensões sociais eram reproduzidas no regulamento. Além da polícia, patrões também poderiam emitir “atestados de conduta” dos seus *chauffeurs*:

Artigo 117 — Será cassada a carteira do cocheiro, carroceiro ou motorista e cancellada sua matrícula nos seguintes casos:

I — Se for desfavorável o atestado de conduta passado pelo último patrão, *salvo ao interessado o direito de demonstrar ao 1º Delegado, com informação do Inspector de veículos a falsidade e impropriedade do atestado.*¹⁶⁰

Nota-se uma inversão do princípio do ônus da prova: ao acusado cabia a responsabilidade — disfarçada sob o termo “direito” — de provar sua boa conduta enquanto empregado.

Ainda em outro trecho, o tratamento voltado para guias de profissão reaparece:

Artigo 98 — São obrigações comuns a todos [de veículos privados ou de praça] os cocheiros, carroceiros e motoristas:

I — Trazer, *estando em serviço*, a carteira que houver recebido na Inspectoria de veículos.

II — Apresentar à Inspectoria a carteira todas as vezes que *mudar de patrão* [...].¹⁶¹

Ora, estar em serviço significava estar guiando automóvel (ou carroça e bonde, obviamente). Juntamente com isso, todos os motoristas, sejam eles de carros privados ou de aluguel, precisavam avisar sobre a mudança de patrão, o que, mais uma vez, era uma pressuposição de que quem guiava automóveis eram os profissionais subordinados a um empregador.

É bom saber que o regulamento de 1917, em nenhum momento, faz uso do termo *chauffeur*. Os guias de automóvel sempre eram

¹⁶⁰ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, pp. 40-1. Grifos meus.

¹⁶¹ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, pp. 35-6. Grifos meus, p. 37.

referidos como “motoristas”. Mas nos registros dos “Exames de condutores de veículos” dos anos de 1917 a 1921, a palavra “motorista” designava apenas os motorneiros da Light. Quem desejava dirigir automóveis era indicado como “*chauffeur*”.¹⁶²

Outra distinção era feita nos “Exames” de forma sutil e irregular. Enquanto a maioria dos candidatos aprovados nos testes era considerada habilitada a “exercer a profissão de *chauffeur*”, uns poucos apareciam como aptos a desempenhar a “profissão de *chauffeur* amador” — uma contradição por definição. Três foram os casos em que isso ocorreu.¹⁶³ No entanto, o amadorismo também era evidenciado de outra forma: o trio e ainda um quarto candidato tinham o título de “Dr.” antes de seus nomes. Somente o Dr. Oswaldo Studart Filho foi descrito como apto a exercer a “profissão de *chauffeur*” (sem o termo “amador” como complemento).¹⁶⁴

O detalhe pode parecer irrelevante, mas talvez ele seja indicativo da diferença entre o que a polícia esperava — tratar apenas com profissionais do volante — e o que estava acontecendo — pessoas “distintas” da sociedade interessadas em guiar seus próprios automóveis. Sabe-se que o primeiro automóvel de Fortaleza era de propriedade de Júlio Pinto, mas ele não guiava o veículo: o português Rafael Marques Dias era quem o fazia.¹⁶⁵ Isso significa que o *chauffeur* chegava junto com o automóvel, como uma espécie de extensão dele, como fica evidente em uma crônica sobre o primeiro automóvel de Sobral, cidade do interior do Ceará: “O meu amigo Piragibe Mendes [...] mandou vir um FORD, com o respectivo *chauffeur* e collocou-os de aluguel, a disposição dos meninos endinheirados que se quizessem civilisar”.¹⁶⁶

A hipótese de que, nos primeiros anos de circulação de automóveis pela cidade, os proprietários não dirigiam seus veículos é corroborada pelo já citado anúncio da Typogravura A. C. Mendes em 1914 que,

¹⁶² APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Cheftura de Polícia, Série: Termos, Subsérie: Exames de condutores de veículos, Caixa: 86, Livro: 195. *Ibid.* Livro: 196.

¹⁶³ Trata-se dos candidatos Dr. Luiz Costa, Dr. Luiz Moraes Correia e Dr. Virgílio Bacellar Caneca. Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Cheftura de Polícia, Série: Termos, Subsérie: Exames de condutores de veículos, Caixa: 86, Livro: 196, Fls. 11v, 18 e 23v, respectivamente.

¹⁶⁴ *Ibid.*, Fls. 24.

¹⁶⁵ MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou*: crônicas históricas da Fortaleza antiga. [1938] Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000, 130-4.

¹⁶⁶ “O automovel”, *A Lucta*, Sobral, 01/12/1920, Anno VII, N° 388, p. 1. Grifo no original.

após sugerir que seus clientes deveriam visitar seu empreendimento comercial sem desperdício de tempo, dizia: “[...] com mil raios toca *chauffeur* para a TYPOGRAVURA A. C. MENDES”.¹⁶⁷ A suposição, tanto do produtor desse reclame quanto da polícia, era de que veículos eram guiados por profissionais específicos (como já foi dito, isso era o que o *Regulamento Policial* de 1917 deixava transparecer).

Retomando os dados dos “Exames”, o Dr. Studart Filho não foi o único a ter seu amadorismo suprimido do registro. Muitos outros que apareciam como habilitados para exercer a “profissão de *chauffeur*”, certamente não tinham o objetivo de guiar automóveis profissionalmente, já que eram (ou se tornariam pouco tempo depois) proprietários, gerentes ou sócios de firmas da capital.¹⁶⁸ Essas contradições encontradas nos “Exames” podem ser interpretadas como resquícios da antiga concepção de que os automóveis seriam guiados apenas por profissionais em um tempo onde os proprietários demonstravam crescente interesse em dirigi-los.

Por sua vez, o *Regulamento de Veículos* de 1925 passou a apresentar alguns artigos que diziam respeito exclusivamente aos *chauffeurs* amadores:

Art. 63 - Só poderá guiar automovel quem tiver a respectiva carta, mesmo que seja o proprio dono. O infractor será multado em 20\$000.

[...]

Art. 70 - O chauffeur amador que requerer carta profissional terá, “*ipso facto*”, a sua carta de amador cassada.

¹⁶⁷ CAMARA, Sophocles Torres. *Almanack do Ceará para 1914*. Fortaleza: Typ. A. C. Mendes, 1914, n. p.

¹⁶⁸ Foram os casos de Eurico Salgado Duarte, que seria sócio da Firma Salgado, Filho & Cia.; Joaquim Antonio Vianna Albano, que seria sócio da firma J. Albano & Cia.; Oscar Pedreira, que seria sócio da empresa de auto-omnibus Ribeiro & Pedreira; Dionisio Oliveira Torres, comerciante e proprietário de imóveis; Jorge Dummar, que seria sócio da firma Dummar & Cia.; Pedro Philomeno Ferreira Gomes, filho de industrial e sócio da firma Philomeno Gomes & Filho; Humerto Ribeiro, que seria o outro sócio da Ribeiro & Pedreira; e José Gurgel Valente, sócio da Usina Gurgel; Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Termos, Subsérie: Exames de condutores de veículos, Caixa: 86, Livro: 196, Fls. 3v, 4v, 5 (essa folha contém a aprovação de Oscar Pedreira e Dionísio Torres), 8v, 11, 20v e 29, respectivamente. Devo algumas dessas informações ao “professor” e pesquisador André Frota, a quem agradeço.

[...]

Art. 72 - O chauffeur amador que fizer serviço a dinheiro, como se fôra profissional, será multado em 50\$000.¹⁶⁹

A figura do *chauffeur* amador, então, passou a existir em termos regulamentares de forma explícita e, além disso, sua carteira era diferenciada da carta do profissional. Ainda no regulamento do 1925, dois artigos são interessantes:

Art. 56 - Os guiadores profissionaes não poderão guiar automovel de praça sem que estejam de bonnet. Ao infractor multa de 5\$000.

Art. 57 - Fica terminantemente proibido aos guiadores profissionaes guiarem automoveis com a cabeça descoberta. Multa de 5\$000 ao infractor.¹⁷⁰

Essas determinações não caíram no esquecimento. Pelo menos no final da década de 1920, quando a Inspetoria de Veículos aumentou a fiscalização e tornava públicos os nomes dos *chauffeurs* ou os números dos carros que infringiam algum artigo do regulamento. O não uso dos *bonnets* era motivo de intimação.¹⁷¹

Lembra-se que Sávio admitiu a obrigatoriedade do uso de determinadas peças de vestuário. Essa exigência era justamente uma das causas de intimação dos *chauffeurs* pelos fiscais da Inspetoria de Veículos. Além do mais, que tipo de obrigação confere *status* aos forçados a segui-la?

O código vestimentar não figurava apenas nas disposições regulamentares. Se for observado um dos dois processos em que o réu foi um *chauffeur* amador, percebe-se que, aos olhos dos cidadãos, a distinção entre um profissional e um amador é notória. Em agosto de 1929,

¹⁶⁹ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento á Inspetoria de Vehiculos, n. p.

¹⁷⁰ *Ibid.*, n. p.

¹⁷¹ Cf. “Inspetoria de Vehiculos”, *Gazeta de Notícias*, Fortaleza-Ce, 16/01/1929, p. 4; “Inspetoria de Vehiculos”, *Gazeta de Notícias*, Fortaleza-Ce, 28/07/1929, p. 2; e “Inspetoria de Vehiculos - Intimações”, *Correio do Ceará*, Fortaleza-Ce, 14/11/1929, p. 8. Estes avisos da inspetoria indicavam que os *chauffeurs* dos automóveis 11-P e 66-A, 450-A e 470-A e 378-A, 215-P, 227-P e 213-P, respectivamente, foram intimados a comparecer à inspetoria por guiarem sem *bonnet*.

João Fiuza, gerente da “Garage Elite” — estabelecimento de propriedade do senador João Thomé, sogro de Fiuza — atropelou uma operária em frente à fábrica onde ela trabalhava.¹⁷²

Os dizeres de uma das testemunhas são elucidativos quanto à incorporação das noções de “amador” e “profissional” (e das diferenças e discriminações que elas comportam) no léxico dos atores. Segundo ela, o “automovel particular numero 226, guiado por um senhor de branco, de chapéu de palhinha *parecendo ser chauffeur amador*”, foi o responsável pelo atropelamento.¹⁷³ Vista isoladamente, talvez ela não pareça elucidativa para o que vem sendo proposto. Contudo, é preciso colocá-lo em paralelo com outros processos. Como dito acima, somente foram encontrados dois casos em que os acusados eram amadores. Em ambos, nota-se nos dizeres das testemunhas que o automóvel era guiado por um senhor.¹⁷⁴ E não se tratava de um sinal de respeito pela idade, já que João Fiuza tinha vinte e seis anos e o outro *chauffeur* amador, trinta e um. Nos outros processos, as testemunhas sempre se referem ao acusado como *chauffeur* ou então como “um rapaz”.

As referências à roupa branca e ao chapéu de palhinha também não devem passar despercebidas. A distinção entre os trajes modestos dos *chauffeurs* profissionais com os obrigatórios *bonnets* e a indumentária a altura de um gerente de firma têm papel relevante no *status* ou não de quem dirigia um automóvel. Juntamente com isso, a exigência do atestado de conduta ou de bom comportamento, do asseio, da decência e da polidez com os passageiros, deixa transparecer o trato discriminatório aos que ganhavam a vida guiando carros.¹⁷⁵

A distinção também aparecia pela mão do escrivão da polícia. Ao contrário do recorrente “Auto de perguntas ao *chauffeur*...”, o depoimento prestado pelo gerente da Garage Elite foi intitulado “Auto de perguntas feitas ao *cidadão* João Fiuza”.¹⁷⁶

¹⁷² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/04.

¹⁷³ *Ibid.*, Fl. 19. Grifos meus.

¹⁷⁴ Ainda no caso do gerente da Garage Elite, outra testemunha falou que viu um carro guiado “por um senhor branco de olhos” atropelar uma mulher. *Ibid.*, Fl. 27v. O outro caso foi o do amador Carlos Selmi-Dei. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1928/02, Fls. 8v, 13v, 14v e 15v.

¹⁷⁵ Todas essas exigências aparecem nos regulamentos de 1917 e de 1925.

¹⁷⁶ Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/04, Fl. 7. Grifo meu.

É preciso ter em mente que *status* é uma categoria relacional. Isso significa que o fato de dirigir automóveis podia fazer dos *chauffeurs* profissionais diferenciados se postos em comparação com outros trabalhadores urbanos. Contudo, ao modificar o olhar para a relação entre aqueles profissionais e outros membros da sociedade, perceber-se-á que sua posição social não era das mais favoráveis. Se, por um lado, o uso da farda poderia ser uma forma de distinguir-se de outras categorias profissionais subalternas, por outro, a obrigatoriedade do uso evidenciava que o tratamento da polícia aos profissionais era distinto do dispensado aos amadores. Provavelmente por isso, como dito no primeiro capítulo, uma das reivindicações dos grevistas fluminenses em 1913 era a supressão da utilização obrigatória do fardamento, como alegou um dos diretores do Centro dos *Chauffeurs*:

O regulamento obriga-nos a andar fardados. Compreende o senhor [entrevistador] que muitos, uma grande parte dos motoristas, são proprietários de automoveis. Guia-os [sic] e tratam tambem de negocios. Se formos fardados a uma repartição, ninguém prestará atenção, pois somos uma classe sempre desprezada.¹⁷⁷

Em outras palavras, seu traje característico podia simultaneamente torná-los socialmente favorecidos frente a uns, mas desfavorecidos diante de outros.

A outra evidencia, indicada por Marco Antonio Sávio, — a da quantidade de *chauffeurs* matriculados frente ao que o mercado de trabalho comportava — do *status* “natural” desses profissionais pode igualmente indicar o contrário. De acordo com o autor, o excedente de 15.500 *chauffeurs* sobre as vagas disponíveis demonstra o *status* da profissão. Se, por um lado, a obtenção da carta de motorista possibilitava a abertura de uma nova possibilidade empregatícia para muitas pessoas. por outro, a supersaturação no mercado poderia acarretar na diminuição do poder de barganha dos funcionários frente aos patrões. Ou seja, com aquela quantia de pessoas aptas a guiar automóveis, a ameaça de demissão podia ser uma forte aliada dos empregadores em suas relações com os *chauffeurs*.

¹⁷⁷ “A greve dos motoristas”, *O Paiz*, Rio de Janeiro, Ano XXVIII, Nº 10.416, 14/04/1913, p. 5.

Assim, o fato dos *chauffeurs* profissionais terem em suas mãos tais máquinas consideradas ícones da vida moderna não significava que a eles caberia uma posição social elevada e nem mesmo *status* “natural”, como supôs Marco Antonio Sávio. Pelo contrário, podiam até ser discriminados por ocuparem espaços não destinados a eles, como é evidenciado em uma notícia de jornal:

Hontem, a noite, a Praça do Ferreira, passou por momentos de grande agitação, nas proximidades da “Rotisserie Sportman!

O facto, chegado ao conhecimento da polícia, fez esta se movimentar, e, prisões e mais prisões, foram feitas.

Mas foram prisões de “chauffeurs!, dos que mais ardorosos e entusiasmados se mostravam.

O motivo de tudo isso soube-se logo.

Da classe dos nossos motoristas, os mais “baludos”, de bolsa cheia, de nickel ou cousa que o valha, faziam refeições na “Rotisserie”.

Não sabemos porque, o certo é que *os proprietarios do restaurant entenderam de não servir mais ali aos “chauffeurs”*. *Seria uma desmoralização para a “Rotisserie” continuar esse estado de cousas.*

As pessoas de distincção, inclusive as mulheres de nomes Lola e Lulu, não mais frequentavam o “bar”, ora casa de pasto dos “chauffeurs”.

E veio dahi a encrenca. Desapontados, os motoristas, reunidos, em grupos, invadiram a “Rotisserie”, vaiando, com toda a força dos pulmões, os proprietarios da confeitaria.

Eis ahi o que se passou e o que agitou, hontem, á noite, á Praça Ferreira.

A policia, tendo á frente o delegado Vianna, quase nada pode fazer: apenas prisões.¹⁷⁸

No capítulo anterior, foram discutidas algumas questões sobre a organização dos *chauffeurs* profissionais em torno da Associação dos *Chauffeurs* do Ceará. Poucas informações acerca dessa agremiação foram obtidas a fim de saber como era a relação entre os filiados profis-

¹⁷⁸ “A ‘Rotisserie’ e os chauffeurs”, *Jornal do Comércio*, Fortaleza, 17/01/1929, p. 4. Grifos meus.

sionais e amadores. Sabe-se, no entanto, que outras duas associações foram criadas posteriormente em torno da automobilidade: a Sociedade Geral dos Automobilistas Cearenses¹⁷⁹ e o Volante Atlético Clube.¹⁸⁰ A primeira, assim como a Associação dos *chauffeurs* do Ceará, parecia incluir em seus quadros tanto profissionais como amadores, pois, por um lado, estava vinculada à Legião Cearense do Trabalho, e por outro, teve como primeiro presidente um membro da família do antigo oligarca Antonio Pinto Nogueira Accioly.¹⁸¹

Não se sabe o motivo da criação de outra agremiação — a Sociedade Geral dos Automobilistas Cearenses — que agrupasse motoristas de automóveis amadores e profissionais. Também não se sabe ela nasceu de um desmembramento da mais antiga, a Associação dos *Chauffeurs* do Ceará. Entretanto, pode-se deduzir que a terceira, o Volante Atlético Clube, certamente foi um projeto independente que agrupava entusiastas da automobilidade provenientes de classes sociais favorecidas. A escolha por formar um clube (que, apesar do nome, também reunia times de futebol, basquete e vôlei) ao invés de uma associação de outra natureza pode estar relacionado ao fato de os clubes terem sido redutos de lazer e sociabilidade bastante visados pelas elites naquelas décadas.

Os sócios do Volante Atlético Clube tinham um “sonho grandioso”: “Trata[va]-se da realização, aqui em Fortaleza (!) de uma *sensacional* corrida automobilística”. Segundo os organizadores a “*empolgante* disputa do *aristocrático* e perigoso esporte” faria repercutir o nome de Fortaleza em todo o Norte e, quiçá, em todo o Brasil.¹⁸² Nota-se que os interesses desse grupo eram bem diversos da colaboração mútua entre os automobilistas contra opressões vindas da Inspetoria de Veículos. O uso do carro para seus membros tinha mais a ver com as sensações propiciadas pelo usufruto da velocidade e com a intenção de distinguir-se socialmente dos que usavam o automóvel para trabalhar (além, obviamente,

¹⁷⁹ Fundada em 05 de fevereiro de 1930. Cf. “Aos automobilistas em geral”, *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 04/02/1930, p. 6, onde havia um convite à solenidade de fundação a “todas as pessoas que trabalham em autos, profissionais e amadores”.

¹⁸⁰ “Sociedade Desportiva e Recreativa”, *Cancha*, Fortaleza-CE, 18 de novembro de 1939, pp. 18-9. Não foram obtidas informações sobre sua fundação.

¹⁸¹ Tratava-se de Manoel Nogueira Accioly. Cf. CAMARA, Sophocles Torres (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literario do Estado do Ceará. Fortaleza: Est. Graphico Ucraina, 1931, p. 156

¹⁸² *Ibid.* Grifos meus.

dos que não possuíam carro). Muito provavelmente os fundadores desse clube davam pouca importância às situações vividas pelos *chauffeurs* profissionais no dia a dia de trabalho. As próprias atividades do clube “desportivo e recreativo” estão vinculadas a práticas comuns das famílias abastadas: “animados jogos” pela manhã, vesperais dançantes em sua “elegante sede”, “sadios folguedos”, uma “enorme variedade de jogos de salão” e “divertimentos familiares”.¹⁸³

Vê-se que a classe dos *chauffeurs* profissionais ocupavam uma espécie de lugar intermediário na hierarquia social. Ao mesmo tempo que possuíam um saber fazer bastante requisitado naqueles anos eram também empregados subordinados aos proprietários dos automóveis que dirigiam, além de alvo frequente da opressão policial e da discriminação social.

O mercado de trabalho para quem sabia guiar carros estava em contínuo aumento em Fortaleza ao longo dos anos 1920. Esses profissionais, em sua grande maioria, trabalhavam em automóveis de praça, mas também podiam ser vistos dirigindo veículos particulares e de repartições públicas. Uma evidência de que os especialistas no volante eram bastante requisitados é encontrada em uma queixa feita na delegacia no final da década de 1920:

Os senhores Gomes Freire e Cia queixaram-se contra o “chauffeur” Josué Miranda por ter o mesmo, hontem quando trabalhava em o automovel nº 381-A, de propriedade dos queixosos (Garage Mazine) e pelas vinte e duas horas, ao ir prestar contas com o gerente da mesma Garage Snr José Freire prestou contas da renda incompleta e sendo alertado pelo mesmo gerente lhe desatou, procurando o bastante. Os queixosos declararam que o referido “chauffeur” apareceu hoje trabalhando em um auto omnibus da Light. Os queixosos acrescentaram mais que o referido chauffeur prestou contas faltando 10\$000.¹⁸⁴

Se um motorista briga com os patrões às 22:00 e na manhã seguinte já se encontra em um novo emprego, isso pode significar que a

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fls. 97v e 98. O registro data de 15 de fevereiro de 1929.

habilidade no volante dos carros fazia esse tipo de profissional detentor de qualificação de bastante demanda na cidade de Fortaleza nos anos 1920. A julgar pelo caso do Cavador — *chauffeur* que atropelou duas moças no retorno de uma festa religiosa — que, como foi visto, no intervalo entre uma corrida e outra encontrou mais duas viagens para fazer, a utilização do automóvel como meio de transporte pelas ruas da cidade estava em pleno vigor, assim como o mercado de trabalho para os *chauffeurs* — o que não era o caso de São Paulo, se tomarmos como válidos os números apresentados por Sávio. Isso nos remete ao poder de barganha citado anteriormente: o desacato do funcionário ao patrão podia estar relacionado com sua esperança de obter novo trabalho dentro de pouco tempo, o que de fato ocorreu.

Os passeios de automóvel estavam se tornando comuns para aqueles que tinham certa condição financeira. Seja para ocasiões especiais como uma festa religiosa ou um casamento,¹⁸⁵ seja para os deslocamentos exigidos pela rotina diária, muitas pessoas contratavam esses veículos para fazerem suas viagens. Mas nem sempre o traslado no banco dos passageiros era interessante. Alguns dos responsáveis por acidentes e atropelamentos nas ruas da cidade eram pessoas que aproveitavam a ocasião para obter do *chauffeur* uma oportunidade ao volante.

Foi o que aconteceu com Zito Magalhães em dezembro de 1924. O interessante desse caso é o fato de que Magalhães trabalhava como encarregado das contas do carro que guiava quando atropelou uma das empregadas domésticas citadas acima. Em seu depoimento, o acusado admitiu: “que não tem carta de *chauffeur* apesar de ter bastante pratica de guiar automoveis, sendo intenção tirar carteira por esses dias”.¹⁸⁶ Seu acesso ao volante, obtido por pedido próprio, sua prática na direção e sua intenção em tirar carta permitem inferir, ao mesmo tempo, que a carta de *chauffeur* abria novas possibilidades profissionais e que o desejo de guiar um automóvel era ainda maior do que uma mera viagem como passageiro. Deve ter sido isso que ocasionou o desastre registrado da seguinte forma na polícia:

Hontem [06/04/1931] as 20 horas, o guarda nº 127 se encontrava de ponto a rua Guilherme Rocha, com S. Pompeu, viu a esta repartição, communi-

¹⁸⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/01.

¹⁸⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1925/03.

car que o Snr T^{te} C^{el} Carlos Cordeiro de Almeida, guiando o automovel n° 500A, atropelou o popular Waldivino Medeiros, que na ocasião, atravessava pela frente do auto para tomar o bonde em movimento [...], que o mencionado official com o chauffeur do carro Francisco Alexandre e Silva, logo após o atropelamento, apanharam a victima e conduziram para a S. Casa de Misericordia [...]¹⁸⁷

O que explicaria um militar guiando um automóvel de aluguel no qual o *chauffeur* responsável viajava? Seria exagero supor que o tenente-coronel tenha pedido (talvez oferecido uma compensação em dinheiro, talvez feito valer a força de seu lugar na hierarquia militar) ao *chauffeur* para dirigir um pouquinho o carro? Dificilmente. É bastante provável que a oportunidade de sentar ao volante sob a tutela de um profissional ensejasse as práticas automobilísticas de indivíduos não matriculados na Inspetoria de Veículos. Entretanto, isso só era registrado quando os “alunos” não aprendiam a lição.

A importância crescente do automóvel como meio de transporte é evidenciada também pelo aumento de seu uso por membros das esferas de poder político da cidade (e do estado, já que a capital é também sede das instituições estaduais). Um relatório dos gastos da polícia com os automóveis da repartição em novembro de 1924 dá uma ideia a esse respeito:

Pago a José Alfredo Garcia Cia., de gasolina, oleo e outros mateirais para os automoveis da policia (doc. n.º1) - 1.362\$600.

Aluguel de garage para os automoveis da policia, no mez de Novembro (doc. n.º 2) - 150\$000.

Gratificação aos chauffeurs da policia, relativas ao mez de Novembro (docs. n.º 3 a 8) - 450\$000.

Concertos de camaras de ar dos automoveis da policia (doc. n.º 9) - 58\$000.

Serviço particular de automovel para a Chefatura de Policia (doc. n.º 10) - 25\$000.¹⁸⁸

¹⁸⁷ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fls. 84v e 85.

¹⁸⁸ “Quadro demonstrativo das despesas realizadas pela Chefatura de Policia, no mez de Novembro de 1924”. Disponível no Arquivo Público Intermediário do

O alto valor dos materiais automotivos, como demonstra o primeiro documento anexo do “Quadro demonstrativo das despesas”, indica os gastos necessários para manutenção dos quatro carros da repartição. Foram comprados latas de graxa, botões de buzina, patins de freio, capotas, caixas de óleo etc. Mas o mais oneroso era a substância necessária para pôr os carros em movimento: foram onze caixas de gasolina ao preço de 43\$000 cada (473\$000 ao todo). Os segundo e terceiro itens mais caros da lista são uma “capota de panno couro especial”, por 300\$000, e uma “capota de FORD”, por 250\$000.

O preço pago pelo aluguel de garagens também é interessante de analisar. Ao que parece, o entendimento de que os automóveis estavam se tornando imprescindíveis o bom funcionamento das repartições públicas fez com que a preocupação em comprá-los superasse o cuidado em guardá-los. Daí a necessidade de alugar mensalmente um espaço em uma das “garages” particulares existentes na capital.

No entanto, o décimo anexo do quadro de despesas da polícia é o mais interessante para as questões que vêm sendo postas até aqui. Nele consta que a Garage Elite recebeu da polícia a quantia de 25\$000 pelo serviço prestado no automóvel de número 72 referente a “1½ horas na recepção do Interventor do Amazonas”. Não há explicitação sobre o tipo de recepção que foi feita, mas é possível crer que, como bom anfitrião, o governo do estado tenha apresentado a cidade ao visitante. Sendo o automóvel a “expressão mais viva do progresso”,¹⁸⁹ não seria elegante receber o chefe de outro estado em um carro puxado por tração animal.

Contudo, há um caso mais interessante envolvendo um membro do poder público e o uso que ele fazia do automóvel. Neste momento, serão estudadas as denúncias bem humoradas promovidas por um pequeno jornal publicado na primeira metade dos anos 1920 contra o então prefeito interino Adolpho Siqueira. Trata-se d’*O Diabo a 4*, que

Ceará, Caixa: Polícia (1920-1933). Não está inserido em nenhum fundo documental.

¹⁸⁹ Essa era a opinião do Presidente do Estado, João Thomé de Saboya e Silva, já em 1917, quando na mensagem apresentada à Assembleia Legislativa expressou sua convicção de que o investimento nas estradas de rodagem era mais vantajoso do que nas ferrovias. “Agricultura, pecuária, indústria e viação”. Dr. João Thomé de Saboya e Silva. In: _____. *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Ceará*. 1917.

utilizando-se de notícias inventadas, satirizava a política local e os desafetos de seus redatores anônimos,¹⁹⁰ como era o caso de Siqueira.

Na publicação do dia 07 de setembro de 1923, o jornal expôs supostas congratulações recebidas pelo aniversário de um ano da folha. Entre elas, uma do próprio prefeito: “Nome meus municipais e *meu* automóvel cumprimento grande órgão, convidando seus redatores um passeio”.¹⁹¹ Lida isoladamente, tal notícia não denota a carga crítica que realmente contém. Na leitura continuada dos números seguintes disponíveis do jornal, é possível perceber que o referido automóvel não era propriedade do prefeito, como indica o pronome possessivo utilizado. O veículo era da prefeitura. Com isso, a crítica desse periódico ressaltava justamente a utilização indiscriminada de um bem público para satisfação de interesses pessoais.

Outro exemplo é flagrante. Numa seção denominada “Diccionario do Diabo a 4”, onde o intuito era esclarecer o significado de algumas palavras da língua portuguesa, encontra-se a seguinte definição para o verbete “administração”: “Andar de automovel o dia inteiro: administrar o municipio de Fortaleza. Collocar bem as pessoas da familia: administrar um paiz ou um Estado”.¹⁹²

A princípio, a crítica do jornal parecia ser bem mais ampla do que uma mera condenação à administração de Siqueira. Talvez a impressão inicial do leitor fosse a de que o jornal rejeitava, como um todo, a má gestão dos cargos públicos. Ou seja, seria uma forma de denunciar o entrelaçamento entre vidas pública e privada. Reforça tal concepção o fato do jornal aconselhar o Chefe de Polícia a “aproveitar nas patrulhas todos os soldados que est[avam] fazendo papel de criados”,¹⁹³ como forma de melhorar o policiamento da cidade. Assim, o prefeito Adolpho

¹⁹⁰ Não havia, no folheto, qualquer identificação de um corpo editorial. O próprio *O Diabo a 4* ironiza, nos números que seguem a publicação inaugural, as suspeitas geradas sobre quem seriam os responsáveis pela redação do periódico. Segundo Edigar de Alencar, Álvaro Weyne seria o principal redator do periódico, que tinha boa circulação nas regiões centrais da cidade. ALENCAR, Edigar de. *Fortaleza de ontem e anteontem*. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980, p. 147.

¹⁹¹ “O nosso aniversario”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 17, 07/09/1923, p. 4. Mensagem no estilo telegráfico (sem artigos, preposições etc.). Grifo meu.

¹⁹² “Diccionario do Diabo a 4”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 20, 02/10/1923, p. 5.

¹⁹³ “Consulturio do Diabo a 4”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 25, 02/08/1924, p. 3.

Siqueira, no caso do uso do automóvel, seria um alvo constante provavelmente pelo fato de ser o administrador do município na época.

Entretanto, a leitura de outros números dessa gazeta indica que Siqueira era mesmo um desafeto dos editores do jornal. Os motivos não são esclarecidos pelas edições consultadas, mas a persistência em depreciar, não só a administração, mas a pessoa do prefeito é perceptível. Em outra seção, nominada “Figurinhas e figurões”, o periódico fazia considerações sobre a vida juvenil e adulta de conhecidos membros da sociedade. Em um dos números, Adolpho Siqueira foi o “figurão” apresentado.

O jornal iniciou o relato explicitando o fracassado passado do prefeito como *jockey*. Além disso, sugeria que sua vida política, iniciada após um período trabalhando como varredor de um comércio, foi fruto do acaso. E ia além: “Mas o acto que mais demonstra até agora o seu zelo pelos negocios do municipio, foi inegavelmente, a aquisição de elegante e veloz automovel, que é visto em todos os pontos da cidade e no qual s. s. despacha ambulantemente o expediente”.¹⁹⁴

Em outra oportunidade, no seu “Diccionario”, a folha apresentou, no significado do verbete “Adolpho Siqueira”: “A política, que tudo faz, fel o [sic] vereador e depois prefeito [...]. Gosta muito de automovel”.¹⁹⁵ Mais uma vez, a preocupação da redação em deixar claro que sua chegada ao cargo de vereador não foi fruto de suas potencialidades, mas um artifício da política, que tudo fazia.

Mesmo após deixar o cargo, Siqueira continuou sendo motivo de zombaria para os redatores d’*O Diabo a 4*. Em suposta mensagem ao novo prefeito, Godofredo Maciel, o jornal dizia ser inacreditável que Siqueira tivesse pedido a seu sucessor que deixasse o carro da prefeitura guardado em sua “garage”. Mesmo assim, aconselha-o: “Em todo caso, si é verdade, consinta, pois é obra de caridade dar-lhe a illusão de que ainda é o governador da cidade”.¹⁹⁶

Repetidas referências depreciativas ao nome do prefeito e a ênfase na sua condição anterior à vida política propõem algumas indagações: não estaria o jornal agindo de forma tão crítica por causa da antiga condição de Siqueira (pelo fato de não ser rico ou parente de políticos)?

¹⁹⁴ “Figurinhas e Figurões”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 17, 07/09/1923, p. 2.

¹⁹⁵ “Diccionario do Diabo a 4”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 19, 22/09/1923, p. 2.

¹⁹⁶ “Consultoria do ‘Diabo a 4’”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 25, 02/08/1924, p. 3.

Isto é, não seria essa uma forma de defender a perpetuação de um número restrito de famílias no poder? Em alguns momentos, o leitor pode ser levado a pensar isso. Por diversas vezes, o jornal criticou os “bestas”, figuras que assumiam certa “pose” ao chegar a patamares que anteriormente lhes pareciam inacessíveis. Eis um trecho:

Imagine o leitor um cavalheiro que durante toda sua vida não tenha andado em automovel sinão duas ou três vezes, e isso mesmo para chamar uma parteira, alta noite. De repente, o homem vae nomeado qualquer coisa no governo do seu Fulano. Prompto! Temos mais um ‘poseur’ insuportavel! Acha que não póde andar dois quarteirões a pé, elle que de outra maneira nunca andou, e logo se mette no automovel da Repartição. E as têtas do Thesouro que jorrem gazolina para satisfazer a vaidade do felizardo!

Quando há uma procissão, um cortejo carnavalesco, uma solemnidade qualquer, ahi temos obrigatoriamente o ‘poseur’, dentro do automovel. A familia do dito tambem se acha com direito ao auto, e é um gosto ver essa gente aparecer em publico no *seu* automovel, a dar ordens ao *seu* ‘chaufeur’, a offerecer aos amigos *seu* carro, etc., etc.¹⁹⁷

É notória a distinção que o periódico fazia da vida antes da e durante a condição de político. O automóvel, neste caso, aparecia mais como um índice da mudança de *status*, o que nos leva novamente ao lugar daquela máquina na intermediação de relações sociais. Para os editores da gazeta humorística, Adolpho Siqueira, antigo trabalhador braçal (varredor de um comércio), não devia estar no grupo dos que podiam dar-se ao luxo de andar pelas ruas de carro. Talvez não tenha sido casual a referência justamente aos cortejos carnavalescos, citados anteriormente como eventos que marcavam a disparidade entre as diferentes camadas sociais.¹⁹⁸

O uso potencial do automóvel como bem de distinção é reforçado pela sua condição de aparato privado de uso público. Diferentemente de aparelhos domésticos como uma geladeira ou um fogão a gás, o veículo

¹⁹⁷ “Os ‘Fôfos’”, *Ibid.*, p. 1. Grifos do jornal.

¹⁹⁸ BARBOSA, Carlos Henrique de Moura. *Cidade das máscaras: carnavais na Fortaleza das décadas de 1920 e 1930*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2007.

automotor expõe o usuário. Tudo indica que o referido prefeito assumiu um padrão de vida que não lhe era comum. Entretanto, não é absurdo pensar que o automóvel foi apenas um dos vários usufrutos do prefeito: jantares de gala, aparelhos eletrodomésticos, viagens etc. A grande diferença é que a utilização que ele fazia do carro se dava sob os olhares da população, como no caso das procissões e cortejos carnavalescos citados. Mas não somente em festas ou ocasiões especiais. Durante a noite, domingos e feriados, como “denunciou” o “próprio automóvel da prefeitura” em carta enviada ao jornal, após Siqueira deixar o cargo de prefeito:

O abaixo assignado, Automovel da Prefeitura, vem requerer a v. ex. [Godofredo Maciel, novo prefeito] uma licença de ao menos dois meses [...]. O Suplicante acha-se realmente com a saúde muito alterada, devido aos ininterruptos e pezados serviços que prestou como um animal, durante o tempo em que esteve no governo da cidade o cidadão Ad. Siqueira.

[...] Dá como testemunhas do que afirma, os seus collegas da Prefeitura [...] os quaes poderão attestar [...] [que o peticionario] era visto a toda hora, completamente atulhado, em carreira desenfreada, por calçamentos ordinarios e ruas immundas, sem ter nunca um domingo para descanso, obrigado a só recolher-se tarde da noite [...].¹⁹⁹

Como é possível notar, a acusação do jornal estava munida da garantia da existência de testemunhas, o que não seria tão provável caso o automóvel não fosse um item de utilização em vias públicas.

O encadeamento dos dados levantados ainda pode propiciar uma problemática mais ampla. Isso porque existe uma complexidade no posicionamento de *O Diabo a 4* em suas críticas ao prefeito Adolpho Siqueira, que será apresentada a seguir.

Como foi colocado até o presente momento, a situação aqui exposta foi pautada por dois aspectos principais: 1) as críticas do jornal ao prefeito, assentadas em princípios de exclusão social; e 2) a utilização do automóvel como foco das críticas devido seu papel de evidenciador do novo padrão de vida de Siqueira. As duas assertivas dialogam na

¹⁹⁹ *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano II, Nº 25, 02/08/1924, p. 3.

medida em que o automóvel era visto como um bem de distinção social, mas somente às pessoas consideradas ilustres da cidade.

Assim como acontecia com os *chauffeurs*, o acesso de Adolpho Siqueira ao carro não o fazia automaticamente detentor de *status* para os editores do jornal. Ao contrário, sua condição social anterior (mesmo que tenha ascendido aos cargos de vereador e depois prefeito) ainda reverberava em sua nova função. Retomando a citação em que são feitas críticas a quem não costumava andar de carro, mas que, após assumir um cargo público, passou a fazer uso abusivo dos veículos das repartições públicas, é possível perceber que o prefeito Siqueira não foi citado explicitamente. O que parece ser uma crítica indireta a ele, na verdade toma ares de crítica direta a todos que ascendiam na hierarquia social e utilizavam automóveis não obtidos por esforço pessoal. A expressão “dar ordens ao *seu* ‘chauffeur’”²⁰⁰ assume tons irônicos, pois, na visão dos editores, o indivíduo que dava ordens era originário do mesmo estrato social do subordinado.

Entretanto, ainda nas suas reflexões sobre a forma como indivíduos mudavam de vida após assumir um cargo público o jornal fez uma declaração intrigante:

Temos batido constantemente esse vício do automovel, porque bem sabemos o quanto se arraiga elle nos individuos fracos, impotentes para oferecer-lhe resistencia. O automovel é assim como a morphina.

De repente o viciado perde o poder, e como é triste o jeito com que aparece em publico.²⁰¹

Nesse momento, a crítica ao uso do carro especificamente tornou-se explícita. Ao compará-lo com a morfina, o jornal colocava-o na condição de maléfico à saúde e seu usuário sob o risco de tornar-se viciado. A forma como a escrita se dá faz com que a interpretação dos leitores ao se deparar com a opinião do periódico cause uma tendência para o entendimento de que os indivíduos deveriam ser fortes a fim de resistir às “tentações” do automóvel. Aos olhos dos redatores, o prefeito

²⁰⁰ “Os ‘Fôfos’”, *Ibid.*, p. 1. Grifo do jornal.

²⁰¹ “Um dia depois do outro”, *O Diabo a 4*, Fortaleza-CE, Ano III, 27/09/1924, pp. 1 e 4.

não teve essa força e tudo isso só foi percebido porque sua fraqueza foi exposta publicamente.²⁰²

O automóvel pode ser entendido como um pequeno espaço privado rondando pelas vias públicas. Era essa a condição básica para diferenciar seu proprietário dos outros usuários do espaço público: a disponibilidade de um pequeno reduto cujo acesso só era possível a quem podia pagar por ele. Os mais ricos podiam passar quanto desejassem no seus próprios automóveis. Quem tinha alguma condição financeira podia pagar uma taxa para usufruir daquele espaço por alguns minutos. O *chauffeur*, à semelhança de um empregado doméstico, tinha acesso a ele, mas somente para prestar serviços sujeito a uma série de restrições, sob pena de multa e demissão em caso de descumprimento. Neste momento, uma analogia é válida.

Paulo César Garcez Marins observou como o processo de modernização das cidades brasileiras se caracterizou pelas constantes intervenções do poder público sobre a esfera privada das habitações. Segundo ele, as camadas populares eram as mais afetadas pelo discurso que pretendia instaurar o que ele chama de “padrões de privacidade controlada e instável”.²⁰³ Ora, era provavelmente por essa razão que os regulamentos policiais do período não somente instituam modos adequados de dirigir (em marcha regular, buzinando, tomando o lado direito da via etc.) como também formas de se portar dentro do veículo (não fumar, não dormir, não guiar com a cabeça descoberta, não se apropriar de objetos esquecidos, não permitir passageiros nos estribos, tratá-los com polidez, apresentar-se com asseio e decência etc.) voltadas especificamente aos *chauffeurs* profissionais.

Obviamente, há uma distinção entre o que pretende o poder público (pan-ótico) e as práticas que se proliferam a despeito daquele.²⁰⁴ Mas isso será melhor posto no tópico seguinte. Antes vale apresentar

²⁰² Gregorio Garcia Seabra Junior cita uma série de autores que relacionavam o automóvel a vícios como “o jogo, a cocaína, a mulher, o álcool” e também a morfina. Cf. SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, pp. 80-1.

²⁰³ MARINS, Paulo César Garcez. *Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras*. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil 3*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

²⁰⁴ CERTEAU, Michel de. *Caminhadas pela cidade*. In: _____. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. 18ª edição. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2012.

uma queixa feita na polícia que muito tem a ver com o entendimento do automóvel como pequena zona de privacidade:

Bemvinda da Luz Barros [...] veio a esta repartição hoje às 3 horas e 45 minutos, queixar-se contra Ninito Costa, empregado no Telegrapho Nacional, por ter em companhia de outros, agredido a queixosa em um automovel, para satisfazer seus instintos besteaes, e que na luta perdeu um brinco e uma pulseira de ouro.²⁰⁵

No caso, a tentativa de levar a mulher para dentro do veículo tem relação com a busca de um espaço privado, para efetivação de um ato socialmente condenável e que, portanto, precisava ser feito às escondidas, mesmo que tudo tenha ocorrido altas horas da madrugada.

A partir de tudo que foi colocado, é possível perceber que a questão da automobilidade não se resume a inserir carros nas ruas e fazê-los circular sob um conjunto de regras pré-definidas para que não houvesse imprevistos no trânsito. Uma série de outros usuários, com seus mais variados modos de ocupar as ruas, precisam ser inseridos na análise para compreender como a existência de automóveis pela cidade alterou a realidade urbana e, ao longo do tempo, redefiniu de algum modo não somente a utilização dos — e a interação dos diferentes grupos nos — espaços, mas também a própria concepção de espaço público e seu relacionamento com o privado. É o que será visto a seguir.

2.3) Modos de ocupar: *chauffeurs*, pedestres, conflitos, entendimentos

Entendido o modo pelo qual os sujeitos faziam uso das vias de circulação pública de acordo com suas condições socioeconômicas, seria interessante observar, mais especificamente, em que termos aquelas pessoas manifestavam seus pontos de vista sobre o lugar do automóvel na urbe.

Ainda na trilha que leva à compreensão do automóvel como um bem privado, mas cujo uso era feito primordialmente no espaço público, pode-se considerar que a questão da automobilidade dizia respeito não

²⁰⁵ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fl. 7v. O registro data de 22 de fevereiro de 1928. Consta que o nome do agressor era, na verdade, Ninito Justa.

somente aos proprietários, mas a qualquer um que utilizasse aqueles espaços. Vem daí a contínua reelaboração das formas de utilizar das ruas.

Lembra-se aqui que a inserção dos carros, a ampliação de seus usos e suas consequências não foram integralmente previstas. Por um lado, foi com o passar dos anos que as leis e regulamentações foram criadas e alteradas pelo poder público a fim de tentar minimamente produzir algum grau de entendimento entre os múltiplos usuários do ambiente urbano. Por outro, ao longo do tempo, com o contato diário entre indivíduos e automóveis, aqueles construíam seus juízos sobre os espaços que estes deveriam ocupar no espaço público. É este último ponto que será objeto de análise deste tópico.

O corpo documental escolhido como fonte do conhecimento histórico, dada a sua natureza e seu contexto de produção (salientados no primeiro capítulo), permite ver como o lugar do automóvel da cidade não era questão completamente definida, nem para os transeuntes, nem para aqueles que buscavam resolver os conflitos com base na legislação vigente. Decorre disso a quantidade de registros de acidentes envolvendo veículos motorizados e as interpretações divergentes sobre quem tinha o direito de trânsito por certa via em determinada situação. Os sonhados entendimentos davam lugar a uma série de conflitos que, como foi lembrado anteriormente, começavam na rua, podiam continuar na delegacia e, com alguma frequência, chegavam até o tribunal. Entretanto, vale questionar: em que termos eram traduzidos aqueles conflitos? Ao fazer uma leitura das maneiras pelas quais os envolvidos se pronunciavam perante a justiça, pode-se tirar algumas conclusões sobre os lugares que essas pessoas arrogavam para si e para os automóveis na cidade.

Pode-se partir de um caso relativamente incomum. No dia 9 de agosto de 1926, por volta das 10:00, o *boulevard* Visconde do Rio Branco foi palco de mais um atropelamento causado por um automóvel. A vítima foi uma criança de apenas oito anos, Maria Euphrasia da Silva (referida acima), que, a fim de atravessar a rua, soltou-se de sua mãe e correu rumo ao outro lado da via.²⁰⁶

Até aqui, o caso não parece ser diferente dos outros tantos atropelamentos ocorridos naqueles anos. Por que voltar as atenções para ele? Ao contrário do que é identificável na maioria dos processos criminais

²⁰⁶ Arquivo Público do Estado do Ceará (APEC), Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/02.

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 afirmado pela própria mãe da garota no instante imediatamente seguinte ao desastre.²⁰⁷

O caso relatado contém elementos pertinentes à seguinte problemática: de que modo a existência de automóveis pelas ruas da cidade foi apreendida pelos sujeitos sociais do período no tocante à ocupação dos espaços pelos diferentes frequentadores do ambiente público?

Um adiantamento pode ser feito: o rápido entendimento, citado anteriormente, entre acusado e vítima (na verdade, sua mãe) destoa 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, 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. Acrescenta-se a isso, dois pontos outros 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. Isso é identificável também no depoimento da vítima de outro atropelamento que negava o uso da buzina por parte do *chauffeur*: se o sinal tivesse sido feito, ele “não desceria a calçada”.²⁰⁸

²⁰⁷ *Ibid.*, n. p.

²⁰⁸ Arquivo Público do Estado do Ceará (APEC), Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/10, Fl. 10v.

Como será mostrado no capítulo seguinte, a buzina e a velocidade eram tidas como elementos centrais quando se tratava de aferir o 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 ônibus, 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”.²⁰⁹

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 uma inferência. Se, por um lado, ao analisar o objeto de estudo a partir dos processos criminais, é preciso levar em consideração que eles representam uma quantidade ínfima do grande número de conflitos que ocorriam nas ruas, mas que nem sempre chegavam aos tribunais, por outro, não se pode esquecer que, paralelamente, eles ocultam uma série de entendimentos comuns aos múltiplos usuários do espaço público — casos que, por não se caracterizarem como ruzgas, não precisavam de intervenção policial (ou jurídica) e, portanto, não deixaram registros.

Logo, outros acidentes podem não ter sido registrados devido ao reconhecimento de culpa própria por parte dos atropelados. Isso pode ser tomado como indício de que, mesmo de modo restrito, alguns sujeitos entendiam que pedestres e automóveis deveriam ocupar espaços distintos nas ruas da cidade: as calçadas para aqueles, os calçamentos para estes.

Não obstante as limitações dos registros que chegaram aos nossos dias, é possível, a partir deles, traçar alguns dos entendimentos dos sujeitos sobre as formas consideradas adequadas de utilização do espaço público. Se, por um lado, muitos motoristas fugiam logo após atropelarem alguém,²¹⁰ por outro, não eram inexistentes os casos que chegavam

²⁰⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/05, Fl. 6.

²¹⁰ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/01; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/02; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de

ao conhecimento da polícia por meio dos próprios *chauffeurs*, como foi o caso do coronel indicado acima. É de se supor que o fato de muitas dessas comunicações e queixas serem feitas nas delegacias pelos próprios motoristas, significa que estes partiam do pressuposto de que faziam o uso que lhe eram permitidos das vias públicas no momento que atropelaram pedestres ou abalroaram em outros veículos.²¹¹

Retornando aos dois casos citados anteriormente em que houve rápido entendimento entre acusados e vítimas, não se pode pensar que isso era uma regra geral. Ao contrário, os vários outros processos (além das queixas na polícia que não chegavam à fase judicial) 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 ou utilizá-las em seus ofícios, seja porque aqueles outros elementos sobre os quais se falou no início do capítulo também eram encontrados nas ruas — a lembrar, além de outros meios de transporte como bondes e carroças, frequentemente se fazia uso do calçamento para pôr lenha, caixas, mercadorias, estender couros etc.

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

Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1925/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/01; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/04; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/08; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/01; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02; e APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1928/01.

²¹¹ Cf. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 6v. *Ibid.*, Fl. 43v. *Ibid.*, Fl. 50. *Ibid.*, Fl. 72v. *Ibid.*, Fl. 89. APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fl. 5

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 coletivos 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 local de desvio do bonde (que vinha em sentido oposto), ficou provada, no seu entender, a “imprudência, imperícia e *ipso facto* o dolo”, por parte do *chauffeur*.²¹²

Em termos legais, as recomendações a respeito de como os *chauffeurs* deveriam se portar ao partilhar uma rua com algum bonde foram distintas nos dois regulamentos: enquanto o de 1917 não fazia referência nenhuma sobre a questão, no regulamento de 1925 havia duas exigências a esse respeito:

Art. 25 - Toda vez que um bond se encontrar parado, fazendo horário na Praça do Ferreira, nos terminos das linhas ou nos desvios, esperando outros bonds, os automoveis passarão ao seu lado em “marcha lenta (10 kls, a hora) e buzinando sempre. Os infractores serão multados em 20\$000.
Art. 26 - Nenhum automovel passará por bonds que estejam parados para descer ou subir passageiros. O infractor será multados em 20\$000.²¹³

Mas o que diziam sobre o assunto as pessoas que ocupavam as ruas? Por quais lugares das vias elas consideravam que os *chauffeurs* tinham direito ou não de utilizar? Alguns pequenos trechos dos depoimentos dados na delegacia ou no tribunal podem ser cotejados a fim de compreender como os sujeitos enxergavam o lugar de direito dos automóveis perante outros veículos.

²¹² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1920/03, Fl. 31.

²¹³ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto n° 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento à Inspectoria de Vehiculos, n. p.

Os atropelamentos ocorridos logo após a descida de um bonde não eram raros. Por um lado, isso remete ao que foi posto no tópico anterior sobre a frequência com que as pessoas andavam pelas ruas e as probabilidades de ocorrer um atropelamento. Ora, trafegando no meio das ruas sobre os trilhos e ao lado dos automóveis, os bondes, que não eram completamente fechados, expunham seus usuários aos riscos inerentes à divisão de uma mesma via com um carro. Porém, o que será visto adiante, é como as pessoas se manifestavam a respeito do lugar de cada veículo nas ruas.

Pelo que é possível observar, de um modo geral, os transeuntes consideravam que a atitude prudente a ser tomada por um motorista em uma via por onde passavam bondes seria, antes de tudo, a de não ocupar o espaço daquele, ou seja, não passar sobre os trilhos. Não sendo raro os que trafegavam sobre a linha de bondes, após a ocorrência de um desastre, estes eram acusados pelas testemunhas de não terem feito o que costumavam fazer os outros *chauffeurs*, como um fiscal da *Light* que depôs em um desses casos:

Que essa curva os motoristas fazem muito moderadamente, pois ali *sempre* param os vehiculos.

[...]

Que o chauffeur podia ter evitado o atropellamento, se *como fazem os demais chauffeurs*, tivessem feito a curva ao largo do bonde e não procurando fazê-la por sobre os trilhos do bonde, como tentou fazer [...].²¹⁴

De um modo parecido, ultrapassagens sobre os bondes também não eram bem vistas pelos transeuntes:

Os demais chauffeurs, no local em que se verificou o facto, *sempre andam atraz do bond*, o que não aconteceu com Bolinha, que, em desparada, procurou ganhar a frente do bonde.

[...]

Que na sua opinião o desastre se deu devido a imprudencia do denunciado não só porque vinha este guiando seu vehiculo em grande velocidade e sem

²¹⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1924/01, Fls. 10v e 11. Grifos meus.

buzinar, como também *por querer passar para frente do bond*.²¹⁵

Lendo esses depoimentos, percebe-se que a disputa pelos espaços coloca em oposição diversas opiniões sobre quais seriam os locais de direito de cada veículo, de cada transeunte. Isso é evidenciado justamente pelo fato da questão ser tratada aqui a partir de querelas judiciais e queixas feitas na polícia, o que permite pensar que os conflitos podiam deixar de ser velados e alcançar formas mais explícitas, onde cada um constrói uma concepção do modo de ocupar que lhe cabia.

Sobre essa questão é interessante notar uma queixa na polícia feita por um motorista contra um motorneiro da *Light* por este ter colidido o bonde que guiava contra o automóvel de propriedade do queixoso enquanto este recolhia o veículo em uma garagem.²¹⁶ Ora, se para alguns o fato de os bondes correrem sobre trilhos implicava que aquele espaço era exclusivo, para o dono do carro avariado isso não parecia tão evidente. Daí sua iniciativa de ir até a delegacia prestar queixa. Muito provavelmente, ele esperava do motorneiro a interrupção do traslado de seu veículo, porque, naquele instante, o trilho estava sendo ocupado por seu automóvel. Talvez sua iniciativa em ir à polícia prestar queixa contra o funcionário da *Light* estivesse relacionada ao fato de suas posições na hierarquia social, afinal ele era um proprietário de automóvel e arrogava-se o direito de utilizar aquele espaço.

Outra queixa é ainda mais intrigante:

O Snr Anibal Serpa, queixou-se contra Joaquim, empregado do Snr. Vicente Ponte, por ter hontem a noite, quando guiava um altomovel [sic] na linha do Alagadiço, ter botado o referido vehiculo em sua direcção, o queixou-so [sic] declarou que o acusado é seu desafeto e que assim procedeu, foi propositalmente, porque se achava fora da linha do bonde.²¹⁷

²¹⁵ O primeiro trecho em: APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/02, Fl. 16. O segundo trecho em: *Ibid.*, Fl. 25. Grifos meus.

²¹⁶ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 50.

²¹⁷ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro: 178, Fl. 16.

Antes de tudo, não se pode perder de vista que as brigas que chegavam à delegacia motivavam a adequação dos discursos para que a incriminação do rival fosse tornada mais consistente. Entretanto, é nas palavras, nas associações de ideias e nas estratégias retóricas acionadas pelos atores que se pode buscar alguma compreensão de seus entendimentos de mundo. O tal queixoso, se queria incriminar o agravante, poderia ter usado qualquer manobra considerada imprudente para convencer a polícia da intencionalidade do dolo: ausência de buzina, excesso de velocidade, ameaça etc. O que lhe pareceu mais significativo? O fato do *chauffeur* guiar fora da linha de bonde. Ou seja, o que para muitos significava a maneira adequada de dirigir, para esse indivíduo guiar fora da linha de bondes caracterizava justamente uma maneira desviante de conduzir o automóvel.

Além do compartilhamento das vias com bondes, riscos também havia quando da passagem, em uma mesma rua, de 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.”²¹⁸

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”.²¹⁹

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: 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 maquinicas inscritas há poucos anos na paisagem urbana”. Em um dos atropelamentos registrados, por exemplo, um

²¹⁸ “Chóque de automoveis”, *A Razão*. Fortaleza-CE, 18/05/1929, p. 6.

²¹⁹ NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. [1954] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/PMF, 1980, p. 166.

garoto que descera de um bonde, estava “de pé no calçamento quando sem presentir a *silenciosa* aproximação de um carro” foi atropelado.²²⁰ 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 modificado a paisagem sonora de Fortaleza havia algum tempo.²²¹

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.

Em outro momento, falou-se do atropelamento de um idoso na estrada da Porangaba em uma manhã de 1920. A vítima, José Balthazar de Freitas, integrava um grupo de trabalhadores que carregavam fardos de redes em suas carroças.²²²

Em determinado instante, alguns deles ouviram “o rumor de um automovel para traz”²²³ 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 passar”²²⁴. Entretanto, o problema foi que, por algum motivo, o *chauffeur* profissional, Antonio Clementino da Silva, vulgo Maçaroca, 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 impos-

²²⁰ 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.

²²¹ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.

²²² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/01.

²²³ *Ibid.*, Fl. 15.

²²⁴ *Ibid.*, Fl. 16v.

sível 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”.²²⁵

O caso do velho Balthazar traz à tona à 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 — 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 à multiplicação dos usos) 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.

A ideia do motorista de que os outros frequentadores deviam obrigatoriamente dar passagem aos velozes carros é evidenciada na fala da testemunha que atribuiu ao guiador a frase “vocês não dão passagem a ninguém”. É possível deter-se um pouco mais nessa sentença. A testemunha que a pronunciou no tribunal, já havia dito o mesmo na fase de inquérito.²²⁶ Mas naquele mesmo dia, outra testemunha disse o contrário: “que o *chauffeur* não pronunciou uma palavra depois ou antes de ter derribado o velho”.²²⁷

Apesar dos dois relatos se contradizerem, os dois podem convergir para uma conclusão única: os espaços da cidade, entre eles as ruas, eram alvo de sérias disputas onde os indivíduos arrogavam um lugar de acordo com o grupo social ao qual pertenciam. Nesse caso, a luta pelo espaço coloca o *chauffeur* não apenas contra o indivíduo que ele atropelou, mas contra a classe dos carroceiros.

O trato com processos relativos a crimes de trânsito coloca uma situação específica: geralmente, as testemunhas não tinham nenhuma relação com o acusado ou com a vítima. O caso dos carroceiros da estrada de Porangaba é uma exceção e permite pensar a disputa pelos espaços da cidade a partir de questões identitárias. Sidney Chalhoub

²²⁵ *Ibid.*, Fl. 35v.

²²⁶ *Ibid.*, Fl. 16v

²²⁷ *Ibid.*, Fl. 18.

identificou nas brigas ocorridas no trabalho, em casa e nos espaços de lazer a recorrente identificação (étnica ou nacional, portanto a partir de questões que antecediam o conflito) das testemunhas com um dos lados litigantes.²²⁸ Esse caso específico, traz a tona algo parecido, não só porque as testemunhas eram amigas da vítima, mas pelo fato de perceberem a própria categoria sendo afetada pelo tráfego de automóveis.

Se o relato do primeiro dos depoentes (na verdade os relatos: na delegacia e no tribunal) era verídico, então chega-se à conclusão de que, por um lado, o *chauffeur* entendia que a estada era prioritariamente sua: os outros deveriam dar o espaço que lhe era de direito para passar e, por outro lado, a testemunha fez questão de enfatizar que o motorista havia invadido seu espaço — que pode ser entendido como o espaço do seu grupo.

Entretanto, o que acontece se a afirmação da testemunha tivesse sido falsa? Nada muito diferente. Em primeiro lugar, vale salientar que aquela sentença foi complementada: o depoente “disse ainda que a estrada era ampla e todos os carroceiros [...] tomaram a direita, ficando todo o lado esquerdo da estrada para o auto passar”.²²⁹ Ora, com essa declaração o direito do motorista a uma parte da via é corroborado, não só por essa testemunha, mas por todos os carroceiros que tomaram a iniciativa de desviar antecipadamente ao sentir a aproximação de um carro. Além disso, a revolta do depoente e de seus companheiros foi justamente o fato de eles terem abdicado de metade da via em favor do carro, mas o *chauffeur*, segundo o declarante, não se ter dado por satisfeito. Ao afirmar tanto na delegacia como no tribunal que o acusado exigiu mais espaço do que lhe fora dado, o carroceiro provavelmente tinha o intuito de denunciar a audácia do agravante, que teria exigido mais do que lhe fora concedido.

Obviamente, se trata de uma tática discursiva para obter um fim desejado: a condenação do *chauffeur* (que em outros termos implicava no direito dos carroceiros às vias públicas). Mas, por enquanto, deixa-se suspensa a questão das artimanhas utilizadas pelos depoentes, na delegacia ou no tribunal, a fim de obter vitórias jurídicas para ser analisado mais intensamente no capítulo seguinte.

²²⁸ CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

²²⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/01, Fl. 16v.

É válido também questionar como os diferentes sujeitos e grupos sociais se posicionavam nesses conflitos. Não se pode negar que, por parte das autoridades, houve uma preocupação crescente em delimitar os espaços, priorizando, cada vez mais, a distinção de espaços dos veículos de transportes (automóveis, bondes e carroças) e de pedestres — ou até mesmo animais, mercadorias, objetos etc. Se for analisado o já citado Regulamento Policial de 1917, 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 — cada qual com dez itens que determinavam obrigações comuns a cocheiros, carroceiros e motoristas — 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.²³⁰

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 indiscriminadamente. 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 por acaso que mesmo na década de 1930, algumas estatísticas sobre a quantidade de veículos em Fortaleza contabilizassem essas duas categorias lado a lado, acrescentando ainda outras como bicicletas e, até mesmo, carrinhos de mão.²³¹

²³⁰ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, p. 39.

²³¹ MARINHO, Silveira (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário para o ano de 1936. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1935, pp. 242-3. 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

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 publica ou passeios quaisquer objetos, mercadorias ou materiais que embarquem o transito publico 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 predios.

[...]

Art. 382 — É proibido o transito 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:

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 paralíticos.

bondes, e 1017 veículos ao todo. No entanto, na edição seguinte do *Almanaque*, são apresentados apenas os números relativos aos veículos motorizados que totalizam 918. Cf. MARINHO, Silveira (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literario para o ano de 1937. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1936, p. 136. Já o Código de Posturas de 1932, enquadra os carrinhos de mão na categoria “veículos de carga”, ao lado de caminhões e carroças. Cf. PREFEITURA DE FORTALEZA. *Codigo municipal*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933, pp. 96-7. Texto referente ao Decreto nº 70, de 13 de dezembro de 1932, p. 93.

§ 8.º — tanger um só individuo mais de três animais, nas zonas central e urbana.²³²

Também sob a iniciativa do poder público, produziu-se o livro intitulado *Veículos e acidentes* em 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 guiadores — evitar o excesso de velocidade, fazer uso adequado da buzina, dirigir com atenção, realizar manutenção nos veículos — nota-se também a tentativa de disciplinar 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”.²³³ 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 guiadores uma estatística igual, sinão superior, de acidentes.²³⁴

No momento de conclusão do livro, fica clara a tentativa de orientar os pedestres para o modo considerado adequado de se conduzir e a necessidade de adequação dos sentidos a essa nova realidade representada pela automobilidade:

Cada dia, em Fortaleza, torna-se maior o movimento. É preciso, portanto, redobrar a atenção. É

²³² PREFEITURA DE FORTALEZA. *Código municipal*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933, pp. 96-7. Texto referente ao Decreto nº 70, de 13 de dezembro de 1932.

²³³ SECRETARIA DE POLÍCIA E SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO DO CEARÁ. *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939. Fortaleza: Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará, p. 17.

²³⁴ *Ibid.*, p. 8.

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.

[...]

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 [...].²³⁵

Essa atenção ao período posterior ao recorte 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 se tornaram alvo de repreensão por parte do poder público. Com relação ao livro *Veículos e acidentes*, há possibilidade de se compreender melhor a demora com que os frequentadores do espaço público foram se submetendo às orientações vindas de quem pretendia dar cabo às “reminiscências” de práticas identificadas com o “atraso”.

Esse é o ponto de vista do poder público, que fazia valer os interesses das elites, pois, afinal de contas, era delas que vinham os gestores municipais e estaduais. A partir disso, é interessante notar como o automóvel, enquanto meio de transporte alvo de crescente interesse por parte dos ricos, passou a receber certos privilégios no trânsito frente aos outros usuários. Por trás das indicações sobre a ocupação das vias — não dispor mercadorias, não tanger bois, não atravessar a rua distraído — está o interesse de dotar a cidade de ares civilizados entendidos como necessários pelos grupos dominantes. O automóvel, por sua vez, era um dos elementos-chave na promoção do “progresso” da urbe. A ideia era de que os aparatos modernos pudessem ser utilizados sem a inconveniência de dividir o espaço com bois, caixas e pedestres. Para isso, percebe-se o interesse em liberar os passeios, de modo que o trânsito de

²³⁵ *Ibid.*, p. 48.

pessoas não fosse interrompido a ponto de fazê-las passar pela rua. Mas se 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.²³⁶ Entretanto, as implicações que esses hábitos traziam eram melhor percebidas após o acontecimento de uma tragédia. Depois de concretizado o fato, restava 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 que ela era “desmedida”, “excessiva”, “vertiginosa”. Em oposição a isso, os *chauffeurs* tratavam de garantir que traziam seus carros lentamente e que buzonavam durante o trajeto. Isso será alvo das análises expostas no capítulo seguinte.

De qualquer forma, a sugestão feita aqui é a de que 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

²³⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1921/02; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/05; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1921/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1928/02; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/12; respectivamente.

velocidade e sob uso da buzina. Porém, essa não era uma regra geral. Um dos processos 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.

Foi visto no tópico anterior o caso em que um grupo de trabalhadores transportava 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, mas que não infringia nenhuma disposição regulamentar quando ocorreu. A absolvição do réu a partir da constatação de que a vítima também teve culpa lançava mão de uma categoria recorrentemente utilizada nos acidentes de trânsito dos anos 1920: a imprudência das vítimas.

A utilização de processos criminais como fonte do conhecimento histórico deve estar acompanhada, como foi dito anteriormente, da ciência quanto à natureza daquela documentação. Uma das observações a serem feitas diz respeito à atribuição de culpa ou inocência para os acusados de algum delito. Alguns casos de atropelamento já eram comunicados na delegacia com a caracterização das próprias vítimas como imprudentes.²³⁷

A distinção de maneiras prudentes e imprudentes de transitar pelas ruas, leva ao entendimento de que espaços estavam sendo definidos. Se, em alguns casos, o conflito se prolongava por meses desde a rua até a decisão no tribunal — o que implica que as condições em que se deu certo desastre colocava em dúvida o direito de uns e outros de ocupar determinados locais de determinadas formas —, em outros, rapidamente havia um consenso de quem não havia se portado de modo considerado adequado.

Ao que parece, ao longo dos anos 1920, já havia uma tendência — porém nada terminantemente definitivo — à diferenciação entre os espaços de automóveis, bondes, animais e pessoas. No período sob análise, os contornos fundamentais dessas diferenças foram no sentido de dar aos bondes os trilhos, aos automóveis as ruas e aos pedestres a calçada, mas ainda era grande a margem de indefinições conceituais e conflitos de opinião quando à “casualidade” ou à “culpa”. Como con-

²³⁷ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189, Fl. 15v; *Ibid.*, Fl. 18; *Ibid.*, Fl. 20; e *Ibid.*, Fl. 76v.

senso (mais do que como norma) tinha-se a permissão de caminhar pelas ruas, desde que respeitadas certas medidas de precaução.

A questão é: tendo muitos dos casos estudados redundado em absolvição dos réus, intensificada ao final da década, é possível depreender daí que a culpa pelos acidentes estava recaindo cada vez menos sobre os *chauffeurs*. Por duas alegações: a imprudência das vítimas e a casualidade. É preciso levar em consideração que essas classificações são do âmbito jurídico, mas estavam quase sempre amparadas pelos dizeres dos depoentes nos processos, que utilizavam esses termos.²³⁸

Vale a pena retomar os números: de trinta e quatro processos analisados, vinte e oito chegaram à fase jurídica, resultando em dez condenações, dez casos considerados casuais, três julgados como imprudência das vítimas, três com provas inconclusivas (*in dubio pro reo*) e dois não têm final conhecido (documentação incompleta). Outros seis não chegaram ao tribunal, pois, a partir do inquérito policial, os promotores pediram seus arquivamentos. Os motivos: três por imprudência das vítimas, dois por casos fortuitos e um por ter provas inconclusivas.

Entretanto, é preciso periodizar esses dados para perceber a tendência exposta acima. Dos doze casos que após apurados concluiu-se terem sido obra do acaso, quatro aconteceram antes de 1927.²³⁹ Já entre este ano e 1929, oito foram os casos entendidos como fortuitos. Os motivos? Uma carroça que impediu o desvio, um trabalhador que saiu de trás de uma pilha de lenha, crianças que correram para a rua, a ocu-

²³⁸ Há duas exceções: 1) em um atropelamento de 1927, as testemunhas declararam ter sido imprudência do réu, sendo este condenado em duas instâncias, mas absolvido por júri popular sob a alegação de fato casual. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02; 2) em um atropelamento de 1926, as testemunhas divergem entre “imperícia” do guiador e inevitabilidade do fato. Apenas uma testemunha disse que a vítima ficou parada na rua porque quis, mas o relatório da polícia e o juiz falaram em imprudência da vítima. Cf. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1923/01 (catalogado como se tivesse ocorrido em 1923, mas o fato data de 1928).

²³⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1922/01; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1922/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/05; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/11.

pação simultânea de uma via por um bonde e um carro, uma operária que saía da fábrica para almoçar ou a passagem de um ônibus ao lado de um caminhão.²⁴⁰

Quanto aos casos de imprudência das vítimas, somente um ocorreu antes de 1926.²⁴¹ Os outros cinco ocorreram entre aquele ano e 1929.²⁴² Isso também mostra que houve uma acentuação dos processos onde se chegou à conclusão de imprudência da vítima, seja por tentar atravessar a via mesmo percebendo a aproximação de um carro, por não ser acostumado a trabalhar na cidade ou por descer de um bonde sem observar o movimento de veículos.²⁴³

É válido indagar: se as formas de ocupar as ruas descritas acima são identificáveis ao longo de toda a década, por que em seus primeiros anos isso quase não redundava em absolvição dos *chauffeurs*, mas no final dos anos 1920 foi mais comum o enquadramento desses casos como casuais ou de imprudência das vítimas?

A questão gira em torno de uma mudança ocorrida. Não na forma como alguns trabalhadores ou crianças ocupavam a via. Nem mesmo na

²⁴⁰ Respectivamente, APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1928/02; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/02; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/03; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/04; e APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/06.

²⁴¹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1921/03.

²⁴² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1923/01 (catalogado como se tivesse ocorrido em 1923, mas o fato data de 1928); APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/02; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/08; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/12; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/05.

²⁴³ Respectivamente, os processos de número 1926/02, 1926/12 e 1929/05 descritos na nota anterior.

coexistência de vários veículos nas ruas. O que mudou foi a frequência com que os automóveis passaram a circular. Isso levou a uma naturalização desses veículos na paisagem urbana. Se, em outro momento, o atropelamento por um automóvel frequentemente resultava em pessoas atribuindo culpa ao *chauffeur* é porque acreditava-se que esse elemento era o perturbador da “ordem”. Ou seja, se houve um acidente, pensava-se que ele só ocorrera por imprudência do guiador. Por isso, buscavam frequentemente encontrar na maneira de guiar as razões do desastre.

Entretanto, com o decorrer dos anos, a maior circulação de automóveis pode ter provocado nos cidadãos o sentimento de que alguns automóveis atropelavam porque não havia como evitar esses desastres dadas as condições de ocupação das ruas. Nesse sentido, a ideia de casualidade tem em seu fundo a aceitação dos automóveis como integrados ao movimento da cidade. Se, em anos anteriores, os acidentes de automóvel eram vistos como uma perturbação da “ordem” vigente por um elemento estranho a ela, com sua integração definitiva à realidade da cidade, os carros foram inseridos na própria “ordem” das coisas e muitos acidentes passaram a ser tidos como frutos de “meros acasos”, já que nem sempre a prudência ao volante evitava os desastres.

A manifestação do advogado de um desses casos vai nesse sentido: “Evento corriqueiro, despedido de qualquer importância, resultante do cotidiano de locomoção numa aglomeração de cem mil pessoas, o facto destes autos deveria ser relegado ás cousas de somenos”.²⁴⁴ Obviamente, trata-se de um defensor utilizando argumentos para alcançar seus objetivos. Entretanto, sua fala está arraigada no que já havia sido falado pelas testemunhas (o desvio do carro era impossível devido a uma pilha de lenha disposta na rua) e, finalmente, foi acolhida pelo juiz. Isso pode ser uma evidência de que, no final da década, os atropelamentos eram cada vez mais vistos como consequências “naturais” da vida urbana moderna.

Retoma-se a definição de Seabra Junior para o homicídio casual — que não diferia do foi encontrado nos processos analisados: “aquelle que resulta de um puro accidente, de uma fatalidade” ou “quando o mal não podia ser previsto”.²⁴⁵ Quais as implicações dessas definições?

²⁴⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1928/02, Fl. 35.

²⁴⁵ SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, pp. 194-5. Grifos do autor.

Para responder a questão, tomar-se-á o atropelamento em duas escalas. Primeiramente, em escala individual: cada atropelamento singular ocorrido nas ruas da cidade. Neste caso, para se chegar a uma conclusão sobre as causas do atropelamento é preciso investigar a partir dos pontos de vista de quem presenciou, confrontar os depoimentos etc. Isso é o que a polícia e a justiça tentam fazer.

No entanto, na escala mais ampla de definição genérica do atropelamento como um fenômeno derivado da ocupação simultânea do mesmo espaço por um meio de transporte e um indivíduo está compreendido o conjunto de todos os atropelamentos ocorridos. Assim, é a partir de outros critérios que se buscam suas causas. Geralmente, trabalham nisso urbanistas, gestores públicos etc. que pensam em medidas para evitar novas ocorrências: alargamento das vias, educação dos circulantes, utilização de uma sinalização adequada etc.

Colocando essas duas perspectivas lado a lado, é possível fazer uma interessante observação a respeito do acaso: sendo o atropelamento casual entendido como aquele imprevisível, ele só pode ser pensado no primeiro sentido apresentado. Ora, em uma cidade em crescimento acelerado (como as capitais brasileiras no início do século XX), os acidentes de trânsito passaram a acontecer com cada vez mais frequência. Se era impossível dizer exatamente quem seria atropelado, não havia dúvidas de que cedo ou tarde outros desastres aconteceriam. O atropelamento, em *lato sensu*, passou a ser, já naqueles anos, um evento previsto pelas pessoas. Isso é perceptível no próprio fato de regulamentos terem sido elaborados, na cobrança de fiscalização por parte dos jornais, na modificação da forma com que as pessoas se portavam nas ruas pelo medo de ser atingido. Uma manifestação em um jornal da cidade permite pensar a respeito disso. Ao falar do problema no trânsito nas ruas, onde se atravancavam automóveis, carroças e bondes, o autor escreve:

Serão culpados, porém, os conductores de vehiculos? Não. A causa são as dificultades *naturaes* do transito, que não fazem senão gerar aquellas perlangas, entre proffissionaes que honestamente se batem pelo que pensam ser uma prerogativa inherente a elles, isto é, avançar sempre, sem ter diante de si obstaculo de especie alguma. É isto mesmo o que requer uma cidade como a nossa. Os vehiculos precisam circular livremente. Não encontrar pela vanguarda outro que lhes detenha a marcha. Do contrario, será uma balburdia.

Provado que certos pontos de Fortaleza já não comportam o sempre crescente numero de vehiculos que por elles transitam, é necessario um pouco mais de cordialidade e reciprocidade de concessões entre os srs. conductores, conductores, em geral, de bondes, carroças, automoveis e tudo mais.

É a unica solução que se nos afigura possivel. O remedio ideal seria alargar, nesses pontos, duas vezes, a via publica. Mas isto é utopia.²⁴⁶

Ao propor o alargamento das vias como única solução, o autor deixa transparecer a naturalidade com que os acidentes passaram a ser tratados. Isso porque a cidade em crescimento aparecia como uma realidade irrefreável. Na sua opinião, aos *chauffeurs* não caberia culpa, afinal de contas, além da “cordialidade” e “reciprocidade” o que mais eles poderiam fazer em uma cidade que não mais comportava os veículos que possuía?

Desta forma, chega-se a uma constatação aparentemente ambígua: quanto mais os acidentes de trânsito são esperados, mais provável que seja vistos como casuais. Isso porque ambos os fenômenos têm uma raiz comum: a forma com que se dava a ocupação da cidade. Mesmo que mais acostumadas com a presença dos carros, a maior aglomeração de pessoas e automóveis pelas ruas redundava em maiores probabilidades de atropelamentos.

Mas não é só uma questão probabilística. Trata-se de uma certa banalização tanto da circulação de automóveis, quanto dos acidentes causados por eles. Não que não houvesse quem reclamasse das carreiras desenfreadas dos *chauffeurs*. Na verdade, isso era recorrente nos jornais. Além disso, a Inspeção de Veículos frequentemente convocava guiadores flagrados em suas imprudências. Entretanto, na medida em que muitos outros acidentes ocorriam sem que se pudesse atribuir culpa ao motorista, os cidadãos mostravam-se convencidos de que os acidentes já eram uma realidade da cidade. Ou, nos dizeres de uma das vítimas, eram coisas que aconteciam.²⁴⁷ Lembra-se a ironia do memorialista João Nogueira: “Quanto mais os nossos carros quebrarem pernas e matarem

²⁴⁶ “O transito de vehiculos na cidade”, *Jornal do Comércio*, Fortaleza, 11/06/1926, p. 1. Grifo meu.

²⁴⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/01.

gente, tanto melhor, porque tais acidentes mostram que a Fortaleza tem vida, tem gente, movimento e progride”.²⁴⁸

Quanto à imprudência das vítimas, o sentido é inverso. Se, em outro momento, trabalhadores cruzando as ruas correndo ou pessoas descendo de bonde sem observar o movimento de veículos faziam parte da realidade urbana, no final dos anos 1920, a concepção de que os hábitos deveriam ser civilizados tornou essas práticas reprováveis. Dessa vez, o perturbador da “ordem” não é mais o automóvel que chegou à cidade que não o conhecia, mas o indivíduo que não conhece a (ou não se adaptou à) cidade moderna.

Foi assim que um *chauffeur* escapou de um processo após atropelar um trabalhador no final de 1926. Segundo seu patrão e seu próprio colega de profissão, o fato ocorreu porque a vítima não era “acostumada” a trabalhar na cidade, pois chegara do sertão havia poucos dias.²⁴⁹ Vê-se que a referência à origem sertaneja do trabalhador é uma clara manifestação de que, no centro urbano, ele era o elemento estranho. Ser “acostumado” a trabalhar na cidade, significava também dar-se conta da circulação diária de automóveis.

A ideia de que vítimas de atropelamentos podiam ser imprudentes era disseminada de tal forma que, em alguns casos, ela prevaleceu sobre a manifesta imprudência dos *chauffeurs*, tanto nas falas de algumas testemunhas como nas decisões de promotores em arquivar os casos e de juízes em absolver os réus.²⁵⁰

Como foi explicitado no primeiro capítulo, “casualidade” e “imprudência” são termos de grande interesse da jurisprudência. Entretanto, tais categorias não restringem seu âmbito de circulação ao campo jurídico. Elas foram acionadas pelas as pessoas que, diante da lei, tentavam explicar os acidentes a partir desses termos. Com isso, pode-se dizer que a identificação de manifestações a respeito da imprudência de réus e

²⁴⁸ NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. [1954] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/PMF, 1980, pp. 165-6.

²⁴⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/12, Fls. 8v e 9v.

²⁵⁰ *Ibid.*, onde o caso não chegou ao tribunal porque aconteceu “menos por esta razão [alta velocidade do automóvel] que pelo facto de a vitima ter cometido a imprudencia de procurar atravessar a rua”; APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1923/01 (ocorrido em 1928); e APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/08.

vítimas e da casualidade ajuda a compreender como as relações sociais construídas nas ruas (a diferenciação entre prudente e imprudente, urbano e sertanejo, proprietários e empregados, chauffeurs amadores e profissionais) acabam inscritas nos arquivos judiciais. A partir destes é possível estabelecer evidências de como a movimentação de automóveis na cidade provocou uma espécie de banalização tanto dos contatos com estes veículos por parte das pessoas, de forma que não prestar as “devidas” atenções à passagem de um carro podia acarretar em rótulos como o de imprudente, como do pressuposto de que esses veículos tinham direito primordial sobre as ruas, em detrimento dos pedestres.

A tendência para esse pensamento era tal que mesmo alguns vitimados reconheceram sua própria imprudência. Ou seja, a internalização do modo de se portar nas áreas públicas fazia com que pedestres procurassem cada vez mais as calçadas para locomoverem-se. Como adverte Norbert Elias, a internalização dos costumes chega a assumir dimensões tais que, mesmo sozinhas, as pessoas continuam a se portar de forma “polida”, “civilizada”.²⁵¹ No caso em estudo, seria o equivalente do fato de as pessoas trafegarem pela calçada mesmo nos momentos em que não há trânsito de veículos.

²⁵¹ ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. vol. 1. 2ª ed. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.

3) DISCIPLINANDO OS SENTIDOS: AS CATEGORIAS DE TEMPO E ESPAÇO PRODUZIDAS PELO AUTOMÓVEL

3.1) Percepções: a velocidade em discussão

Ao longo da leitura das ações criminais relativas a crimes de trânsito, perceberam-se as constantes referências à velocidade com que os carros eram guiados pelas ruas e à utilização ou não da buzina por parte dos motoristas. Menções não somente recorrentes, mas frequentemente cruciais para o desenrolar dos processos. Muito era falado sobre carreiras regulares ou desmedidas. Entretanto, eram mais raras as alusões aos critérios utilizados pelos sujeitos ao fazerem tais inferências. É a tratar desta questão que esse capítulo se destina. Inicia-se com a descrição de dois dos casos encontrados.

O primeiro deles é o já citado atropelamento do velho José Balthazar de Freitas pelo *chauffeur* profissional Antonio Clementino da Silva, vulgo Maçaroca, na estrada que ligava a capital à vila de Porangaba. No final de 1920, Balthazar integrava um grupo de trabalhadores que haviam deixado suas casas nas primeiras horas da manhã transportando redes em suas carroças. O trajeto era realizado em uma via considerada larga e “bastante movimentada”, mas que, segundo um dos depoentes, no momento não apresentava muito movimento.²⁵²

No capítulo anterior, foi visto como, na altura de Damas (lugar afastado do perímetro urbano) a passagem de um automóvel foi seguida de um desentendimento sobre quais os espaços de direito de cada frequentador da via. Com a aproximação do automóvel, Balthazar buscou proteger-se, mas apesar do seu movimento em zigue-zague acabou atingido. Uma das testemunhas, companheiro do velho, afirmou que o motorista ainda teria reclamado pelo fato de não ter recebido passagem dos carroceiros.²⁵³

Como resultado do acidente, o carroceiro ficou estendido no chão, derramando sangue pelo nariz e pela boca. Depois, foi levado para casa pelos seus colegas de profissão, mas sem conseguir falar. Finalmente, foi levado para a Santa Casa de Misericórdia, onde, não resistindo aos graves ferimentos, faleceu dois dias depois do acidente.

Ao final do processo, o réu foi condenado pelo júri a cumprir pena de mais de um ano de prisão. Essa decisão já havia sido sugerida pelo

²⁵² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1920/01, Fls. 35v e 36.

²⁵³ *Ibid.*, Fl. 35v.

Primeiro Promotor, o mesmo José Pires de Carvalho citado anteriormente (cf. nota 23), que apresentou suas considerações usando os seguintes termos:

[...] sendo de inteira justiça sua punição, não só como um desagravo á sociedade que perdeu um optimo cidadão, chefe de numerosissima familia pobre, como tambem um meio efficaz de se não reproduzirem factos desta ordem, pondo-se termo ás correrias desordenadas de taes chauffeurs, sem o menor respeito a vida alheia.²⁵⁴

Como da outra vez, sua opinião sugere o caráter exemplar da pena, qual seja, conter as infrações dos motoristas de modo a tornar imaginável uma cidade mais harmônica no que diz respeito à relação entre *chauffeurs* e pedestres. Entretanto, dessa vez, ele acrescenta, como justificativa para a prisão do réu, um magro consolo não só à família, mas também à sociedade que perdera seu “optimo cidadão”.

Retornando um pouco ao andamento do processo, nota-se que, ao apurar o ocorrido, os responsáveis pela investigação do caso interrogaram uma série de testemunhas que, de um modo geral, convergiram seus relatos para a versão exposta acima. Entretanto, três aspectos foram insistentemente repetidos em suas versões: a ausência de qualquer aviso de aproximação do carro por meio da buzina, a grande velocidade com que vinha o veículo e a não prestação de socorro à vítima pelo *chauffeur*, que, ao contrário, “seguiu na mesma carreira veloz o seu caminho”.²⁵⁵ Mas quão veloz teria sido tal “carreira”? Não se sabe, pois, de modo quase unânime, as testemunhas não disseram nada além de que o carro era conduzido com “grande velocidade”. Quase unânime porque houve uma exceção. Um dos carroceiros, como que tentando conferir legitimidade à sua versão, tentou a partir de rápido critério lógico dimensionar a rapidez do veículo, declarando assim que o veículo “ia em grande velocidade, e tão grande era a carreira que a poeira levantava extraordinariamente”.²⁵⁶

Antes de tecer comentários sobre o acontecimento citado acima, outro caso pode ser apresentado para a composição da análise que aqui se propõe. No dia 09 de fevereiro de 1926, por volta das 16:00, um grupo de operários transportava alguns sacos de uma calçada para o

²⁵⁴ *Ibid.*, Fl. 38v.

²⁵⁵ *Ibid.*, Fl. 19.

²⁵⁶ *Ibid.*, Fl. 17.

interior de um armazém localizado na rua Floriano Peixoto — situada na região mais movimentada da cidade. Um deles era José Onorio Gomes, que, em uma de suas idas e vindas, “viu a certa distancia um automovel que vinha em direcção á Praça do Ferreira em excessiva velocidade”.²⁵⁷ Mesmo assim, “calculando poder passar”, tentou realizar seu traslado correndo. Para sua infelicidade, o erro de cálculo lhe rendeu uma ferida na mandíbula e diversas contusões no dorso, além de uma carona do próprio motorista em seu carro rumo à Santa Casa de Misericórdia.

O desenrolar desse processo foi bastante curto comparado com a duração média dos recorrentes julgamentos da época que tratavam de crimes de trânsito — foi arquivado pouco mais de um mês após o acidente. Os próprios autos não somam grande volume de documentação, até mesmo porque o caso foi resolvido com a interrogação de apenas duas testemunhas: o operário que ajudava a vítima a carregar os sacos e seu patrão.

Mas o que o torna um caso interessante para a análise? Dois pontos em especial. O primeiro diz respeito justamente ao fato da vítima não somente ter visto a aproximação do automóvel, mas também de ter avaliado previamente que ele vinha com “excessiva velocidade”, além de ter escutado o sinal com a buzina feito pelo motorista. Para as duas testemunhas que depuseram, a peripécia do trabalhador tinha uma explicação: “a victima não estava acostumada a trabalhar aqui [na capital], pois chegou do sertão há poucos dias”.²⁵⁸ No fim das contas, isso acabou por favorecer o *chauffeur* profissional, José Nogueira da Silva, que mesmo vindo, como ficou concluído no processo, em “velocidade não permittida pelos estatutos policiaes”, o acidente se deu “menos por esta razão que pelo factio 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”.²⁵⁹

O segundo ponto de interesse tem alguma relação com o primeiro. Isso porque foi consensual entre vítima e testemunhas que o carro se movia em alta velocidade. O motorista, por sua vez, como era muito comum aos acusados de atropelamento na época, afirmou que vinha em “marcha regular”. Entretanto, a diferença entre este réu e a grande maioria dos outros responsáveis pelos acidentes descritos nos processos criminais, é que José Nogueira, ao invés de limitar-se a somente negar

²⁵⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/12, Fls. 4 e 4v.

²⁵⁸ *Ibid.*, Fl. 9v.

²⁵⁹ *Ibid.*, n. p.

um deslocamento em alta velocidade, afirmou em termos numéricos a quantas seu automóvel se movia: “quinze quilômetros [por hora]”.²⁶⁰

Descritas as situações acima, fica claro que a questão da velocidade (entre outras, como a da buzina, conforme será tratado adiante) tinha vital importância para a constituição de culpa, pois é possível identificar, quase sempre, preocupação de todas as partes em dizer algo a respeito da rapidez com que os carros andavam no momento dos acidentes, sendo recorrente na grande maioria dos casos judiciais sobre acidentes de trânsito. Entretanto, não se pode falar em nenhum tipo de regra geral que considere uma bipartição rigorosa das opiniões de vítimas e de motoristas. Ao contrário, havia casos em que os próprios ofendidos concordavam que o carro vinha com baixa velocidade — ou, como se dizia, com marcha regular ou moderada —, tratando de isentar o acusado de culpa. Menos, mas não inexistentes, são os exemplos de *chauffeurs* que admitiam sua pressa ou não negaram as acusações.²⁶¹ Ou então acontecia, diversas vezes, das próprias testemunhas não entrarem em um consenso, parte dizendo que a velocidade era baixa, parte dizendo que era alta.

Entretanto, o que será proposto adiante vai além de se chegar a uma conclusão definitiva sobre qual a real velocidade com que os motoristas andavam pelas ruas naqueles anos. Como dito anteriormente, o interesse maior recai sobre como os sujeitos envolvidos se manifestavam a esse respeito, ou seja, como, na articulação de seus discursos, o quesito velocidade era referenciado, explicitando suas percepções e sensibilidades a respeito do tema. Foi com esse intuito que os dois processos anteriores foram descritos, pois, a princípio, neles sobram alguns rastros de como os sujeitos lidavam com a mudança nos padrões de velocidade ocasionada pela disseminação do uso de automóveis nas ruas da cidade.

Esses indícios, como vem sendo proposto aqui, serão buscado em detalhes que podem ter sido irrelevantes para a finalidade dos processos. São algumas minúcias nos relatos que, para os juristas da época, podia

²⁶⁰ *Ibid.*, Fl. 5.

²⁶¹ É o caso do *chauffeur* Manoel Gomes de Souza, vulgo Cavador, que estava presente no depoimento de várias testemunhas que falaram da “carreira vertiginosa” com que ele dirigia. No entanto, tendo oportunidade de contradizer os relatos, apenas disse “ser verdade tudo quanto disse neste depoimento [de uma das testemunhas] [...] e nada tem a contestar”. APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02. Esse caso será analisado adiante.

significar só mais um dado a constar a favor ou contra os réus, talvez até ignorado pelos juízes no momento de concluir os autos. No entanto, para esta análise, torna-se um ponto de partida pertinente para a discussão. O que se tentará fazer é uma leitura do modo pelo qual os sujeitos construíam seus parâmetros para avaliar a velocidade de um veículo como excessiva. De um modo geral, aquelas pessoas exprimiam seus pontos de vista através de palavras pensadas e articuladas para seus interesses imediatos, que diferiam dos objetivos deste trabalho. Daí que, no cuidado de construir suas versões de maneira conveniente para seus fins, esses indivíduos externavam (ou silenciavam) coisas que para o historiador munido de questões podem permitir algum acesso àquilo que o interessa sobre suas realidades.²⁶²

Pode-se assim partir do primeiro caso descrito. Mais especificamente da testemunha que tentou dar provas de que o motorista se movia velozmente afirmando que “a poeira levantava extraordinariamente”. O que este relato permite pensar é que tipos de parâmetros são escolhidos para garantir aquilo que se fala. Ora, se a experiência de vida daqueles sujeitos não possibilitava inferir um valor numérico para as “carreiras” e na ausência de qualquer outro critério prático para estimar a quantas vinha o automóvel, a alternativa que sobrava era a dedução lógica. Essa, por sua vez, nem sempre poderia ser feita por meio de comparação — afinal de contas estes indivíduos podiam não estar acostumados às poucas outras coisas com potencial para alcançar a velocidade de um automóvel, como um bonde ou um trem. O que pode ser sugerido, no entanto, é que tal testemunha, ao contrário de muitas outras, parece entender que velocidade não é simplesmente uma grandeza dual: moderada ou excessiva. Ela tem escalas: podia não levantar poeira, ou só um pouquinho, talvez muito. Mas nesse caso específico, ela foi levantada “extraordinariamente”.²⁶³

Interessante notar também certa associação entre maquinismo e natureza, principalmente pela tentativa de buscar na poeira de uma

²⁶² GINZBURG, Carlo. *Sinais: raízes de um paradigma indiciário*. In: _____. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. 2ª ed. Trad. Frederico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

²⁶³ Não se pode ignorar a intermediação do escrivão entre o que foi dito em juízo e o que ficou registrado no papel. No entanto, mesmo que o depoente não tenha feito uso do advérbio “extraordinariamente”, o fato de ele aparecer nesse e não nos outros depoimentos pode indicar que essa testemunha, especificamente, fez ressalvas às grandes alturas alcançadas pela poeira, mesmo que com outros termos.

estrada de terra, vestígio natural inexistente ou presente em menor escala nas vias pavimentadas do centro comercial da cidade. Ou seja, a experiência cotidiana da testemunha citada possibilitava a ela uma compreensão da velocidade em termos da ação produzida sobre a pavimentação de terra, não por meio do conhecimento sobre a máquina em termos técnicos, como a mensuração da carreira em quilômetros por hora. Daí a possibilidade de retomar aquele entendimento de que a inserção do automóvel na cidade — assim como de outros elementos tecnológicos — e as “compreensões” que os indivíduos tinham dele não se deram de forma unívoca, integral e imediata. Utiliza-se o plural para que sejam enfatizadas as múltiplas experiências dos indivíduos com a automobilidade, que poderiam diferir de acordo com uma gama de fatores: os modos de vida, os tipos de contato que se tinha com esses veículos, sua recorrência, o local onde ocorriam etc. Mesmo assim, um entendimento era comum: sabia-se que seu grande diferencial era proporcionar o deslocamento de pessoas e cargas a taxas superiores às conhecidas “anteriormente”. O advérbio deve vir entre aspas mesmo, pois não se pode deixar de lembrar que o atropelamento em questão se deu justamente pela ocupação concomitante de um mesmo espaço por automóveis e carroças puxadas por animais. Dito isso, seria errôneo supor que os carros de bois, com sua baixa velocidade potencial, já haviam sido suplantados em favor de algo mais veloz, o veículo automotor. As fontes indicam que a convivência de ambos ainda permaneceu por muito tempo, a despeito de todos os esforços havidos em sentido contrário e ainda que se procurasse produzir nas pessoas o sentimento de superação do passado.²⁶⁴ Para aquele grupo de transportadores de redes, muito provavelmente, a rotina diária seguia um padrão de tempo/velocidade, por assim dizer, idêntico àquele com que se locomoveram diariamente sabe-se lá por quanto tempo de suas vidas, sendo as correrias dos automóveis eventos discrepantes das suas realidades.

Pensamento aproximado pode ser inferido do caso do carregador de sacos, José Onório Gomes, que dividiu a culpa, ou melhor, recebeu parcela maior da culpa que caberia ao seu ofensor por não estar acostu-

²⁶⁴ No final da década de 1920, o então recém fundado jornal *O Povo* publicou uma carta da Associação Paulista de Boas Estradas para o Presidente da República, Washington Luís. Nela, os carros de bois eram identificados como possuidores de importante papel no passado, mas sendo, dessa vez, representado como um “impedimento do progresso”. O título da matéria era bem sugestivo da opinião dos editores do jornal: “O carro de bois é o flagelo das estradas”, *O Povo*, Fortaleza-CE, 23/01/1928, p. 3.

mado a trabalhar na cidade grande. Com uma certa diferença: enquanto os carroceiros tiveram seu pacato ambiente de trabalho — uma via nas margens do centro urbano — “invadido” por um carro, o sertanejo, ao contrário, foi quem adentrou na realidade de uma capital em crescimento acelerado justamente em seu local mais movimentado: o centro comercial. Ambos os casos dão indícios de que dimensionar a taxa de aproximação de um veículo automotor, naqueles anos, era tarefa complicada, principalmente para aqueles que levavam um ritmo de vida diferente da agitação encontrada nos pontos mais movimentados da urbe.

Era geralmente a partir dessa discrepância nos entendimentos sobre a velocidade que os acidentes aconteciam. Por um lado, *chauffeurs* que passaram a dispor de uma ferramenta para viajar em carreiras antes inalcançáveis. Por outro, pessoas que precisavam estar atentas a essa mudança no dia a dia das ruas. Entre os dois polos, um poder que tinha como obrigação mediar essas relações e solucionar os conflitos surgidos. O resultado disso são os vários processos criminais movidos durante toda a década de 1920, além dos diversos registros policiais de atropelamentos que não chegavam à fase judicial. Sua mera existência, como foi dito anteriormente, sugere que havia desentendimentos, independentemente de quem teria sido “imprudente”: um motorista que correu demais, ou um pedestre que não mudou seu modo de ocupar a rua. Entretanto, é na leitura do seu conteúdo, na atenção àquilo que foi dito (e como foi dito) que se pode buscar indícios de como cada uma das partes entendia a si e ao outro (além das testemunhas, que também exprimiam suas concepções) diante da realidade trazida com a circulação de carros na cidade.

Para retornar ao caso do velho Balthazar, nota-se que aquele ainda evidencia uma compreensão parcial do automóvel enquanto realidade no meio urbano: se para a maioria dos envolvidos era relativamente difícil exprimir uma ideia de velocidade mais precisa do que apenas dizer que era excessiva, não obstante, ao serem avisados da aproximação do carro, todos os carroceiros, como que em sintonia, tomaram o mesmo lado da via. Por que não houve quem optasse pelo lado contrário, ocasionado assim interdição total da estrada? Impossível saber. Corre-se aqui o risco de sugerir que sendo o trânsito de automóveis pouco frequente, porém não inexistente, naqueles cantos remotos da cidade os frequentadores não motorizados já tinham como prática tomar o lado direito da via em caso de compartilhamento da estrada com um carro. Entendimento comum para os carroceiros, mas ignorado pelo *chauffeur*, que optou antes pelo mesmo rumo, provocando no velho Balthazar uma

situação nova à qual teve que reagir em poucos segundos. Daí o seu movimento em zigue-zague.

Tempo maior não houve para José Onorio, recém-chegado “do sertão”.²⁶⁵ A exigência de um cálculo rápido da relação entre distância e tempo de aproximação do automóvel para saber se este último era ou não suficiente para sua travessia foi confundida pela alteração na variável à qual estava acostumado no ambiente sertanejo: a velocidade do objeto que se aproximava.

Cabe acrescentar ainda outro indício que permite uma reflexão sobre o tráfego de automóveis em vias menos ou mais movimentadas. No caso dos carroceiros, eles ocupavam uma via que era de grande movimento, mas não de automóveis. Portanto, naquele local os contatos com ele não eram tão frequentes (mesmo assim existentes) quanto aqueles verificáveis no centro comercial da cidade. Ao se retomar a fala de uma das testemunhas que tomou a providência de avisar a todos a aproximação de um veículo motorizado, é possível sugerir que, naquele momento e local, algo pouco comum, mas não completamente estranho, iria acontecer: a passagem de um carro. Isso significa que o modo de ocupação da estrada pelos carroceiros teve que ser alterado momentaneamente para se adequar ao relativamente raro compartilhamento do espaço com o veículo automotor.

Situação muito diferente é a de tantos outros processos de atropelamento acontecidos no centro da cidade, processos nos quais foram interrogadas testemunhas não oculares do ocorrido. Estas últimas não ignoravam a chegada de um carro, pois desde cedo ouviam seu “rumor”. No entanto, não se preocupavam tanto em observar a passagem, um tanto quanto banal, de um veículo por tal região a fim de saber como ele vinha, a quantas se movia. Nos casos de acidente, eles só voltavam sua atenção para o automóvel ao ouvir “um baque”, “um grito” ou frases de advertência ou espanto, a exemplo de “Lá pegou o menino!”.²⁶⁶ Só a partir desse momento é que surge o interesse em averiguar o automóvel e os resultados do atropelamento que ele causara.

²⁶⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/12, Fls. 8v e 9v.

²⁶⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02, Fl. 42v, no caso da mulher que só virou ao ouvir “um baque”; Processo 1927/03, Fl. 6, no caso do guarda que vigiava a venda de peixes no Mercado Público quando ouviu “um grito”; e Caixa: 01, Processo 1920/03, Fl. 11, para a mulher que ouviu outros passageiros de seu bonde dizerem: “Lá pegou o menino”.

Apoiando-se em uma observação de Guillermo Giucci, é possível complementar essa hipótese. Em *A vida cultural do automóvel*, esse autor retoma os escritos de um cronista uruguaio para tratar da conflituosa relação entre os automóveis e os veículos de tração animal. Segundo tal cronista, a chegada daqueles fez com que estes perdessem prestígio frente a população. Com isso,

as pessoas sequer volviam a cabeça para vê-los [os “landôs”] passar, com seus quatro cavalos controlados do alto pelo dono [...] são os automóveis que provocam espanto e admiração, talvez porque existissem somente dois em Montevideú.²⁶⁷

Entretanto, considerando o caráter efêmero de qualquer novidade, não tardou para que o automóvel se tornasse algo relativamente comum nos locais de maior tráfego, como era o caso do perímetro central da cidade. Sugere-se, portanto, que houve um momento, já na década de 1920, quando a recorrência da passagem de carros fez com que os indivíduos perdessem o ânimo de “volver a cabeça” durante a aproximação daqueles veículos, da mesma forma que haviam ignorado anteriormente as luxuosas carruagens.

É necessário advertir que o atropelamento do velho Balthazar, por sua vez, também teve suas testemunhas não oculares. No entanto, nesse caso, os depoentes que não viram o momento exato do choque, não o fizeram porque, após o aviso da aproximação de um automóvel, trataram de se concentrar nos seus animais, pois precisavam fazê-los tomar um dos lados de modo que o restante da via ficasse livre para a passagem do veículo motorizado. Isso ajuda a pensar como a coexistência de veículos com potencialidades distintas põe em choque as formas de lidar com o seu próprio meio de transporte e com o do outro. Enquanto o *chauffeur* talvez dirigisse com a confiança de que poderia desviar seu carro facilmente e por isso não reduziu a velocidade, os carroceiros, conhecendo tanto o tempo e o esforço necessários para trazer seus bois para a margem da via quanto o ritmo de aproximação do carro, tratavam de avisar a todos o mais cedo possível a chegada de algum automóvel para, em

²⁶⁷ GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Trad. Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 37.

seguida, dedicar suas atenções ao lento processo de desvio de um boi puxando uma carroça carregada de mercadorias.

Não custa lembrar que o atropelamento do velho Balthazar, além de afastado do centro urbano, ocorreu no ano de 1920, quando a frota automobilística era menor do que na época do caso do sertanejo recém-chegado — ocorrido na segunda metade da mesma década. Isso fazia do automóvel um objeto mais passível de estranhamento do que viria a ser no centro da cidade durante o ano de 1926.

Assim, o que se reforça aqui é a sugestão de que os diferentes sujeitos e grupos sociais se confrontaram com a realidade do automóvel — enquanto elemento que alcançava os diferentes pontos da cidade em momentos e de modos distintos — de formas igualmente diversas e, conseqüentemente, entendiam-no e reagiam à sua presença das mais variadas maneiras.

Para além dessas questões, um aspecto ainda não trabalhado pode ser acrescido à análise. Trata-se do fato de, como referido anteriormente, muitos guiadores sustentarem a versão de que dirigiam em marcha moderada. Poucos, no entanto, expunham um valor numérico. Pode ser exagero exigir isso das vítimas. E quanto aos *chauffeurs*? Havia em seus carros medidores de velocidade? Como poderiam eles saber se estavam ou não dentro dos limites permitidos?

3.2) Mensurando a velocidade

Em alguns dos processos analisados, há manifestações a esse respeito. Cita-se quatro deles em que a iniciativa de inferir um valor numérico partiu dos *chauffeurs*: o já citado José Nogueira, que disse conduzir seu carro a 15 quilômetros por hora quando atropelou o sertanejo (em 1926); outro *chauffeur* profissional, Manoel Gomes de Souza, vulgo Cavadador, que atropelou duas moças, causando morte quase imediata de uma delas, dizendo viajar a 40 quilômetros por hora (em 1927);²⁶⁸ o português Luiz Francisco de Oliveira que afirmou que seu carro vinha “em pequena carreira, mediando entre dez e doze kilometros por hora (em 1924)”;²⁶⁹ e o profissional Francisco Moura de Senna, que afirmou dirigir em “velocidade não superior a trinta kilometros a hora”, quando causou morte quase imediata de um homem montado a cavalo no subúr-

²⁶⁸ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02.

²⁶⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1924/01.

bio da cidade (em 1927).²⁷⁰ Há ainda um quinto caso onde a iniciativa partiu de três testemunhas que aferiram valores numéricos distintos para a velocidade de um carro.

Sobre esta questão, há certamente mais dúvidas do que esclarecimentos. Até porque as situações em que algum valor numérico é aferido foram considerados de modos completamente distintos no desenvolvimento de cada processo. Começa-se pelo último dos cinco casos citados acima.

Em maio de 1926, um automóvel era guiado pela avenida Visconde do Cauhye (zona suburbana da capital) pelo *chauffeur* profissional Edgard Andrade Cantal rumo à Praça do Ferreira. Em determinado momento, um bonde aproximou-se no sentido contrário e, ao fazer a manobra de desvio, chocou-se primeiro contra um padeiro e depois contra um poste. Na fase de inquérito policial, as testemunhas se referiam à velocidade apenas como “apressada”, “vertiginosa” e “excessiva”. No tribunal, ao contrário, três testemunhas aferiram valores numéricos distintos sobre a velocidade.

Uma delas falou em “sessenta quilômetros á hora”. Perguntada pelo advogado sobre sua base de cálculo, respondeu:

Que entende muito pouco de velocidade de automovel no sentido de calcular a kilometragem que o mesmo desenvolva, mas contudo sabe de certo modo calculal-a; que a velocidade de sessenta kilometros por hora a que se referiu, é calculo da testemunha.²⁷¹

Uma outra disse que o automóvel “desenvolvia grande velocidade, mais ou menos quarenta quilômetros á hora”, mas, quando interrogado pelo advogado, não esclareceu como chegou àquele valor, dizendo apenas que alguns *chauffeurs* se aproveitavam da zona suburbana para excederem a velocidade.²⁷²

Outra testemunha falou em “uma velocidade de 50 quilômetros calculadamente”. Disse também ao promotor que “a velocidade desenvolvida pelo referido *chauffeur* não é permitida pelo regulamento policial”. E sendo interrogado pelo advogado, respondeu: “Que não obstante o

²⁷⁰ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/01.

²⁷¹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/10, Fl. 24.

²⁷² *Ibid.*, Fl. 24v.

que preceitua a Inspectoria de Vehiculos sobre limites de velocidade, é costume de todo chauffeur excederem e muito, a velocidade de seus carros na parte suburbana da cidade. Que a testemunha é chauffeur e sabe disso muito bem”.²⁷³

Esse é um caso bastante complicado de se tratar, principalmente pela divergência entre os valores, o que indica que eles não estavam apenas reproduzindo um valor aferido por outra pessoa. O juiz, por sua vez, definiu a condenação do réu com base no “excesso de velocidade”, sem discutir os parâmetros tomados pelas testemunhas para avaliá-los.

Quanto aos casos em que a aferição de um valor numérico partiu dos *chauffeurs*, algumas inferências podem ser feitas. No primeiro caso, os quinze quilômetros por hora alegados pelo guiador José Nogueira, em nenhum momento voltaram a ser citados ou levados em consideração no resultado final do processo. Ao contrário, o que prevaleceu foi a conclusão de que ele vinha em “velocidade fóra do normal”.²⁷⁴ Mas o que seria, então, esse “normal”: o valor instituído nas disposições regulamentadoras do trânsito ou o que era usual nas viagens motorizadas daquela época?

Difícil é descobrir o que a Inspetoria de Veículos estipulava como limite de velocidade — pelo menos até 1925, como será visto adiante —, pois no *Regulamento Policial*, decretado no ano de 1916 e publicado em 1917, diz apenas que não era permitido exceder “a velocidade marcada na tabella da Policia”.²⁷⁵ Talvez fosse difícil até para os *chauffeurs* saber se imprimiam “marcha” condizente com o *Regulamento*. Aos não usuários de automóvel, era provavelmente impossível conhecer os limites em termos numéricos. Sendo assim, a velocidade expressa em quilômetros por hora, ao que parece, de um modo geral, não parecia ser muito mais valorizada do que nos depoimentos que não precisavam a quilometragem com exatidão. Desta forma, tende-se a pensar que aquele “normal” dizia respeito às velocidades usualmente experimentadas no cotidiano da cidade.

Esse tipo de aferição, por vezes, vinha acompanhado de alguma comparação com a que estavam habituados a ver cotidianamente, em raciocínios lógico-dedutivos (como a velocidade capaz de levantar a poeira extraordinariamente). Os dizeres de uma testemunha, por exem-

²⁷³ *Ibid.*, Fls. 22, 22v e 23.

²⁷⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/12, Fl. 12.

²⁷⁵ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, p. 37. A referida tabela não foi encontrada.

plo, juntam esses dois critérios: ao ser questionado pelo advogado do réu a quantas o carro se movia, ela respondeu que ele “ia na marcha em que os carros costumam atravessar uma ladeira e entrar numa curva sob pena do carro derrapar”.²⁷⁶ O advogado tentou ser mais incisivo: “O meu constituinte ia dobrando a referida curva businando, em marcha que *só podia ser moderada* sob pena de ser elle a primeira victima [...]”.²⁷⁷ Deduz-se que para algumas pessoas, o cálculo da velocidade pelos critérios lógicos oferecia maior grau de compreensão a partir da distinção entre as consequências de velocidades altas e baixas (obviamente, no caso do advogado, mais do que compreensão, o critério lógico tinha como objetivo induzir o juiz à absolvição do réu).

Dedução relativamente semelhante aparece no processo em que o guiador conhecido como Cavador afirmou dirigir a quarenta quilômetros por hora. Neste caso, o valor numérico foi referenciado pelo juiz, Carlos Livino de Carvalho, como elemento extra a pesar na culpabilidade do *chauffeur*. Em sua argumentação, o magistrado se referiu à própria confissão de Cavador que disse guiar em tal “carreira”, tanto quanto procurou dar sustentação àquele valor baseado no auto de necropsia. Ou seja, se a vítima morreu, a velocidade tinha que ser alta, concluiu o juiz. Porém, neste caso, o julgador fez uma interposição entre valor numérico e dedução lógica para chegar à sua conclusão.

O advogado do mesmo Cavador, por sua vez, com o intuito de livrar seu cliente, elaborou a defesa de modo a provar, entre outras coisas, que o réu “não marchava, na ocasião, com velocidade excessiva, vencendo, ao contrário, uma velocidade approximada de 15 a 20 kilometros por hora.”²⁷⁸ Para isso, contou com o depoimento das duas testemunhas de defesa, que afirmaram o que o advogado já propusera.²⁷⁹

O defensor, achando funcionar sua tática, pediu, perante o juiz, que as duas testemunhas seguintes estimassem a quantas o veículo se movia, tendo a primeira, respondido que calculava “em vinte kilometros”, enquanto a segunda admitiu não saber calcular a velocidade.²⁸⁰ O problema (para advogado e réu) é que ambas já tinham informado

²⁷⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/03, Fl. 35.

²⁷⁷ *Ibid.*, Fl. 26. Grifos meus.

²⁷⁸ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02, Fl. 72.

²⁷⁹ *Ibid.*, Fls. 76v e 77.

²⁸⁰ *Ibid.*, Fls. 96v e 99v.

anteriormente que a velocidade era excessiva. Isso refletiu na decisão final do juiz Carlos Livino de Carvalho:

Quanto a algumas testemunhas declararem que o automovel trazia uma velocidade estimada de 20 kilometros por hora, isto não vale nada, como se pode ler em autores da especialidade, que todos declaram não ter nenhuma confiança em estimação feita pelas testemunhas [visuaes], *sobretudo quando ditos estimadores são gente inculta sem nenhum conhecimento do assumpto como no caso destes autos.*

Mas deve se notar que os proprios a estimarem em 20 klm. [horarios] a marcha dizem que esta era excessiva, a que prova não saberem o que seja uma velocidade de 20 klm. por hora.²⁸¹

Interessante a referência do juiz Carlos Livino de Carvalho a “autores da especialidade”. Como foi visto no primeiro capítulo, ele foi um leitor certo do livro de Gregorio Garcia Seabra Junior. Entretanto, sua chave de leitura levou-o a tomar decisão distinta do que propunha o jurista fluminense. Mostrou-se acima como o autor de *Accidentes de automoveis* direcionou seu livro muitas vezes para perspectivas que favoreciam a classe dos *chauffeurs*. A falibilidade da prova testemunhal era utilizada por ele como argumento central para livrar motoristas acusados de guiar em alta velocidade.²⁸² O juiz cearense, ao contrário, utilizou a lógica de Seabra Junior (o testemunho ocular é falho, pois geralmente é feito por pessoas “incultas, “ignorantes” e até “analfabetas”) para efetivar a condenação do réu.

Como se vê, mesmo no final da década de 1920, a noção de velocidade ainda não era muito bem compreendida em termos de quilometragem. Para um sujeito da época, se fosse preciso ir além de estimá-la como regular ou excessiva, alguns artifícios deveriam ser usados, seja a forma como o carro levantou a poeira, seja o tempo que o veículo levou para estacionar após o ocorrido.²⁸³ Não era compreendida, ou então não

²⁸¹ *Ibid.*, Fl. 110. Grifos meus.

²⁸² SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis: delictos profissionaes dos automobilistas*. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918, pp. 82-3.

²⁸³ Uma das testemunhas, para demonstrar que um motorista guiava em grande velocidade, acrescentou: “que a prova disto é que atropelando o menor, só com a distancia de quase meio quarteirão poude o ‘chauffeur’ parar o vehiculo”.

se acreditava que as pessoas entendiam. Da mesma maneira que o juiz que pensava que a “gente inculta” não podia saber o que era “uma velocidade de 20 klm. por hora”, o inspetor de veículos, Manoel Gonçalves, alguns meses antes da conclusão do caso acima, ao elaborar as normas para o “curso de automoveis” do carnaval de 1928, estabeleceu que

Os automoveis que tomarem parte no curso não poderão desenvolver velocidade superior a dez kilometros por hora, equivalente á marcha de um homem a passos regulares, e deverão guardar entre um e outro vehiculo a distancia minima de cinco passos.²⁸⁴

Ora, ao indicar o segundo parâmetro de controle da velocidade (a marcha de um homem a passos regulares) o inspetor de veículos tinha como interesse eliminar ou, minimamente diminuir, a margem de dúvidas que poderiam existir se essa equivalência não fosse posta. Dúvidas, pode-se supor, não só para os motoristas, mas também aos próprios fiscais da polícia que certamente não teriam como avaliar se os motoristas respeitavam ou não a norma. Afinal de contas, que argumentos teriam para afirmar que esse ou aquele guiador dirigia a mais de dez quilômetros por hora?

Já seu sucessor na Inspetoria de Veículos, Porfírio Lima Filho, pensava diferente. Ao publicar na imprensa local as “providências para evitar excesso de velocidade”, ele pretendia contar com a ajuda da população na prevenção de acidentes. Suas instruções eram de que testemunhas de veículos em altas velocidades tomassem nota do número do veículo, registrassem hora e local do ocorrido, conseguissem alguém para corroborar a denúncia e levassem o caso à polícia. E concluía: “A velocidade excessiva é fácil de ser verificada por qualquer pessoa, uma vez que nenhum vehiculo pode deslocar velocidade superior a 30 kilometros a hora, ainda que nos suburbios da capital”.²⁸⁵ Apesar de julgar ser fácil identificar velocidades ilegais, a inconclusividade do seu ensinamento sobre a identificação de carreiras excessivas é um indício da

APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1926/13, Fl. 11v.

²⁸⁴ “Disposições policiaes para os três dias de Momo”, *A Esquerda*, Ano I, N. 19, Fortaleza-CE, 17/02/1928, p. 4.

²⁸⁵ “Inspectoria Geral de Vehiculos”, *O Povo*, Fortaleza, 08/05/1929, p. 8.

dificuldade de dimensionar numericamente a taxa de deslocamento dos veículos naqueles anos.

Como foi visto anteriormente, um decreto expedido pelo Presidente de Estado em março de 1925 garantiu um novo regulamento para a Inspetoria de Veículos. No texto, a questão da velocidade foi tratada em três artigos, todos com valores numéricos bem explícitos: o artigo 25 determinava que os automóveis, ao fazer ultrapassagens em bondes, deveriam fazer “em marcha lenta (10 kls, a hora)”, enquanto o artigo 28 dizia que “nas ruas e praças da Capital, a velocidade máxima dos veículos será de 30 kls. a hora” e o artigo 29 reduzia este valor pela metade no “perímetro central e nos cruzamentos das ruas”.²⁸⁶ Diferente do que era apresentado no regulamento de 1917 vigente até então, que estabelecia a velocidade permitida para animais e automóveis de modo bastante vago: motoristas e carroceiros deveriam conduzir seus veículos a “tróte curto”.²⁸⁷

Retoma-se então o caso do *chauffeur* conhecido como Cavador (que admitiu que trazia seu carro a 40 km/h), ocorrido em 1927 e, portanto, posterior ao novo regulamento. Algo interessante é percebido no desenrolar desse julgamento: a preocupação do advogado em reduzir o valor estimado para “quinze ou vinte quilômetros por hora”. De todos os processos analisados,²⁸⁸ em somente dois, na interrogação das testemunhas, foi pedido para se calcular ou estimar um valor numérico para a velocidade.²⁸⁹ O pedido, nesse caso, foi feito exatamente pelo advogado. Provavelmente, isso foi uma tentativa de desfazer a afirmação de seu cliente, já que o depoimento no qual este falou dos quarenta quilômetros por hora foi dado na polícia ainda na fase de inquérito e, portanto, sem a orientação de um advogado. Volta-se aqui às preocupações de Arlette Farge no trato com processos criminais. Devido à coerção policial, a própria situação de ter que falar alguma coisa sobre um crime pode colocar os indivíduos na posição desconfortável, desagradável de expor

²⁸⁶ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento à Inspetoria de Veículos, n. p. Este decreto pôs em vigor a Lei nº 2197, de 20 de outubro de 1924, que autorizava o Poder Executivo a reformar a Inspetoria de Veículos. Esta lei pode ser encontrada em: APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Leis, Caixa: 08, Livro: 40.

²⁸⁷ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, p.37.

²⁸⁸ Cf. Anexo I.

²⁸⁹ O outro processo foi o já citado do português Luiz Francisco de Oliveira.

algo contra sua vontade.²⁹⁰ Assim, não é uma hipótese a se descartar, pelo menos a princípio, a possibilidade desse *chauffeur*, o Cavadador, ter falado em tal velocidade sem saber exatamente a dimensão da carreira que imprimia em seu carro, nem as consequências de afirmar que vinha em carreira tão grande.

Uma segunda hipótese tem menos força. Ela consistiria na suposição de que o *chauffeur* conhecesse sim a velocidade, mesmo que de modo aproximado, dos veículos, mas ignorar o valor limite permitido por regulamento. De início, descarta-se esta pressuposição pelo fato do Cavadador ser profissional em guiar veículos — o acidente se deu, inclusive, no momento em que ele transportava alguns passageiros que retornavam de uma festa religiosa. Com isso, pode-se dizer que o conhecimento das regras de trânsito era pré-requisito para o exercício de sua profissão. Além disso, a própria condição de *chauffeur* permitia a esses profissionais a inserção em redes de sociabilidade com os colegas de trabalho (uma disposição regulamentar tentou até coibir as “assuadas ou vozerias” nos pontos de espera, obrigando os a “permanecer nos seus postos, junto ou dentro dos seus veículos”).²⁹¹ Nesses encontros comuns no dia a dia desses trabalhadores, é de se supor que, entre os diversos temas discutidos, assuntos relacionados à automobilidade em Fortaleza eram postos em discussão, fazendo assim com que os *chauffeurs* ficassem a par do que era ou não permitido.

Com isso, uma terceira hipótese pode ser formulada com mais consistência: a de que o Cavadador, ao se ver nas mãos da polícia, não viu outra alternativa que não assumir sua culpa e pagar criminalmente pela sua falta. Entretanto, o contato e as conversas com seu advogado — o Dr. Olyntho Oliveira, que também era o proprietário do carro utilizado no crime —, trouxeram uma nova esperança de escapar da punição. Lembra-se que, ainda no inquérito policial, o próprio acusado teve oportunidade de refutar as testemunhas que salientavam a alta velocidade com que dirigia, porém, recebendo a palavra em cinco dos oito depoimentos, o *chauffeur* apenas disse não ter nada a contestar, confirmando ser verdade tudo o que tinha sido dito.²⁹² Contudo, tendo sido

²⁹⁰ FARGE, Arlette. *O sabor do arquivo*. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009.

²⁹¹ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento à Inspectoria de Vehiculos, n. p.

²⁹² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02, Fls. 27, 28, 29, 30 e 31v.

instaurado o processo, no “Auto de declaração do acusado”, ao ser questionado se tinha fatos a apresentar em seu favor, o Cavador respondeu que sim e os apresentaria em dois dias. Segue-se, no processo, um texto assinado por Olyntho Oliveira alegando inocência por parte do réu.

Nesta altura, as reflexões de Michel de Certeau podem vir em auxílio à análise. Se, por um lado, a força policial, o Poder Judicial, uma legislação específica se configuram como “estratégias” para a imposição de um poder, por outro, é em dadas circunstâncias, em momentos imprevisíveis e não localizáveis, que os sujeitos lançam mão de “táticas” improvisadas em benefício próprio.²⁹³ Desta forma, enquanto conhecedor da lei, o advogado enxergou a possibilidade de livrar seu cliente sugerindo que este guiava o veículo em velocidade permitida — lembrando que no perímetro central o máximo aceitável era 15 km/h, enquanto fora dele, como no caso em questão, 30 km/h — e fazer com outros acreditassem nessa versão. E investiu muito nisso. Primeiramente, ele tentou arrancar das testemunhas afirmações que corroborassem sua teoria. Três delas (duas das quais como testemunhas de defesa) chegaram a confirmar sua hipótese de que o carro era guiado a vinte quilômetros horários, mas isso não foi suficiente para o juiz, como esclarecido acima. Além disso, em determinado trecho do processo, ao lado da fala de uma das testemunhas — transcrita pelo escrivão — é possível identificar a caligrafia do advogado na seguinte observação: “a velocidade de 20 km por hora equivale á de 333 metros por minuto. Basta que hajam decorrido 2 minutos, para concluir-se que o depoente estava a 666 metros do local do desastre”.²⁹⁴ A observação era referente à afirmação de uma testemunha que relatava que, entre o momento que o carro havia passado por ela e o acidente, foram decorridos dois minutos. Desta forma, para saber a distância que tal testemunha se encontrava do local do acidente, Olyntho Oliveira fixou o valor da velocidade para tratar da distância como uma variável no cálculo. Agindo dessa maneira, ele implicitamente sugeria que o traslado a vinte quilômetros horários era um dado irrefutável.

Essa maneira de lidar com os acidentes é, de certa forma, uma constante. Os sujeitos envolvidos, no ato de manifestar suas visões sobre um acontecimento, formulam suas versões do ocorrido de acordo com aquilo que pretendem obter, seja a punição do acusado, seja sua absolvi-

²⁹³ CERTEAU, Michel de. Fazer com: usos e táticas. In: _____. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. 18ª edição. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2012.

²⁹⁴ *Ibid.*, Fl. 97v.

ção. Mas, por enquanto, para que se mantenha a discussão sobre interpretações do sujeito no que diz respeito especificamente à velocidade, deixa-se suspensa essa questão para retomá-la adiante com mais elementos para argumentação.

Antes, parte-se para o terceiro caso em que houve manifestação de um valor numérico para a taxa de deslocamento dos carros: o processo do réu Luiz Francisco de Oliveira. Segundo consta nos autos, esse *chauffeur* português, por volta das 10:00 do dia 16 de março de 1924, dirigia seu automóvel por sobre os trilhos da Light, na contramão e em “grande velocidade”, quando, em uma curva, se defrontou com um bonde que vinha no sentido contrário. Este veículo acabara de parar no ponto para subida e descida de passageiros, mas já estava novamente em movimento quando o garoto Clovis Ferreira da Costa, de dez anos, desceu pelo lado por onde passava o automóvel. O motorista, vendo o jovem aparecer de repente diante do carro, ainda acionou a buzina, porém não pôde evitar o atropelamento.

Após o choque, um cabo da Força Pública Militar que estava a uma certa distância, percebendo a aglomeração de pessoas no local, aproximou-se e deu voz de prisão ao *chauffeur*. Antes de rumarem para a delegacia, tomaram a iniciativa de levar a criança em busca de cuidados médicos.²⁹⁵

Imediatamente após o acidente, Luiz Francisco de Oliveira depôs na delegacia e atribuiu como causa principal do infortúnio o fato do garoto ter saltado “muito em cima” do carro e isso o impossibilitou de evitar o choque, mesmo que dirigisse “em pequena carreira, mediando entre dez e doze quilômetros por hora”. A fim de dar maior credibilidade à sua versão, disse que a velocidade era baixa de tal maneira “que o depoente pode parar logo o veículo de sua direção”.²⁹⁶

Duas das testemunhas que depuseram na delegacia e, após instaurado o processo, perante o juiz José Eduardo Torres Camara, garantiram que o automóvel vinha em “grande velocidade” no momento do desastre. Para uma delas, aquela “curva os motoristas fazem muito moderadamente”. Isso remete a uma outra maneira de interpretar a realidade dos carros na cidade, os usos que deles eram feitos e a percepção dos sujeitos sobre a velocidade com que eles se moviam: a comparação a partir da experiência cotidiana (o que nos remete, de algum modo, às velocidades “fora do normal” referidas anteriormente).

²⁹⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1924/01.

²⁹⁶ *Ibid.*, Fl. 3.

Já se falou aqui das diferenças de percepção existentes entre aqueles que frequentavam a zona central da cidade e outros que viviam em locais mais remotos. O caso em discussão, vai ao encontro dessa perspectiva, visto que ocorreu no *boulevard* Visconde do Rio Branco, nas proximidades da Praça do Ferreira — principal espaço de sociabilidade de Fortaleza nos anos 1920 — e que o relato que pôs em comparação a velocidade dos automóveis foi feito por um fiscal da Light que viajava no bonde (ou seja, alguém que trabalhava diariamente nas ruas principais em contato com veículos em movimento).

As dificuldades dessas testemunhas em expressar outro tipo de informação a respeito da rapidez do carro apareceram no decorrer do julgamento. Após reafirmarem que o carro era guiado com “grande velocidade”, as testemunhas foram solicitadas, pelo advogado Gomes de Matos, a aferir um valor numérico para o movimento do veículo. Uma delas respondeu que “o carro em questão, vinha a seu ver, com uma sensível velocidade, embora o depoente não saiba calcular a velocidade dos vehiculos”.²⁹⁷ A outra, no entanto, não se absteve do cálculo: para ela, o carro do réu vinha “com uma velocidade de uns seis kilometros por hora”.²⁹⁸

Ora, aconteceu algo parecido com o caso anteriormente descrito. Primeiro, pelo fato das testemunhas não se arrisarem a sugerir um valor numérico para a velocidade antes disso lhes ser solicitado. Segundo, por essa solicitação somente ter sido feita nos casos em que o *chauffeur* já tinha se manifestado a respeito. Estes, por sua vez, tinham motivo para o fazer: conhecendo as velocidades permitidas por regulamento (ou pela tabela da polícia), tentavam articular suas falas para dar garantia de que não haviam infringido as disposições regulamentares. Com a nítida exceção do Cavador, que, não obstante, viu seu advogado promover grandes esforços para desfazer os efeitos de sua infeliz declaração. Quanto à testemunha que acusava o réu de guiar velozmente, instada a falar sob a pressão de estar sendo observada por homens da lei e com pouco tempo e artifícios insuficientes para estimar um valor, acabou por aferir à velocidade cifra inferior àquela referida pelo próprio *chauffeur* que dizia dirigir com “pequena carreira”.

Final de contas, o que prevaleceu nesse caso? A princípio, o promotor responsável pela denúncia, José Eduardo Girão, reconheceu que não havia provas de imperícia, imprudência, negligência ou inobservância de disposições regulamentares, pois uma das testemunhas

²⁹⁷ *Ibid.*, Fl. 26.

²⁹⁸ *Ibid.*, Fl. 20v.

afirmou que a velocidade era de seis quilômetros horários e isso a enquadrava dentro do limite aceitável. Além disso, pronunciou-se ele da seguinte forma sobre a declaração do outro depoente:

A terceira testemunha diz que o carro questionado vinha com grande velocidade, mas não se deve dar valor absoluto a esta afirmação porque não se sabe o que ella entende por - grande velocidade - desde que declara: que não sabe calcular a velocidade dos vehiculos.²⁹⁹

Sua declaração assume forma parecida com a do juiz que declarou que não se deveria dar valor às declarações da “gente inculta”. Entretanto, difícil é explicar como esse promotor não percebeu a ambiguidade nos dizeres da primeira testemunha, já que ela confirmou a velocidade excessiva, mas estimou-a em 6 km/h, bem abaixo do limite permitido. Por parte do juiz, essa contradição não passou despercebida:

Que se tratava de grande velocidade por ocasião do atropelamento e não da de seis kilometros por hora, segundo uma, ou não poder ser aquella calculada, segundo outra, bem se patenteia dos autos, confrontadas as declarações do summario com as do inquerito, umas e outras por ellas proprias prestadas e sempre com a afirmativa de que o automovel conduzido pelo denunciado vinha em grande velocidade.³⁰⁰

Assim, o réu foi condenado. Pode-se considerar que, no entender do juiz, os sujeitos podiam não saber calcular um valor para a velocidade, mas sabiam muito bem diferenciar um deslocamento veloz de um lento. Com isso, chega-se à conclusão de que, com frequência, percepções subjetivas da velocidade recebiam maior crédito do que valores numéricos pré-determinados legalmente.

São passíveis de observação as posturas semelhantes do juiz Carlos Livino de Carvalho e do promotor José Eduardo Girão. Ao diferenciar depoimentos que podem ser levados em consideração dos que não se pode “dar valor absoluto”, esses dois indivíduos letrados, bacharéis em direito, deixam indícios do uso do automóvel como elemento em

²⁹⁹ *Ibid.*, Fl. 29.

³⁰⁰ *Ibid.*, n. p.

torno do qual se produzem categorias de distinção (ou até exclusão) social. Ora, ao separar “cultos” de “incultos” pelo conhecimento ou não do que viria a ser uma velocidade de seis ou vinte quilômetros por hora, juízes e promotores davam a entender que alguns (os considerados cultos) eram detentores de maior credibilidade no âmbito jurídico do que outros (os ditos incultos).

Mas não somente isso. Retoma-se o caso do sertanejo que foi considerado mais imprudente do que o *chauffeur* que guiava reconhecidamente em alta velocidade. Através de outra polarização (urbano vs. sertanejo) — assentada no saber ou não se portar frente às velocidades alcançadas pelos automóveis —, manifestava-se um ato de categorização excludente, que podia resultar na impossibilidade de alguns obterem no tribunal resultados que lhes fossem favoráveis.

Outro caso pode ajudar as questões que vêm sendo postas até o momento. O fato descrito a seguir ocorreu no dia 26 de outubro de 1928 por volta do meio-dia e, assim como no anterior, o local do acidente foi o *boulevard* Visconde do Rio Branco. Segundo consta, três trabalhadores transportavam feixes de lenha da margem dos trilhos do bonde para o interior de uma padaria. Em determinado momento, um automóvel com a placa “Experiencia” se aproximou do local, mas como um dos empregados, Ernesto Bezerra de Sousa, estava atrás da pilha de madeira, o “*chauffeur* amador” em treinamento Carlos Selmi-Dei não o viu antecipadamente. Assim, quando repentinamente aquele indivíduo dirigiu-se para o meio da rua, entrando no campo de visão do motorista, este começou a buzinar e fazer movimentos em zigue-zague. Entretanto, já estava muito próximo do operário e, não tendo muito espaço para manobra (devido ao fato da lenha ocupar espaço considerável da via), o acidente aconteceu, resultando em ferimentos leves por todo o corpo da vítima. Após o choque, o guiador do carro parou a mando de um “guarda de primeira classe”.³⁰¹

O processo como um todo apresenta uma contradição nada desprezível. No inquérito policial, quando três testemunhas foram intimadas a prestar depoimento, duas delas responderam que a velocidade com que o carro vinha sendo guiado era grande — uma afirmando que “senão dolo, pelo menos culpa há no *chauffeur*” e a outra dizendo ter havido “muita imprudência” de sua parte, pois quando o homem tentou atravessar a rua, “o auto ainda ia numa distancia delle de cerca de vinte

³⁰¹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1928/02.

metros, não tendo o chauffeur dado nenhum freio”³⁰² —, o que diferiu não só da terceira testemunha, o mesmo guarda que mandou o motorista parar, como também do próprio ofendido, que estimaram a marcha como regular.

Entretanto, depois da denúncia ter sido considerada como procedente, causando o início do julgamento, os mesmos que acusaram o motorista de guiar imprudentemente, mudaram completamente suas versões, afirmando que ele “conduzia o vehiculo em marcha regular” e que “se houvesse bons freios poderia ter parado instantaneamente”.³⁰³ Por sua vez, o guarda de primeira classe manteve sua versão da mesma forma, enquanto uma quarta pessoa interrogada confirmava a moderação no movimento do carro.

Juntamente com isso, no que era relativo ao espaço de manobra existente para o motorista, mais contradição. Os mesmos depoentes que inicialmente divergiram dos outros sobre a velocidade, também sustentaram na delegacia que o desvio era possível, “pois não havia ali outro movimento que não o dos rapazes”.³⁰⁴ Além do mais, a pilha de lenha não era suficiente para atrapalhar o campo de visão do *chauffeur*. Contudo, no tribunal modificaram também suas versões a esse respeito, ambas dizendo que a pilha de lenha na pista não permitiu a manobra, mesmo tendo o motorista procurado realizá-la.

No fim das contas, o juiz responsável pelo caso, Péricles Ribeiro, acabou por isentar o réu de culpa, visto que

[...] não [foi provado] ter havido, de parte do arguido [uma das testemunhas], qualquer preterição das normas regulamentares, contradizendo elle assim a parte da denuncia em que diz ter havido excesso de velocidade. Para demonstrá-la é certo que nem sempre a prova testemunhal dá resultados positivos, sendo sempre a tal respeito falha.³⁰⁵

A testemunha referida no trecho acima foi aquela única a depor, ainda no inquérito policial, que o guiador trazia o carro em velocidade regular. Esse relato possui particularidade a qual não se pode ignorar. Isso porque seu autor era o “guarda de primeira classe” citado anteriormente, que trabalhava justamente na Inspetoria de Veículos. Quando foi

³⁰² *Ibid.*, Fls. 14 e 15v, respectivamente.

³⁰³ *Ibid.*, Fl. 25v.

³⁰⁴ *Ibid.*, Fl. 13v.

³⁰⁵ *Ibid.*, Fl. 37v.

inquirido, disse que avistou o carro se aproximar do local “como que sem freio, ou defeito na direcção, pois andava zigue-zagueando”.³⁰⁶ Mas logo desfez sua dúvida, pois ao ordenar o *chauffeur* que parasse o carro, este o fez, provando que os freios estavam em pleno funcionamento. No final do depoimento, expôs sua impressão sobre a velocidade do carro: “não conhec[ia] bem a marcha de automoveis por kilometro, mas sab[ia] que o automovel ia em marcha regular, não muito devagar nem muito depressa”.³⁰⁷

Acredita-se que esse caso é bastante interessante porque se vê, no rol das testemunhas, alguém que era diretamente vinculado à questão do tráfego de automóveis na cidade: o referido guarda da Inspetoria de Veículos. Percebe-se que em seu relato há como que uma tentativa de manifestar algum conhecimento prévio da máquina, pois relacionou instantaneamente o “zigue-zague” do carro a algum tipo de problema mecânico, sugerindo até possibilidades: podia ser o freio ou a direcção. Entretanto, não se verificando problemas no maquinário, o guarda expõe sua ignorância sobre um dos aspectos essenciais nos crimes de trânsito: a velocidade. Desconhecimento apenas parcial, porque, ao depor, ele logo esclarece não conhecer a marcha de automóveis por quilometragem, mas sabia — frisa-se isso — que a marcha era regular. Ora, o que vem sendo proposto até aqui está diretamente relacionado ao que depôs o guarda, já que se sustenta que o conhecimento dos indivíduos sobre esses veículos é aprimorado na medida em que se amplia seu contato com eles. Provavelmente, o treinamento recebido para exercer sua função moldou seu olhar para os carros de modo diferente das outras pessoas, pois o depoente parecia conhecer o objeto automóvel no que diz respeito à sua potencialidade. O advogado do réu não deixou escapar esse detalhe:

Não ocorrendo a imprudência, também não houve inobservância de disposições regulamentares: o carro vinha em marcha regular, isto é, permitida pela I. de Vehiculos (a 4a. test. é guarda da dita Inspetoria) e dera o necessario aviso de busina.³⁰⁸

Com essas palavras, o defensor tentou demonstrar que a Inspetoria de Veículos, autoridade reconhecida no assunto, estava personificada

³⁰⁶ *Ibid.*, Fls. 14 e 14v.

³⁰⁷ *Ibid.*, Fl. 14v.

³⁰⁸ *Ibid.*, Fl. 35v.

no guarda. Ele, portanto, acabava sendo alçado à condição de detentor do conhecimento sobre as velocidades permitidas ou proibidas pelo regulamento, a despeito do seu próprio reconhecimento de que não conhecia bem a velocidade dos carros em quilômetros por hora.

Interessante dizer que a referência a cargos ocupados na Inspetoria de Veículos também foi utilizada no depoimento de um guarda que testemunhou um atropelamento em junho de 1926. Entretanto, se na situação anterior foi o advogado que conferiu à testemunha autoridade sobre o assunto, nesse caso foi a própria testemunha que arrogou para si a competência de avaliar a taxa de deslocamento do veículo: “Que não pode precisar a marcha do automovel, afirmando entretanto que era ella regular, pois tem pratica desse serviço uma vez que já exerceu o cargo de Inspector de Vehiculos no Estado de São Paulo”.³⁰⁹

De fato, seria exigir demais das pessoas um valor numérico sem a utilização de nenhum instrumento ou técnica de medição. Na Inglaterra, por exemplo, nos primeiros anos de fiscalização policial mais intensa sobre o trânsito de carros, a estratégia utilizada para a medição da velocidade era a seguinte:

A polícia preparava armadilhas para cronometrar o tempo em que era percorrida uma distância estabelecida, e os que excedessem o limite legal da velocidade [...] eram conduzidos a um tribunal. Em geral, a precisão dessas aferições de velocidade davam margem a dúvidas, não só porque a polícia usava cronômetros baratos importados, como também porque a delimitação dos percursos a serem cronometrados se fazia, por vezes, de maneira ridícula: certa ocasião, duas folhas de couve colocadas na estrada foram usadas para este propósito. Os policiais escondiam-se entre arbustos e valas.³¹⁰

Retornando à análise do caso do primeiro guarda, é possível observar que mesmo não tendo criado nenhum tipo de artifício mirabolante como o dos policiais ingleses, o guarda-testemunha se mostrou seguro de sua noção da dimensão da velocidade. Ao que parece, ele não foi o

³⁰⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/11, Fl. 21v.

³¹⁰ WISE, David Burgess. *Carros famosos*. Trad. Fernando de Castro Ferro. São Paulo: Melhoramentos, 1975, pp. 62-3.

único naquele processo. Mesmo tendo duas testemunhas afirmando “muita imprudência” e “carreira grande” por parte do réu, isso sequer foi mencionado nas considerações finais do processo — até porque, como se mencionou, estas testemunhas alteraram suas versões, o que será abordado logo adiante.

Enfim, o depoimento do guarda foi essencial para o julgamento. Isso porque a absolvição do réu sentenciada pelo juiz Pericles Ribeiro foi baseada — como pretendia o advogado — em grande medida na sua versão, em detrimento do que disseram as outras testemunhas. No entendimento do magistrado, a descrição do fato feita pelo guarda da Inspeção “está corroborada, não só pelas circunstâncias materiais do local descripto pelas testemunhas, como pelo que se apurou no corpo de delicto”. E completa: “Com effeito vê-se não ter havido grande violencia no choque, o que evidenciaria a velocidade, que, si, de facto, tivesse havido, outras teriam sido as consequencias”.³¹¹ Esta sentença é mais um exemplo de inferência lógica da velocidade imprimida no momento do acidente (inferência semelhante à citada anteriormente, do juiz Carlos Livino de Carvalho). Desta forma, entende-se que, para alguns, o movimento de um automóvel poderia simplesmente ser descrito como regular ou excessiva. Para outros, do contrário, era preciso mais. Era preciso dar provas concretas, materiais desta afirmação: neste caso, o grau dos ferimentos provocados.

Mas sobra uma questão: por que houve, entre o inquérito inicial e o julgamento final, mudança no depoimento de duas testemunhas? Obviamente, uma resposta exata sobre o que pensaram tais indivíduos é impossível. Porém, isso não evita que suposições sejam feitas. Duas são as hipóteses. A primeira é uma suspeita sobre a honestidade do guarda e do acusado que, tendo este sido levado à delegacia por aquele,³¹² aproveitou a oportunidade para suborná-lo, fazendo-o se pronunciar a favor do réu para o delegado. Quanto às outras testemunhas, alguma compensação financeira ou algum tipo de pressão só teria sido possível depois de seus primeiros depoimentos. Daí a mudança nos relatos entre o inquérito e o julgamento, cerca de um mês mais tarde.

No entanto, duas perguntas podem ser feitas: o que dizer sobre o depoimento da própria vítima que, como foi dito, admitiu que o carro vinha em “carreira regular”? Em segundo lugar, na hipótese do guarda da Inspeção de Veículos, em seu primeiro depoimento, ter sido conivente com a atitude do *chauffeur*, como se explica sua afirmação na

³¹¹ *Ibid.*, Fls 37v e 38.

³¹² *Ibid.*, Fl. 32v.

delegacia de que a via estava “completamente desimpedida”,³¹³ sugerindo assim que havia possibilidade de manobra ao acusado? Daí que vem a segunda hipótese.

Ela diz respeito justamente ao caráter abstrato de definições duais como “marcha moderada” ou “velocidade excessiva”. O que elas representavam, senão uma impressão a princípio individual? Fala-se a princípio, porque elas também podiam ter uma dimensão coletiva. Explica-se: os momentos pós-acidente, como é possível perceber em muitos casos de atropelamento, são aqueles em que muitas pessoas próximas ao local dão um intervalo em seus afazeres e voltam suas atenções para o ocorrido. São nessas intermitências da vida cotidiana em que pululam versões, pontos de vistas e informações sobre o acontecido. Para quem só viu parte da história, esse era o momento de preencher as lacunas de sua própria interpretação. Portanto, muitas dessas versões individuais eram recheadas de informações obtidas a partir de terceiros: “Tendo nessa ocasião ouvido dizer, o depoente, [...] que vinha [o carro] de Mucuripe em vertiginosa carreira”,³¹⁴ “ouviu dizer por algumas pessoas que se achavam no local que o denunciado não tinha feito uso da buzina”,³¹⁵ “como era natural, o declarante procurou saber do que se tratava”,³¹⁶ “que, no dia seguinte, encontrando-se com o mesmo [uma vítima], este contou-lhe o facto”.³¹⁷

É a partir disso que se pode sugerir que, aos poucos, não só os relatos, mas os próprios entendimentos do automóvel foram sendo construídos, parte baseado em julgamentos próprios, parte baseados no que se ouvia dizer. Talvez as duas testemunhas que afirmaram inicialmente ter visto o carro em grande velocidade, depois que o guarda da Inspetoria de Veículos, pessoa autorizada a falar — devido ao cargo que ocupava —, que aquela carreira não era tão grande e nem tão imprudente quanto imaginavam, tenham revisto seu entendimento sobre o automóvel e suas possibilidades potenciais. Da mesma forma, o próprio guarda que estava em posição diferente das demais testemunhas pode inicial-

³¹³ *Ibid.*, Fl. 14v.

³¹⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/02, Fl. 27.

³¹⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/03, Fl. 23v.

³¹⁶ *Ibid.*, Fl. 13v.

³¹⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/05, Fl. 17.

mente ter tido a impressão de uma rua desimpedida, porém recebeu depois informações adicionais que o fizeram mudar de ideia.

Sobre os relatos baseados nas informações obtidas “por ouvir dizer”, pode-se recorrer a dois trabalhos que utilizaram processos criminais como fonte do conhecimento histórico. Em *Trabalho, lar e botequim*, Sidney Chalhoub chamou atenção para o “engajamento” dos populares que se aglomeravam nos locais dos crimes com intuito de oferecer suas “leituras” sobre as causas e condições dos conflitos que presenciavam. Na sua ótica, esses depoimentos “por ouvir dizer” não estavam vinculados unicamente à briga testemunhada, mas às próprias tensões existentes nos grupos sociais do qual faziam parte.³¹⁸

Sandro da Silveira Costa, em sua tese de doutorado intitulada *Os transportes motorizados em Florianópolis*, sugere outra perspectiva para os depoimentos daqueles que tinham informações “por ouvir dizer”. Para Costa, essa forma de tomar conhecimento sobre determinado acidente tem um aspecto pedagógico sobre condutas consideradas indevidas ou não. Para o autor, a transmissão oral das impressões sobre um acidente está relacionada à vigilância dos frequentadores do espaço público sobre os usos que os *chauffeurs* faziam de seus próprios automóveis. Portanto, sua preocupação é centrada na forma como o “ouvir dizer” possibilitava a assimilação das normas de trânsito e/ou de convívio social. Juntamente com isso, ele acrescenta que essas construções discursivas possuíam tom de vigilância disseminada sobre as condutas reprováveis nas ruas da cidade.³¹⁹

A perspectiva proposta neste trabalho apropria-se em parte das duas anteriores. Juntamente com Chalhoub, pensa-se no envolvimento das pessoas que discutem os acidentes apresentando suas versões a respeito do ocorrido. O aparecimento de declarações que enfatizam o “ouvir dizer”, portanto, evidencia a existência de discussões, ainda na rua no momento após os desastres, nas quais as impressões a respeito do automóvel e de suas possibilidades potenciais são construídas. Assim como sugere também a tomada de posição, por parte dos que discutiam, a respeito da automobilidade e de tudo que estava a ela relacionado:

³¹⁸ CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001, p.331.

³¹⁹ COSTA, Sandro da Silveira. *Os transportes motorizados em Florianópolis: percepções e sensibilidades cotidianas (1920-1941)*. Tese de doutorado. Florianópolis: UFSC, 2010, pp. 209-227.

modos de dirigir, espaços dos carros e dos pedestres, recorrência de acidentes, o “caráter” de determinados tipos de motoristas, etc.

Sem a intenção de aderir à ideia de vigilância disseminada proposta por Sandro Costa, pode-se, não obstante, aproveitar sua hipótese de que o “ouvir dizer” tinha um sentido pedagógico, não exclusivamente a respeito de normas, regulamentos e condutas apropriadas aos motoristas, mas também sobre as percepções a respeito da velocidade imprimeida pelos automóveis. Um caso em particular pode auxiliar o que vem sendo proposto.

No dia 2 de julho de 1927, o *chauffeur* Francisco Moura de Senna atingiu com seu veículo e provocou a morte de um homem montado a cavalo. Este processo foi o quarto processo citado acima entre os que houve aferição numérica da velocidade e será melhor trabalhado adiante. Neste momento, um aspecto é importante para a argumentação que foi proposta.

Antes de atropelar o cavaleiro, Senna foi visto dirigindo em alta velocidade por três homens que conversavam em frente a uma casa. Duas destas testemunhas depuseram na fase de inquérito policial. Suas versões eram bastante semelhantes no que diz respeito à “grande velocidade” com que o carro era trazido e à impressão de que o *chauffeur* “apostava carreira” com um colega de trabalho. No entanto, uma terceira informação surge nas palavras de uma daquelas testemunhas:

Que instantes depois da passagem desses vehiculos, ouviu uma grande pancada e julgou tratar-se de um abaloamento; que imediatamente correu a noticia que um daquelles automoveis, os mesmos que haviam passado em vertiginosa carreira, havia atropelado e morto a um homem que se destinava as Damas [região suburbana de Fortaleza], montado em o seu cavallo; que acorrendo ao local do accidente juntamente com Juvencio de tal [proprietário da casa onde estavam] e José Mendes, que antes havia dito que aquelles automoveis deslocavam mais de sessenta kilometros a hora, verificando, então, achar-se estendido no solo e morto José Castro.³²⁰

³²⁰ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/01, Fl. 14.

Essa testemunha foi uma das poucas, entre todos os processos analisados, que propôs um valor numérico para a velocidade sem ser incitado a isso (de um modo geral, como dito anteriormente, só ao ser indagados por agentes da justiça é que as testemunhas o faziam). Mesmo assim, esse indivíduo se eximiu da responsabilidade de assumir para si tal inferência e deixou evidente o autor do cálculo: seu conhecido José Mendes, que não depôs em nenhuma fase do processo.

Assim, os sessenta quilômetros horários referidos pela testemunha foram apreendidos por aquilo que ele ouviu dizer a respeito. Deste modo, sugere-se que foi na confluência entre a experiência sensível — afinal de contas, ele viu o automóvel se movendo — e aquilo que ouviu dizer sobre o que havia visto que esse indivíduo pode ter aprendido alguma coisa a respeito sobre o deslocamento veloz dos automóveis. É de se supor que, se havia confiança nos conhecimentos de José Mendes (e provavelmente houve, caso contrário não teria feito tal observação), a partir daquele momento, essa testemunha passou a relacionar o valor de sessenta quilômetros por hora com a carreira desmedida que tinha visualizado.

Obviamente, o que vem sendo proposto são apenas sugestões. Tentativas de se construir uma interpretação com as carências documentais, porém não completamente desvinculadas de qualquer tipo de fonte. Como sugeriu Carlo Ginzburg no posfácio à Natalie Zemon Davis — republicado em *O fio e os rastros* — o que não pode ser diretamente inferido das fontes, devem ser pensados a partir do contexto, que irá permitir a construção de “possibilidades”.³²¹

3.3) Buzina: o barulho exigido

Como foi visto, por diversas vezes, o momento de exposição dos fatos por parte dos envolvidos em um crime de trânsito explicitava alguns elementos que compunham a compreensão que os sujeitos faziam não só do automóvel, mas de seus usuários e de tudo aquilo que decorria de seus usos (como a velocidade imprimida, o barulho produzido, os acidentes causados). Esses relatos, entretanto, apresentavam em seu teor outro aspecto, a saber, pontos sobre os quais se davam as disputas das representações — por sinal, conflitantes — dos carros, de suas possibilidades, de seus componentes. Como mostrado acima, não eram raras as

³²¹ GINZBURG, Carlo. Apêndice: provas e possibilidades. In: _____. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. Trad. Rosa Freire d'Aguiar e Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 315-6.

divergências a respeito da velocidade com que os motoristas traziam seus veículos. Por dois motivos principais: primeiro pela própria dificuldade em estimar a dimensão do deslocamento, já que a realidade da máquina como meio de transporte ainda era muito recente na cidade. Segundo, porque a apreciação final de um processo passava, quase sempre, pela questão das carreiras imprimidas. Decorre deste último ponto que as partes oponentes sustentavam, quase sempre, discursos igualmente conflituosos a respeito da velocidade. Não obstante, os pouco comuns, porém não inexistentes, entendimentos entre réus e vítimas geralmente enfatizavam, desta vez sem discordâncias, o critério velocidade.

A partir disso, observações semelhantes podem ser feitas a respeito do uso da buzina. Entretanto, cabe previamente uma pequena digressão.

Hans Ulrich Gumbrecht ao se propor a fazer uma espécie de estado das coisas no ano de 1926, tratou da questão do automóvel naquela época. Recorreu, então, a Martin Heidegger quando este teceu reflexões sobre uma das partes havia pouco integrada aos carros, a seta, para pensar a respeito de “seu uso e a interpretação dos signos”. O importante é compreender como a utilização da seta servia não somente aos motoristas, mas também — e, talvez, principalmente — para os pedestres, pois esse pequeno componente proporciona uma transmissão rápida das intenções do *chauffeur*, permitindo assim algum tipo de comunicação entre os diferentes usuários das vias públicas.³²²

Ao voltar o olhar para a automobilidade nas ruas de Fortaleza durante os anos 1920, nota-se que a tecnologia da seta ainda não fazia parte dos carros circulantes na cidade. Desta forma, restava aos cidadãos outro elemento possibilitador do mínimo entendimento: a buzina.

As indicações sobre seu uso, pelo menos da perspectiva legal, foram distintas nas duas metades da década. Entre 1920 e 1925, o corpo regulamentar em vigor foi o já citado Regulamento Policial de 1917, que tratava a questão da buzina em apenas um item de um dos artigos:

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 algu-

³²² GUMBRECHT, Hans Ulrich. Automóveis. In: _____. *Em 1926: vivendo no limite do tempo*. Trad. Luciano Trigo. Rio de Janeiro: Record, 1999, p. 45.

ma esquina ou atravessar alguma rua ou tiver na sua frente algum outro veículo, transeunte ou qualquer coisa movel, ou semovente, que lhe impeça ou dificulte o transitio.³²³

Percebe-se que os usos eram múltiplos. Ou pelo menos deveriam ser. Se a lei fosse seguida a rigor, os motoristas teriam que buzinar por praticamente todo seu percurso, principalmente se o trajeto se desse no centro da cidade, local repleto de cruzamentos, outros veículos (não só automóveis, mas bondes e carroças também) e pedestres. Talvez com o conhecimento de tais indicações, uma testemunha de defesa de um *chauffeur* processado pelo atropelamento de um menor defendeu o denunciado afirmando que ele “não buzinou porque viajava numa recta, perfeitamente sem obstaculos e alem disso o facto foi tão rapido que não deu tempo a se fazer qualquer signal”.³²⁴ Sua fala parece separar o acontecimento em dois momentos: o instante exato do atropelamento e os segundos anteriores ao fato. Se naquele a buzina não foi acionada pela velocidade com que a ação ocorreu, neste a ausência do sinal foi relacionada às condições topográficas do local. Sendo assim, essa testemunha, que por sinal viajava no carro, aparentava conhecer as disposições regulamentares que indicavam a buzina como artifício enunciator da passagem de um automóvel por locais críticos.

Mas, em termos regulamentares, algumas mudanças foram propostas com o Regulamento da Inspetoria de Veículos expedido em março de 1925. Primeiro, por não indicar em que situações o sinal sonoro deveria ser acionado — apesar de ser “rigorosamente proibido [os motoristas] sahirem com estes aparelhos [as buzinas] danificados”, conforme determinava o artigo 35 do regulamento.³²⁵ Segundo, por até mesmo proibir (de acordo com o artigo 37) seu “uso abusivo” (principalmente após as dez horas da noite), o que leva a questão justamente no sentido inverso das múltiplas indicações de utilização apontadas acima.

Essa alteração nas recomendações para o uso da buzina pode ser relacionada à tentativa das elites e dos gestores municipais de imprimir ao ambiente urbano ares de civilidade, que trazia em seu bojo o desejo

³²³ ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917, pp. 37-8.

³²⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1922/01, Fl. 32v.

³²⁵ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto n° 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento à Inspetoria de Vehiculos, n. p.

de adequar a paisagem sonora aos ditames do progresso.³²⁶ Apesar da tendência em associar sons maquínicos a índices elevados de modernidade, o poder público, não obstante, tentava coibir os excessos desses tipos de emissão sonora, entre eles a buzina, por considerar seu uso abusivo não condizente com o grau de civilidade almejado.

No entanto, a buzina não era um incômodo somente para os que desejavam a inserção de Fortaleza no rol das cidades civilizadas. Os críticos do progresso — notadamente os que se autoproclamavam defensores das *tradições* da cidade, dos quais se destacavam os memorialistas —, frequentemente, faziam referências ao barulho produzido pelos automóveis: além do já citado João Nogueira (para quem os automóveis eram gritadores), Otacílio Azevedo e Gustavo Barroso se manifestaram a respeito.

Para Azevedo, em outros tempos, o silêncio reinava e “nem um apito, nem uma buzina antipática de automóvel vinha perturbar nossa tranquilidade”.³²⁷ Ele ainda acrescenta que o chamado “banco da opinião pública” — situado na Praça do Ferreira e onde pessoas “ilustres” como advogados, políticos, poetas, comerciantes etc. discutiam os mais variados assuntos — deixou de ser frequentado devido ao “estrepitoso barulho das buzinas agudas e irritantes dos automóveis e a gritaria dos chauffeurs”. O progresso, dizia, sufocava as vozes dos palestrantes do banco.³²⁸ Já Barroso, ao lamentar o corte do Oitizeiro do Rosário, em maio de 1929, explicitou os motivos da queda da árvore histórica: “Os automoveis fonfonantes reclamaram tua queda [...]”.³²⁹

Além do mais, o som estridente emitido pelos automóveis ultrapassava os limites físicos entre espaços públicos e ambientes privados. Não somente aqueles que andavam pelas ruas sentiam incômodo pelo barulho produzido, mas também os que se encontravam dentro de seus lares acabavam ouvindo muito dos sons maquínicos produzidos na rua. Em outra oportunidade, foi narrado o infortúnio de Bemvinda da Luz Barros — a mesma que havia sofrido uma tentativa de estupro dentro de um automóvel em fevereiro de 1928 (Cf. nota 205). Sete meses depois,

³²⁶ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.

³²⁷ AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça: reminiscências*. [1980] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/Casa José de Alencar, 1992, p. 41.

³²⁸ *Ibid.*, p. 66.

³²⁹ *O Povo*. Fortaleza, 16/05/1929, p. 3.

ela voltou a procurar a polícia para prestar queixa contra outro *chauffeur*:

Bemvinda da Luz Barros, residente no Boulevard Duque de Caxias, queixou-se contra o *chauffeur* do auto n. 140 A por ter armado de um cacête, procurado espancar Constancia de Tal, amiga da queixosa e ainda offendido-a com palavras indecorosas, pelo facto de haver pedido ao dito, que não buzinasse tanto, pois que estava com uma criança doente em sua casa.³³⁰

De um lado, uma mulher que se sentiu incomodada pelo fato do seu ambiente de recolhimento ter sido invadido pelos ruídos sucessivos provocados pelo *chauffeur*. De outro, um motorista que, por algum motivo, exagerou no acionamento da buzina e julgava ter direito a isso. Isso nos leva de volta aos múltiplos usos do sinal sonoro. Vejamos: se aquele aviso foi utilizado a ponto de fazer com que alguém sáísse de sua casa para reclamar, isso significa que o *chauffeur* apitou durante certo tempo dentro de um automóvel parado. O que isso pode significar? Que não fazendo o uso comumente aceito — o de alertar os transeuntes da aproximação de seu carro ou de uma manobra a ser feita — o poder comunicativo da buzina assumia outra função. Talvez o intuito do motorista fosse chamar alguém que estivesse em algum recinto próximo e, não sendo atendido, insistiu no sinal. Para além de alertar os presentes, a buzina podia assumir também o papel de convocar os ausentes.

Suposições a parte, o interessante é notar que com o passar do tempo (e com o aumento do tráfego na cidade) o barulho produzido pelas buzinas causou um certo mal-estar nas pessoas a ponto de seu uso ser restringido por regulamento. Para isso, a criação de outras possibilidades de comunicação entre guiadores e outros usuários do espaço público aparecia como alternativa. A utilização dos braços como forma de transmitir uma intenção de manobra foi uma das indicações do Regulamento da Inspetoria de Veículos:

Art. 48 - Os condutores de vehiculos, para diminuir a marcha ou pararem completamente, deverão fazer signal aos que o seguem estendendo o braço horisontalmente para fora do carro.

³³⁰ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro 179, Fl. 56v.

Art. 49 - Toda vez que um guiador de automovel tiver de dobrar uma esquina e vier outro em seguimento, estenderá o braço e indicará o caminho que terá de seguir o carro.³³¹

Mas não somente isso. Uma série de outras indicações de como deveria um condutor se portar nas vias públicas, inexistentes no regimento publicado em 1917, foram acrescentadas no decreto de 1925:

Art. 7 - Todo vehiculo que encontrar outro deverá cruzal-o á direita.

Art. 8 - O vehiculo que tiver necessidade de passar na frente de outro, o fará [...] passando á esquerda e retomando, em seguida, a sua direita.

Art. 9 - Todo vehiculo que dobrar uma esquina á direita, deverá conservar-se junto ao passeio da mão direita.

Art. 10 - Todo vehiculo que dobrar uma esquina á esquerda, só tomará a direita depois do ponto central das ruas.

[...]

Art. 17 - Toda vez que um automovel fizer a outro, que vier em sentido contrario, o pedido de “meia luz”, deve immediatamente ser atendido. Pena de multa de 10\$000.

[...]

Art. 26 - Nenhum automovel passará por bonds que estejam parados para descer ou subir passageiros. O infractor será multado em 20\$000.

[...]

Art. 44 - Toda vez que um automovel encontrar outro em logar apertado, ceder-lhe-á a meia linha.³³²

Nota-se que o Regulamento da Inspeção de Veículos de 1925 apresentava as preocupações do poder público em promover um entendimento comum entre os motoristas. Se eram poucas as possibilidades de comunicação entre condutores de diferentes veículos — a lembrar, a buzina ou os próprios braços —, a formulação de um corpo de regras

³³¹ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento á Inspeção de Vehiculos, n. p.

³³² *Ibid.*, n. p.

predeterminadas que, teoricamente, eliminariam a necessidade de comunicação direta verbal ou gestual em situações recorrentes, como uma ultrapassagem ou o cruzamento de dois automóveis, aparecia como alternativa para redução dos desentendimentos nas ruas. Vem à mente o caso do velho Balthazar, ocorrido no começo da década e descrito anteriormente. Ora, o infortúnio do atropelamento não se deu naquele caso justamente pelo fato de todos os veículos (carroças e automóvel) terem tomado o lado direito da via? A sugestão aqui proposta foi a de que os carroceiros se esquivaram para a mesma margem como um hábito de seu trabalho cotidiano, conhecido naquele grupo, mas ignorado por outros sujeitos, no caso o *chauffeur*. Em tese, a instituição dessas regras viria para eliminar esses desentendimentos, ou, no mínimo, possibilitar a culpabilidade daqueles que não seguissem as disposições regulamentares.

O uso do sinal com as mãos, por sua vez, não durou muito tempo: três anos depois de expedido o regulamento de 1925, o Inspetor de Veículos ponderou que seu uso não dava “o resultado desejado”, “em consequência da deficiente iluminação das ruas”. A saída foi o retorno da buzina como indicador das intenções dos motoristas, em edital de 1928: “O guiador businando uma vez, ligeiramente, ao se approximar do guarda, quer dizer: - SIGO EM FRENTE./ Businando duas vezes: - DOBRO Á DIREITA./ Businando tres vezes: - DOBRO Á ESQUERDA.”³³³

Além dessa determinação da própria Inspetoria de Veículos, outro fator fazia da buzina o principal meio de comunicação dos veículos nas ruas. Nos tribunais, era elemento fundamental na condenação ou absolvição dos réus. Não porque promotores, advogados e juízes desconsiderassem as outras determinações regulamentares no decorrer dos processos, mas porque suas decisões eram tomadas principalmente a partir do que era obtido dos depoimentos de vítimas, acusados e testemunhas. Estes, por sua vez, mostravam-se quase sempre preocupados em manifestar seus pontos de vista a respeito da velocidade com que o veículo era guiado e se a buzina havia ou não sido acionada.

Desta forma, ao relatar suas versões sobre um acidente, acusados, vítimas e testemunhas pouca ou nenhuma referência faziam sobre gestos com os braços ou sinais de luz. O que esses indivíduos entendiam como meio mais eficaz para que os motoristas indicassem suas intenções de manobra era mesmo a buzina. Portanto, ao depor na delegacia ou no tribunal, os envolvidos tinham maior preocupação em enfatizar se a

³³³ “Inspectoria de vehiculos”, *O Ceará*, 27/09/1928, p. 8.

buzina tinha ou não sido acionada e isso fazia com que esse se tornasse um dos principais tipos de prova na formação de culpa contra os réus. Mas a preocupação com o acionamento do sinal sonoro também podia partir de agentes da lei, como foi o caso de um guarda civil que testemunhou um atropelamento nas redondezas do Mercado Público no início de 1927. Logo após o acidente, o agente perguntou ao *chauffeur* “qual a razão de não haver buzinado a fazer a curva, mormente em se tratando de um lugar movimentado como aquele”?³³⁴

Assim, o uso da buzina, na prática, continuava como uma exigência, apesar do novo regulamento ter reduzido as indicações de uso, o que sugere uma certa distância entre regras de trânsito estabelecidas em regulamento, as normas de civilidade recomendadas e o senso comum sobre o modo adequado de guiar automóveis.

Um caso é exemplar a respeito dessa separação entre teoria e prática. Após o inquérito policial sobre o atropelamento causado pelo português Luiz Francisco de Oliveira, já citado acima (cf. nota 269), o relatório da polícia considerou procedente a denúncia contra o *chauffeur* não só pela “vertiginosidade da carreira em rua tão movimentada”, mas também por ter havido transgressão de outra disposição regulamentar: “qual seja a de não ter tomado a direita do bonde [ao cruzá-lo] na curva rápida da rua”.³³⁵

Entretanto, como observou o Promotor de Justiça, José Eduardo Girão, não foi provada inobservância de disposição regulamentar. De fato, o regulamento vigente naquele ano (ainda o de 1917) nada dizia sobre o lado da via a tomar.³³⁶ O que levou então os responsáveis pelo indiciamento do réu a acreditar que, não tomando a direita do bonde, o *chauffeur* infringiu a lei? Sugere-se que é justamente na confusão entre teoria e prática que alguns indivíduos cometiam esses deslizes. Talvez, apesar de não se configurar como regra explícita, tomar a direita ao cruzar outro veículo era recomendação prática aos motoristas. Portanto, sugere-se que esse caso vai em sentido distinto ao da sinalização com os

³³⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/03, Fl. 06.

³³⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1924/01, Fl. 14.

³³⁶ Vale ressaltar que o promotor desconsiderou a hipótese de excesso de velocidade. O juiz, José Eduardo Torres Camara, por sua vez, levou-a em consideração e condenou o réu justamente por essa falta, mas não pelo fato de ele “não ter tomado a direita do bonde”. Isso sequer foi retomado nas palavras do julgador.

braços: se, neste último, a instituição da regra tinha como objetivo a alteração das condutas práticas, naquele, foi a prática que pode ter ocasionado a mudança na regra.

Mas a relativa distância entre teoria e prática não significava desconhecimento absoluto da primeira. Visto que os casos analisados são intermediados pela polícia e pela justiça, é comum encontrar nos relatos dos motoristas que se sentiam lesados a tentativa de explicitar, de algum modo, os motivos que os faziam detentores de razão e legitimidade nas querelas. É o que pode ser inferido da queixa feita por um *chauffeur*:

Antonio Eloy, *chauffeur* do caminhão nº 311-C, desta capital, comunicou nesta repartição, que ás 11,5 horas, quando viajava na direcção do seu vehiculo, pelo Boulevard Visconde do Cauhye, ao dobrar á esquerda na rua Senador Catunda, o *chauffeur* do 'Auto-Omnibus' nº 542 de Porangaba, *sem obedecer o signal que déra o queixoso ao dobrar ou antes de dobrar á referida rua, imprudentemente* abalroou com o caminhão amassando o pára-lama trazeiro-esquerdo do mesmo caminhão [...].³³⁷

Tomando-se como ponto de partida o suposto sinal dado pelo queixoso, alguns aspectos podem ser colocados em pauta. O primeiro deles diz respeito justamente ao que havia sido colocado anteriormente: o fato do indivíduo ter o cuidado de relatar que adotou uma conduta condizente com as normas de trânsito — o referido sinal — enquanto paralelamente acusava o outro guiador de agir com imprudência. O segundo aspecto seria a natureza daquele sinal: não há explicitação se foi feito com a buzina, com as mãos ou por outros meios. Independente de se ter uma resposta sobre o tipo de sinalização que ele fez e se ele realmente o fez, o fato de ter relatado que o choque ocorrera daquela forma implica o entendimento por parte do motorista queixoso de que havia um sistema de códigos amplamente compreendidos por aqueles que dirigiam veículos. A utilização do termo *imprudentemente* deixa margem a esta interpretação: se o outro motorista não acatou sua sinali-

³³⁷ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Subsérie: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro: 189, Fl. 89. Grifos meus. Este caso foi registrado na delegacia no dia 12 de julho de 1931, portanto dentro da vigência do Regulamento de 1925.

zação, isso se deve à sua imprudência, não à fragilidade do código. Outro registro policial pode ter relações com esse:

Hontem ás 18 horas e 15 minutos, foi atropelado pelo auto nº 495 guiado pelo chauffeur Raymundo Rodrigues da Silva, no B. V. do Cauhype, o Snr Joaquim Barboza da Silva [...] facto este que verificou-se ter sido por imprudência da victima, *que é surdo*, foram testemunhas os snrs Raymundo Moura Teixeira, e Luiz Barboza, sendo este filho da victima, tambem testemunhou o guarda nº 73.³³⁸

Antes de tudo, seria conveniente esclarecer que esses registros encontrados nos livros da polícia são extremamente breves e não incluíam depoimentos de testemunhas, vítimas ou acusados. Além do mais, diferente do caso relatado logo acima, não há informações sobre a forma como o acontecimento chegou ao conhecimento da polícia. Pode-se fazer uma sugestão: o tal guarda nº 73. Não somente o fato do seu nome constar como testemunha, mas o arrolamento de outros nomes que podiam relatar o que viram dá indícios da prática policial de buscar potenciais testemunhas caso um inquérito fosse aberto.³³⁹ A questão pode parecer irrelevante, mas não para as observações que serão feitas. Já foi salientado anteriormente o papel dos guardas de rua na construção das interpretações sobre a culpabilidade dos motoristas. Como é possível perceber, o registro feito na polícia já partia de um pressuposto: a imprudência da vítima. Isso poderia inclusive impedir a abertura de um inquérito policial. Mas o que mais interessa destacar foi o critério utilizado para caracterizar a suposta imprudência do atropelado: sua surdez.

A referência à deficiência auditiva da vítima logo após a afirmação de que ela foi a imprudente da situação, proporciona duas reflexões. A primeira diz respeito ao potencial comunicativo da buzina. Supondo que esta fora acionada antes do atropelamento, mais uma vez retorna-se

³³⁸ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Subsérie: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro: 189, Fl. 76v. Grifos meus. Este caso foi registrado na delegacia no dia 30 de dezembro de 1930. Da mesma forma que o anterior, dentro do período de vigência do Regulamento de 1925.

³³⁹ Essa hipótese é corroborada por outros registros de acidentes que foram levados ao conhecimento da polícia por guardas de rua, que apontavam de antemão as testemunhas do fato. Cf. *Ibid.*, Fls. 46 e 49.

ao sistema de códigos previamente estabelecido — seja pela lei, seja pela prática — que indicava as situações onde o uso da buzina era obrigatório. No entender de quem relatou o caso à polícia, se a tentativa de comunicação foi ineficiente, isso foi decorrente da falha do receptor da mensagem pela sua surdez, não do transmissor. Lembra-se aqui o caso (analisado em outro capítulo) da mãe que compreendeu bem a informação que o *chauffeur* tentara lhe passar: para ela o motorista buzinou “como que avisando a declarante que desejava passar” (a filha da mulher, no entanto, não teve o mesmo entendimento e, por isso, foi considerada culpada pelo próprio atropelamento).³⁴⁰ De volta ao caso de Joaquim Barboza da Silva, impressiona a associação de sua deficiência auditiva a uma conduta imprudente.

A segunda reflexão a ser feita a partir desse acidente leva em consideração ao contexto mais amplo da cidade naqueles anos. Independentemente da buzina ter sido ou não acionada, a surdez do atropelado impediu-o de perceber a aproximação do veículo, se não pela buzina, pelo próprio barulho do motor. Isso permite direcionar a questão para a situação da cidade de Fortaleza nos anos 1920, por onde trafegavam os automóveis. Como salientado anteriormente, entre as mudanças que vinham ocorrendo na capital cearense (principalmente no que dizia respeito à inserção e ampliação do uso de aparatos tecnológicos pela cidade) estavam inclusos novos tipos de barulhos das mais diversas ordens e intensidades. Para os habitantes, recaía a obrigação implícita de redobrar a atenção — através dos sentidos, notadamente a audição e a visão — para a realidade emergente que os cercava. Diferentemente de outrora, parece ter surgido a concepção de que quem andava pelas ruas precisava internalizar os distintos sons e barulhos de modo a reconhecer qual objeto os produzia, a que distância e, como é o caso, a que velocidade se aproximava. A não observação desses parâmetros podia custar arranhões, fraturas e, em algumas ocasiões, a morte.

Um caso é exemplar a esse respeito. Em fevereiro de 1929, por volta das 16:00, um caminhão atropelou um homem que carregava alguns canos sobre a cabeça. O aviso com a buzina, mencionado por todos os depoentes, inclusive a vítima, não foi suficiente para evitar o choque. Na ótica das testemunhas, a movimentação do pedestre foi feita

³⁴⁰ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1926/2, n. p.

de forma equivocada, pois ao invés de “desviar para fora que era mais fácil, travessou o calçamento e por esse motivo o caminhão o pegou”.³⁴¹

O interessante nesse caso, é que todas as testemunhas e o *chauffeur* lembraram, na delegacia, o fato do ofendido ser surdo. Uma delas acrescentou: “a vítima é mouca e parecia que devido essa falta não compreendia para onde o caminhão buzina”.³⁴² Ainda houve quem afirmasse que o atropelado era cego de um olho. O cuidado de relatar essas características, mesmo para aqueles que não fizeram uma correlação direta entre essas deficiências e o modo como se deu o desastre, indica mais uma vez que a vida na cidade presumia, cada vez mais, a apuração dos sentidos. O cidadão era progressivamente impelido a manter atenção constante aos barulhos que ouvia, aos veículos que se moviam ao seu redor. Em consonância com esse pensamento, o promotor opinou pelo arquivamento do processo, o que foi aceito pelo juiz.

Dando sequência ao que foi dito acima, outro caso é interessante de ser analisados. Trata-se do atropelamento do artista Antero Moura Cabral na tarde do dia 8 de dezembro de 1921. Este pedestre andava pela rua quando se distraiu com uma locomotiva da Estrada de Ferro Baturité que era manobrada por seu maquinista. Porém, o homem andava nas proximidades de uma curva da qual surgiu um automóvel que se aproximou sem buzinar, acertando Cabral em cheio. Após o choque, o motorista parou por um momento e depois seguiu sua viagem, na visão de uns, por não ter dado importância ao fato, mas, na ótica de outros (advogado e testemunhas de defesa), para fugir de amigos do atropelado que pretendiam matá-lo.³⁴³

Uma das testemunhas garantiu que a aproximação do carro foi silenciosa: “com o rumor produzido pela locomotiva, o rapaz não pode ouvir o rumor *quasi surdo* do automovel”.³⁴⁴ O próprio *chauffeur* também se referiu ao grande barulho feito pela outra máquina, mas o fez para dar sustentação à sua versão de que havia buzinado, sendo este som ocultado pelo primeiro.³⁴⁵ Entretanto, muitas das pessoas que depuseram, tanto no inquérito policial quanto em juízo, afirmaram que, logo após o acidente, Cabral acionou o dispositivo sonoro de seu veículo.

³⁴¹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1929/01, n. p.

³⁴² *Ibid.*, n. p.

³⁴³ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, N° do Processo: 1921/03, Fls. 14v, 25v e 33.

³⁴⁴ *Ibid.*, Fl. 15v. Grifos meus.

³⁴⁵ *Ibid.*, Fl. 9v.

Na conclusão do processo, o juiz Torres Camara baseou seu julgamento na disposição regulamentar de 1917 — apresentada acima —, citando o artigo que tratava do uso da buzina. O Promotor de Justiça sugeriu a rejeição do pedido de apelação do advogado, mas o caso foi julgado em outra instância e o juiz Carlos Livino de Carvalho inocentou o réu. Seu argumento foi assentado em quatro pontos: 1) a velocidade, que julgou não haver provas de que era excessiva; 2) o uso da buzina, que entendeu ter sido feito mas não ouvido em razão do barulho da locomotiva; 3) a inevitabilidade do acidente, que a seu ver não foi possível devido às condições de ocupação da rua; e 4) a imprudência da vítima, que na sua opinião foi crucial para o ocorrido.

Em primeiro lugar, recuperemos o que havia sido dito anteriormente. A coexistência de trens, bondes e automóveis nas ruas, além dos impasses gerados pela questão dos espaços por eles ocupados, implica a configuração de uma paisagem sonora repleta de barulhos maquínicos oriundos das mais diversas fontes — e vale ressaltar a existência de uma espécie de gradação dos ruídos feita pela testemunha: frente ao barulho da locomotiva, o rumor do carro era “quase surdo” — à qual os indivíduos tinham que se habituar. Caso não o fizessem, corriam o risco dos acidentes nas ruas e das derrotas nos tribunais.

Em segundo lugar, toma-se como elemento de análise — a ser posta no tópico seguinte — o fato da buzina ter sido ouvida após o acidente. Isso significa que o barulho da locomotiva não era suficiente para encobrir completamente o aviso sonoro do automóvel. Daí a elaboração da seguinte questão: por que a preocupação do motorista em buzinar após o acidente? Outra situação pode ajudar a pensar esse aspecto.

Volta-se assim, mais uma vez, ao caso do Cavador, que atropelou duas mulheres na estrada do Mucuripe causando a morte de uma delas. Como este caso já foi descrito acima, cabe aqui somente acrescentar o relato de três das testemunhas que depuseram em juízo. Elas concordaram que “dado o atropellamento o auto não parou e continuou de luzes apagadas e sem buzinar”.³⁴⁶ Neste caso, a pergunta a se lançar é parecida com a anterior: por que as testemunhas fazem questão de afirmar que

³⁴⁶ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/02, Fl. 41v. A segunda testemunha disse que “depois do atropellamento o automóvel não parou, não diminuiu a carreira, nem buzinou”, *Ibid.*, Fl. 43, e a terceira acrescentou que “depois do atropellamento [o *chauffeur*] não parou, não buzinou e nem accendeu as luzes”, *Ibid.*, Fl. 44.

o uso da buzina não foi feito após o acidente, quando ela já não é mais necessária? Tentar-se-á responder essas questões adiante.

3.4) Velocidade e buzina: armas das disputas

Afinal de contas, o que tantas referências a velocidades e buzinas podem sugerir sobre a sociedade fortalezense dos anos 1920? Ora, antes de tudo, pode-se retornar àquilo que foi posto no início deste trabalho: a inserção dos automóveis no ambiente público foi acompanhada de uma série de mudanças nos modos de se portar nas ruas. Essas posturas, por sua vez, estavam intrinsecamente relacionadas às concepções sobre o espaço público, às disputas e aos entendimentos sobre ele, assim como às pessoas que o habitavam. O resultado disso são os conflitos — mas também alguns acordos — evidenciados nos processos criminais. Já estes últimos constituíam o próprio desenrolar dessas querelas sob a mediação do poder público (composto pela força policial, pela fiscalização de veículos, pelo judiciário e o corpo de leis que legitimavam suas práticas).

Sendo o ato processual o campo de disputas no qual esses conflitos se prolongavam, nota-se que as representações dos sujeitos envolvidos podem ser entendidas como as armas que cada um dos rixosos possuía para combater. Isto significa que as versões apresentadas, perante juízes, por cada um dos envolvidos não são meros pontos de vistas sobre o ocorrido, mas práticas discursivas orientadas por objetivos que dizem respeito às suas realidades, às suas visões de mundo e aos lugares que eles arrogam para si na sociedade. Sendo assim, cada sujeito depoente procurava explicitar sobre o ocorrido aquilo que era de seu interesse, além de o fazer do modo que melhor se adequasse às suas reivindicações no caso. Resta saber: que interesses eram esses e como eram as tentativas de alcançá-los?

A questão está posta e a abordagem que será colocada aqui buscará compreender não somente as disputas ocorridas nas ruas, mas compreendê-las na sua extensão: as querelas judiciais.

As manifestações de acusados, vítimas e testemunhas (principalmente as relativas às velocidades e à utilização ou não da buzina) caracterizavam-se pelo conflito de valores sobre os usos do automóvel. As acusações das vítimas (e de suas testemunhas) eram pautadas pelo entendimento de que o acidente havia sido causado por causa de condutas inadequadas ao volante. Réu, advogado e testemunhas de defesas criam no contrário. Entretanto, visto que, em termos judiciais, a concepção de fazer justiça se reduz à absolvição ou à condenação a uma pena

condizente com a infração cometida, pode-se dizer que os envolvidos frequentemente viam nesses dois fins o exercício da justiça. Por isso, utilizavam em seus depoimentos artifícios para se obter o fim desejado.

Muitos dos processos criminais lidos permitem pensar, portanto, que não somente pedestres, mas também *chauffeurs* agiam taticamente, antes e depois dos acidentes. Se, por um lado, na direção de seus veículos, tentavam ultrapassagens por lugares apertados,³⁴⁷ desligavam o motor para aproveitar uma descida³⁴⁸ ou realizavam suas corridas em alta velocidade com intuito de obter maior lucro,³⁴⁹ por outro, era depois dos acidentes, nos seus depoimentos (ou através dos advogados), que faziam uso de táticas para evitar a punição que pretendiam lhes impor.

Os trabalhos historiográficos que pensam a realidade do automóvel na cidade apresentam de forma bastante clara as relações de poder existentes nos locais onde os carros transitavam. Nicolau Sevcenko lembra que a impunidade era como “um convite para o terrorismo automotor” que acabava por dar contornos mais nítidos aos “sistemas de privilégios e opressão típicos da sociedade brasileira”.³⁵⁰

Marco Antônio Sávio, ao estudar a questão automobilística na cidade de São Paulo nos anos 1920 em *A modernidade sobre rodas*, também ressalta a inexistência de punição maior do que uma multa ou cassação da licença como causas da violência no trânsito. Acresce-se a isso, o fato das cobranças feitas nos principais periódicos só se intensifi-

³⁴⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1929/03, que trata do atropelamento de um garoto que descia de um bonde. Segundo os dizeres do *chauffeur*, visto que “o bonde fosse parando e sabendo que ali era parada obrigatória [...], o declarante tentou cortar a prôa de dito bonde e, dando o mesmo de marcha, seu caminhão que já ia na frente foi abalroado pelo bonde”.

³⁴⁸ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1921/03.

³⁴⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/01, onde aparece o relato de um *chauffeur* que dirigia “em marcha apressada”, pelo fato de ser o “serviço contractado e não por hora”.

³⁵⁰ 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, p. 558.

carem quando as vítimas eram pessoas consideradas ilustres, ignorando as dezenas de atropelamentos de indivíduos mais pobres.³⁵¹

Reconhece-se aqui que a propriedade de um automóvel conferia *status* aos proprietários. Entretanto, cabe ressaltar que a maioria dos processos criminais recaía sobre *chauffeurs* profissionais, ou seja, empregados, não patrões. Não se sabe o motivo da rara aparição de um proprietário de automóvel no banco dos réus. Além do mais, é importante frisar que os guiadores dos automóveis que circulavam na cidade, eram em sua maioria funcionários das *Garages*. Eram, portanto, subordinados, apesar de poderem se investir de algum poder ao dirigir os respectivos veículos em alta velocidade, sem uso da buzina e com outros tipos de abuso frente aos outros usuários do espaço público. Não obstante, ao acontecer um atropelamento, esses indivíduos passavam a ser perseguidos pelo poder público. Essa observação é importante para eliminar a hipótese de que os carros que circulavam pela Fortaleza dos anos 1920 eram sempre guiados por pessoas que detinham certo prestígio social e por isso estavam imunes a punições em caso de infrações cometidas. Ao contrário, apesar do carro ser um símbolo de poder que conferia *status* aos seus proprietários, os motoristas eram sujeitos discriminados socialmente e, com alguma frequência, instados a prestar contas à polícia e à justiça ao causar algum tipo de acidente de trânsito.

Um exemplo do real interesse dos “homens da lei” em efetivar a punição de *chauffeurs* infratores é o caso do atropelamento de Maria Julia da Silva, uma empregada doméstica, no dia 15 de junho de 1926. Segundo consta nos autos, ela foi atropelada por um automóvel que vinha “em marcha muito alterada” e sem buzinar quando atravessava uma rua em direção ao mercado público. A reação do acusado é passível de observação: primeiro ele transportou a ofendida até sua casa, no intuito de ocultar o fato da polícia e, em seguida, se ausentou da cidade para um local desconhecido pelas autoridades.³⁵²

Essa reação denota que, sem enxergar como se livrar de uma punição por meios legais, a ocultação e a fuga foram para o *chauffeur* as alternativas que lhe pareceram mais acessíveis. Isso traz à tona o que foi falado anteriormente sobre o modo pelo qual as práticas dos motoristas se configuram mais como táticas do que como estratégias, nos dizeres

³⁵¹ SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000, p. 128.

³⁵² APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/03.

de Michel de Certeau. Afinal de contas, entendendo-se como “fraco” perante a justiça, foi em uma circunstancial escapada que ele encontrou alguma possibilidade de driblar os que o procuravam.

Não se pode ignorar também que o processo só foi aberto porque a própria polícia, ao tomar conhecimento do fato, foi na casa da atropelada para que esta depusesse contra o acusado. Isso pode levar a duas conclusões. A primeira é de que havia sim por parte do poder público algum interesse em punir os culpados por acidentes de trânsito, se isso não acontecia, talvez se devesse mais à falta de fiscais em número suficiente, à escassez de provas ou outros fatores. A segunda conclusão é de que esse interesse não surgia apenas como forma de privilegiar indivíduos de boa condição econômica, como é evidenciado pelo suporte dado a uma empregada doméstica — assim como muitas outras vítimas identificadas como trabalhadores braçais, carroceiros ou vendedores no mercado público.³⁵³

Para os que não conseguiam se esconder da polícia, adequar seus discursos de forma a convencer de que não transgrediram nenhuma norma era uma alternativa. Muitos eram os casos em que *chauffeurs* acusados de guiar com muita velocidade e sem buzinar tratavam de rapidamente afirmar exatamente o contrário. Ao que parece — e é isso que vem sendo proposto aqui —, os motoristas sabendo da importância desses dois critérios no desenrolar de um processo, procuravam formas de dar sustentação à suas versões, seja pessoalmente na delegacia, seja por intermédio de um advogado no tribunal.

Já foi bastante citado o caso exemplar do Cavador, onde foi possível identificar os artifícios retóricos de seu advogado a fim de livrá-lo da culpa. Também é notável o caso do *chauffeur* que buzinou após o acidente, como que para tentar compensar o não acionamento do equipamento antes do infortúnio. Entretanto, houve um caso que é interessante de se analisar pelo seu caráter incomum. Ele é apresentado em seguida.

No segundo capítulo, algumas observações foram feitas sobre o atropelamento da menor Maria Euphrasia da Silva. A lembrar, a criança foi atropelada após soltar-se da mão de sua mãe e tentar atravessar a rua correndo antes da passagem de um carro. Sua genitora, ao contrário, percebeu a aproximação do veículo em “marcha mais ou menos vagarosa”. Segundo ela, o motorista buzina “como que avisando a declarante

³⁵³ Lembra-se aqui do apelo de um promotor que pedia a condenação de um *chauffeur* que matara um “ótimo cidadão, chefe de numerosíssima família pobre”.

de que desejava passar”, o que fê-la julgar “ser seu dever ficar á margem da linha de bondes e deixar que o carro passasse.” Após o choque o *chauffeur* não se isentou de ajudar a vítima e transportou-a, juntamente com sua mãe, antes para uma farmácia, onde foi medicada, e posteriormente para casa, onde contou com o apoio de um médico pago pelo próprio guiador.³⁵⁴

Como é possível perceber, o entendimento entre vítima (na pessoa de sua mãe) e acusado foi imediato. Para a mulher, a culpa foi de sua filha, que “havia se precipitado na frente do automóvel”. Já o guiador, em seu depoimento à polícia, sequer se deu ao trabalho de afirmar que vinha com baixa velocidade ou que tinha feito uso da buzina. Qual a razão desse silêncio? Sugere-se aqui que, não havendo desentendimentos entre as partes, não havia igualmente motivos para demandar esforços no intuito de dar garantias de sua prudência ao volante. Assim, o não dito aparece aqui como elemento elucidador do que seriam os conflitos (ou, como é o caso, entendimentos) mediados pela questão automobilística na urbe.

Algo diferente acontece com os vários outros processos onde não há consenso sobre a culpabilidade dos acusados. Para isso, todo e qualquer detalhe, artifícios retóricos ou até mesmo encadeamentos pouco lógicos são utilizados para comprovar seja a inocência (se quem fala é o acusado, o advogado ou as testemunhas de defesa), seja a imprudência (se quem fala é a vítima ou as testemunhas de acusação). Ora, não houve testemunhas que afirmassem que um réu, após o acidente, não parou “e continuou com as luzes apagadas sem buzinar”?³⁵⁵ Qual seria o sentido de se cobrar o uso da buzina após um acidente já concretizado? Supõe-se que a intenção daquelas testemunhas — todas com relações de afetividade com as duas vítimas do acidente em questão — era de frisar que o *chauffeur* não buzinou de maneira alguma. Isso, de certa forma, fazia parte da disputa, pois os envolvidos tinham consciência de quais seriam os artifícios de que poderiam fazer uso para ter suas reivindicações atendidas. Teria sido por acaso que uma das testemunhas deste mesmo crime tenha corrido atrás do automóvel a fim de ver a numeração do veículo?³⁵⁶ Dificilmente. A identificação do *chauffeur*, assim como do carro que ele guiava, era uma preocupação básica daqueles que depu-

³⁵⁴ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, N° do Processo: 1926/02.

³⁵⁵ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, N° do Processo: 1927/02, Fl. 41v.

³⁵⁶ *Ibid.*, Fl. 22.

nham nos autos. Os que não tiveram oportunidade de obter essa informação no momento do desastre, rapidamente a conseguiram “por ouvir dizer”. Além disso, na maioria dos relatos das vítimas e testemunhas, a numeração do automóvel (juntamente com o nome do indivíduo que o guiava) era citada logo que se fazia a primeira referência ao veículo em seus depoimentos.

Por parte dos *chauffeurs*, a iniciativa de enfatizar em seus relatos condutas consideradas prudentes era prática comum. Além dos inúmeros processos onde os motoristas afirmaram de antemão que guiavam em marcha moderada ou regular e buzinando, outras indicações regulamentares apareciam com menos frequência. É o caso de um motoqueiro que disse na delegacia que passava pela rua da Praia “sempre pela mão direita” quando foi surpreendido pela saída do velho detrás do bonde de onde descera.³⁵⁷ Guiar pela mão direita ao cruzar outro veículo era uma determinação explícita do regulamento de 1925.³⁵⁸

Por fim, a retomada de um caso brevemente apresentado anteriormente dá mostras de como os sujeitos agiam astuciosamente a fim de garantir seus objetivos. O fato a ser descrito a seguir é o do *chauffeur* profissional que atropelou um homem montado a cavalo na estrada que ligava o centro comercial ao local conhecido como Damas.

No dia 2 de julho de 1927, ao final da tarde, dois *chauffeurs* profissionais se dirigiam da Porangaba para o centro. Seus carros estavam lotados com convidados de um casamento que terminara havia pouco tempo. Um dos motoristas, Glycerio Gomes da Silva, relata que seu companheiro, Francisco Moura de Senna, saiu na frente em marcha apressada pelo fato de seu serviço ter sido contratado e não por hora.³⁵⁹ Tamanha era a carreira do primeiro carro que somente depois de algum tempo foi que conseguiu avistá-lo e alcançá-lo. Quando os dois estavam emparelhados, novamente Senna acelerou e “no afan de passar o carro do depoente desenvolvia no seu automovel uma velocidade de calculadamente de cinquenta kilometros a hora”.³⁶⁰ Foi talvez nesse momento

³⁵⁷ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1923/01, Fl. 17v. O caso está registrado como se fosse de 1923, mas na verdade aconteceu em 1928.

³⁵⁸ APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14, Decreto nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento á Inspectoria de Vehiculos, n. p.

³⁵⁹ APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/01, Fl. 7.

³⁶⁰ *Ibid.*, Fls. 7 e 7v.

em que os dois estavam emparelhados que as três testemunhas citadas mais acima os viram (situação em que uma delas calculou a velocidade dos veículos em superior a sessenta quilômetros horários).

Porém, não tardou para que os dois alcançassem um homem montado em seu cavalo, que tentou ceder espaço na via. No entanto, sua tentativa foi inútil, pois o cavaleiro foi atingido pelo carro de Senna. Este guiador, não obstante, seguiu viagem sem prestar socorro, mesmo tendo ouvido o baque. Segundo ele, foram os passageiros de seu automóvel que afirmaram não ter acontecido nada com o cavaleiro e que a viagem não precisava ser interrompida.³⁶¹

O que se seguiu é bastante interessante. Tendo visto que Senna havia atropelado um homem, seu colega Glycerio alcançou-o disse-lhe: “Senna, você pegou o homem”. Recebendo a seguinte resposta de Senna: “Agora você vai para a Praça [do Ferreira], não diga nada não que eu vou para a Garage”.³⁶² Os dois seguiram até o centro da cidade, onde Senna recolheu seu carro. Para sua infelicidade a história já havia sido espalhada.

Percebe-se aqui, mais uma vez, que os *chauffeurs* responsáveis por atropelamentos aproveitavam as ocasiões para livrar-se do enfrentamento com a polícia. No caso descrito, Senna contava com a ausência de fiscalização da região onde se deu o acidente para fugir sem deixar indícios de sua falta. No entanto, já que a história já havia chegado aos ouvidos de muitas pessoas, a polícia foi ao encontro dos dois guiadores.

A partir daí, sendo outra a situação, já que estava nas mãos da polícia, buscou agir dentro das suas possibilidades, ou seja, adequar seu depoimento de modo a parecer inocente. Entre as afirmações que fez, uma é de especial interesse. Ele disse que no momento do desastre “vinha desenvolvendo uma velocidade não superior a trinta quilômetros a hora”.³⁶³

Esse foi o quarto dos casos citados anteriormente em que os guiadores indicaram algum valor numérico para a velocidade. O que o torna excepcional é o fato do *chauffeur* não ter estimado um valor exato, mas ter pronunciado um limite que — difícil acreditar em coincidência — era exatamente o valor máximo permitido em tal via, já que estava fora da zona central da cidade. Por sua vez, o colega do réu alterou sua versão em juízo: afirmou, enquanto testemunha, que a velocidade do

³⁶¹ *Ibid.*, Fl. 10.

³⁶² *Ibid.*, Fl. 7v.

³⁶³ *Ibid.*, Fl. 10.

automóvel de Senna era de “trinta quilômetros”.³⁶⁴ Lembra-se aqui que ele havia declarado na fase de inquérito que a carreira era “calculadamente de cinquenta quilômetros a hora”. Volta-se ao mesmo ponto tocado anteriormente no caso do Cavador: no primeiro momento, Glycerio, quando interrogado na delegacia, logo após o ocorrido — Senna, por sua vez, só foi inquirido no dia seguinte —, viu poucas possibilidades às quais poderia se ater de modo que não incriminasse o colega de trabalho e, por isso, sentiu-se coagido a denunciá-lo. Ou talvez, por ter sido o primeiro alcançado pela polícia, lançou a versão da alta velocidade do carro de Senna (enquanto ele só tentava alcançá-lo) como forma de se pronunciar inocente — afinal de contas, ainda não havia acusados, apenas suspeitos e ele era um deles. Em juízo, já consolidada a acusação sobre Senna, sua intenção não seria mais a de livrar-se, mas de ajudar um colega de trabalho, provavelmente amigo, a escapar de uma condenação. Daí a nova versão em que garante ter sido a velocidade de trinta quilômetros por hora.

Conclui-se, portanto, que os *chauffeurs* agiam taticamente, algumas vezes por aproveitar a ineficiência da fiscalização, outras por valer-se da oportunidade de fugir para local desconhecido para não ter que pagar por um crime cometido. Caso fossem apanhados, esses acusados, muitas vezes com a ajuda de seus advogados, tentavam se utilizar dos meios oferecidos pela própria legislação para escapar de uma condenação.

Frisa-se aqui o papel dos advogados nesse processo. Como lembra Certeau, os sujeitos que agem taticamente são caracterizados por não possuírem um lugar. Atuam, portanto, sempre no lugar do outro. Ora, quem melhor do que um advogado para auxiliar um réu a se livrar utilizando apenas artifícios legais? No julgamento do próprio Senna, é possível perceber que, sem muitas possibilidades de ação (já que não conseguiu provar que seu cliente guiava com velocidade permitida), o advogado José Feliciano Augusto de Athayde tentou se apoiar na inexistência de testemunhas oculares — os passageiros de ambos os carros, por motivos desconhecidos, não foram intimados a prestar depoimentos — para lançar dúvidas sobre a autoria do crime: como provar qual dos carros atingiu o cavaleiro? Sua tentativa não foi bem sucedida e seu cliente foi a júri popular, que condenou o réu.

Há uma questão de fundo em toda essa discussão sobre a velocidade desenvolvida pelos automóveis nas ruas, sua percepção pelos que circulavam pelos mesmos espaços e a conclusão sobre sua dimensão (se

³⁶⁴ *Ibid.*, Fl. 26v.

excessiva ou moderada) em juízo. Para além da alteração nos padrões sensoriais daquelas pessoas, estão as implicações sobre os direitos individuais causadas pelo fato daqueles veículos desenvolverem suas altas velocidades em um ambiente partilhado com outros.

Nicolau Sevckenko aponta o impacto sensorial provocado pela primeira exibição de cinema. Segundo ele, uma das primeiras exibições de um produto da técnica cinematográfica aconteceu em Lyon (1895) durante o Congresso das Sociedades Fotográficas Francesas. O público, acostumado aos recentes recursos incorporados à arte fotográfica, demonstrou ceticismo quanto à tal novidade. Poucos entraram no salão de exibição para ver *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, de Auguste e Louis Lumière. Suas reações e comentários após a apresentação foram tão intensas que as exibições seguintes aconteceram com o ambiente lotado. Muitos retornavam e traziam consigo outros céticos para ver o enorme trem aproximar-se como se fosse sair da tela.³⁶⁵

O cinema, como se pode ver, também trouxe novos padrões de percepção para as pessoas. Mas quais eram as implicações dessas mudanças sobre o convívio social? A alteração no padrão de perceptibilidade causada pelo cinema não redundava em crimes contra a vida alheia. O automóvel — já nos anos 1920 —, ao contrário, mesmo que não produzido para tal fim, tinha alto potencial mortífero. Para os sujeitos que transitavam pelas vias públicas, os embarços na mensuração da relação distância-tempo poderia custar suas próprias vidas. Estas, por sua vez, eram teoricamente protegidas por uma moral sistematizada em um código jurídico que condenava o homicídio e a lesão corporal, materializada nos papéis que registravam a perturbação da “ordem” vigente.

Dessa forma, conter a velocidade e dar sinal de sua passagem foram dois dos meios encontrados — e era a respeito deles que as pessoas mais se manifestavam, daí o interesse de dedicar-lhes um capítulo — para que não houvesse desequilíbrios no sistema. De um modo geral, os sujeitos aos quais nos referimos neste trabalho tinham consciência das implicações das altas velocidades e do não uso da buzina tanto nas ruas, quanto nos tribunais. Daí as frequentes referências não somente a elas, mas a argumentos que davam garantias de que se falava a verdade.

O arquivo judiciário é, portanto, o registro daquelas falas opostas que faziam surgir formas diferentes de perceber a automobilidade.

³⁶⁵ 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, pp. 517-8.

Postos em conflito, os depoimentos mostram concepções do certo e do errado (balizados, geralmente, nas normas e nos costumes) quando o assunto era o trânsito de veículos e pedestres. Mais uma vez, lembra-se da impossibilidade de fazer com que todos seguissem as determinações regulamentares. Isso é óbvio. Se fosse possível organizar o espaço público de tal maneira que os motoristas pudessem guiar seus automóveis sem buzinar e usufruindo da sua máxima velocidade sem causar ferimentos, mortes ou danos à propriedade alheia, não seria possível escrever a respeito dessa “convivência pacífica” partindo das fontes escolhidas. Elas sequer existiriam.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quase 17:00, aproxima-se o final de expediente em mais um dia de pesquisa no Arquivo Público do Estado do Ceará. A queda de temperatura do fim da tarde é um incentivo para a realização do trajeto trabalho-lar a pé. Durante o período que pesquisei naquela instituição, raras foram as vezes que tomei ônibus para retornar à minha residência.

Ao sair do arquivo, tomo a rua General Sampaio e sigo até a Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará (UFC). Esse trajeto é caracterizado ao mesmo tempo pela pressa e pela cautela. Com tantas pessoas nas calçadas — muitas delas paradas —, tantas barracas onde ficam expostas diversas mercadorias (brinquedos, CD's, utensílios domésticos), às vezes a solução mais eficaz para os que têm pressa é descer a calçada, mesmo sob o risco de ser colhido por um automóvel. Interessante perceber que o asfalto dificilmente é ocupado por barracas. Os poucos ambulantes que se utilizam desse espaço são aqueles que oferecem suas mercadorias (milho cozido ou assado, água de coco, frutas) sobre carrinhos — frequentemente estacionados com uma roda sobre o asfalto e outra sobre a calçada.

Dado o movimento contínuo de pessoas e carros pelas ruas, acontecem, não raramente, aqueles momentos de quase atropelamento, quando o veículo freia bruscamente na iminência de atingir o pedestre. Nas vezes em que isso ocorre, é comum a troca de olhares indignados entre pedestre e motorista, seguida de um longo silvo de buzina que certamente significa: “Saia do meu espaço”.

De fato, a maneira como a cidade vem sendo construída pelos sujeitos ao longo das décadas deixa este entendimento no ar: o caminhante tem a seu dispor para realizar seus trajetos as calçadas e as faixas de pedestre. Estas últimas, por sua vez, estando no caminho dos automóveis, só têm sentido quando combinadas com um semáforo. Isoladas, elas não refreiam os veículos em trânsito.

No trajeto realizado, dois cruzamentos expõem os privilégios dos motoristas: primeiro no cruzamento da General Sampaio com a avenida Duque de Caxias e, mais a frente, onde aquela rua torna-se avenida da Universidade e cruza a Av. Domingos Olímpio. Nesses dois pontos, o movimento urbano já é diferente do encontrado nos arredores do arquivo: por um lado, há menos pessoas transitando e menos vendedores ambulantes dispostos pelas calçadas, por outro, os automóveis são mais numerosos e transitam com maior velocidade.

Naquelas encruzilhadas ao final da tarde, o pedestre deve correr. Quase inevitavelmente. Isso porque não há um momento em que todos

os automóveis ficam impedidos pelos semáforos de trafegar. Combinações de sinais luminosos difíceis de explicar, mas que redundam, para quem passa a pé por aqueles trechos no final da tarde, na inexistência de um momento em que se possa atravessar segura e tranquilamente.

Os que se aglomeram nas calçadas observam os movimentos dos carros a fim de aproveitar uma descontinuidade mínima no fluxo de veículos — geralmente no momento de mudança dos sinais luminosos — e assim poder atravessar (nunca sem correr) sem ser atingido. A tarefa ainda é dificultada pelo hábito dos motoristas da cidade em ignorar o sinal amarelo. Na verdade, mesmo os dois primeiros segundos do sinal vermelho parecem significar “acelere que ainda dá tempo”. Somado a isso, a não utilização da seta por alguns guiadores que pretendem fazer a curva passa a falsa impressão de que se pode atravessar com segurança, seguida pela surpresa de uma manobra imprevista.

Passado o segundo cruzamento citado, o pedestre tem a frente um período de relativa tranquilidade. Até a UFC, onde a avenida da Universidade cruza a Av. 13 de Maio, não há muitos veículos entrando nas ou saindo das ruas vicinais para a avenida, o que diminui os riscos de atropelamento.

A última parte do trajeto é realizada pela já citada avenida 13 de Maio. Nessa via, principalmente no horário que passo por ela, quase às 18:00, o tráfego de veículos é completamente diferente. O engarrafamento torna o trânsito lento e permite ao pedestre a sensação de ganho de tempo.

Entretanto, mais uma vez os sentidos do caminhante são postos à prova. Além da atenção redobrada ao atravessar cada uma das ruas (para não ser surpreendido por um carro que dobra utilizando ou não a seta), as calçadas são, com alguma frequência, utilizadas como atalhos por motoqueiros impacientes. Os ouvidos agora escutam buzinas cujas mensagens são difíceis de captar, mas geralmente são sinais feitos para impelir o motorista da frente a aproveitar os poucos metros disponíveis e, por consequência, liberar alguns para seu sucessor. Se algum guizador não pôs seu carro em movimento no exato instante em que a luz verde do semáforo acende, o buzinaço que se segue é tal que muitos apertam o centro de seus volantes sem sequer saber para quem efetivamente estão buzinando, mas a mensagem é clara: “Saíam todos da minha frente”. É lado a lado com essa movimentação de automóveis que sigo até chegar em minha residência nas proximidades da Igreja de Fátima.

Essa longa e recorrente caminhada do trabalho para casa ganhou novos significados com o andamento da dissertação. O movimento, de certa forma, inverteu-se: a delimitação do objeto de pesquisa alterou as

concepções do sujeito cognoscente. Na medida em que este trabalho foi sendo alterado no sentido de compreender a ocupação dos espaços da cidade, suas relações com a automobilidade, as percepções do sujeitos sobre as potencialidades dos automóveis e o caráter excludente implicado em cada um desses aspectos, uma caminhada pelas ruas deixou de ser mero ato de transportar-se. Nos termos de Margarida Neves, a cidade e sua ocupação podem ser entendidas como *documentos* das ações humanas no tempo que transformaram Fortaleza no que ela é hoje.³⁶⁶

Alguns aspectos do que é observado no trajeto trabalho-lar possibilitam algumas observações interessantes que possuem relações com o que foi discutido ao longo desta dissertação. A primeira diz respeito aos espaços da cidade. Enquanto os veículos circulam em malhas viárias que se interconectam, os pedestres devem transitar nas calçadas dos quarteirões que se assemelham a ilhas, ora ligadas por uma faixa de pedestre, ora não. Com isso, o pedestre, por muitas vezes, deve sair do seu “espaço de direito” para disputar espaços com os automóveis. O caráter exclusivo dessa preferência aos automóveis é, por sua vez, internalizado nos pedestres, que evitam andar sobre o asfalto mesmo nos momentos em que não há tráfego de veículos.

Nos cruzamentos onde há semáforo de pedestres, o tempo não é suficiente para uma travessia tranquila. Quase sempre é necessário apressar o passo para conseguir chegar ao outro lado antes da liberação do tráfego de veículos. Isso nos leva a refletir como a preferência dada à circulação de automóveis não se restringe a questões de espaço, mas também de tempo. O que remete a outra questão.

Se, por um lado, o automóvel é um objeto que, entre as vantagens prometidas, oferece deslocamento rápido, por outro, o modo como vem sendo utilizado nas grandes cidades impede essa possibilidade. Os chamados horários de pico acontecem justamente nos momentos em que os motoristas mais desejam economizar tempo: pela manhã, para chegar a tempo no trabalho e no fim da tarde, para voltar logo para o aconchego do lar. Se tomarmos a reta final do trajeto anteriormente citado (da universidade até a igreja pela avenida 13 de Maio), seus aproximados dois quilômetros são percorridos a pé em cerca de quarenta minutos. Nada muito diferente do que fazer o mesmo trajeto de carro no início da noite. O percurso inteiro, desde o arquivo até meu apartamento, dura cerca de uma hora e meia (incluídos aí os quinze minutos de pausa para

³⁶⁶ NEVES, Margarida de Souza. O povo na rua: um “Conto de duas cidades”. In: PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

um cafezinho com tapioca). Tenho minhas dúvidas que a economia de tempo seria muito grande se o deslocamento for feito de carro no mesmo horário.

A lentidão repete-se nas outras avenidas da cidade. Mesmo nas mais largas. O tráfego nas oito faixas (quatro em cada sentido) da Av. Aguanambi, por exemplo, é bastante lento, principalmente no cruzamento com a 13 de Maio a despeito de haver ali um viaduto. Em um rápido olhar para o interior dos veículos, é possível perceber que a maioria esmagadora deles transporta apenas um indivíduo. Isso significa que os ocupantes de cerca de quarenta carros poderiam ser redistribuídos em apenas um ônibus. Mesmo assim, a opção pelo uso do automóvel privado ainda desperta maior interesse do que outros meios de locomoção. Interessante notar que a maioria dos motoristas entende o engarrafamento como culpa ou do poder público, por não adotar medidas para “melhorar” o trânsito, ou dos motoristas que estão à sua frente, por suas demoras em acelerar. No entanto, dificilmente se enxergam como elementos constituintes do engarrafamento e, portanto, como responsáveis por ele. A linha de raciocínio é mais ou menos esta: “Não quero congestionamento, mas não abro mão do meu carro”.

Uma coisa deve ficar clara: o interesse dessa análise sobre os espaços da cidade atualmente não é propor uma ideia de história progressiva que explicaria a situação da cidade atualmente por uma linha contínua que ligaria a realidade urbana dos anos 1920 aos nossos dias. Obviamente, ao longo das décadas, há uma série de fatores de influência que marcam as diferenças e similitudes entre os dois períodos.

Ainda assim, é interessante perceber algumas continuidades e rupturas. Por exemplo, a multiplicação dos códigos de comunicação. A buzina tinha, em tese, a função primária de alertar sobre a aproximação de um veículo ou das intenções de manobra — e decorre daí sua recorrência nos depoimentos tomados na delegacia e no tribunal. No entanto, ela era também um sinal com o qual os *chauffeurs* impunham-se aos outros usuários: “Buzinei e, portanto, posso passar”. Atualmente seu uso como elemento de comunicação de intenções de manobra foi diminuído frente à utilização da seta e não é preciso muito esforço para concluir que a buzina manteve seu caráter impositivo.

As sinalizações que, em hipótese, regulariam o tráfego atualmente, por sua vez, são feitas por faixas, semáforos, setas e placas que nuançam os direitos aos espaços de automóveis e pedestres. Os significados de cada um desses signos são conhecidos por todos, o que não quer dizer que sejam seguidos.

É interessante notar algumas das medidas tomadas atualmente para privilegiar o trânsito de automóveis: vias expressas, passarelas para pedestres e viadutos. Todas com o intuito de permitir o trânsito ininterrupto de carros. O mais novo viaduto em construção em Fortaleza, por exemplo, vem sendo edificado no Parque do Cocó a despeito dos crimes ambientais cometidos e das manifestações populares realizadas (fortemente reprimidas pela ação policial). Mesmo que essas construções de grande vulto sejam postas em prática pelos gestores municipais como forma de compensar as empreiteiras que financiam suas campanhas eleitorais, não se pode deixar de lado o apoio maciço de grande parte dos proprietários de veículos, que alimentam suas esperanças de uma cidade livre de congestionamentos.

O fato é que, apesar de sua relativa popularização, o automóvel ainda é tomado como materialização do sucesso pessoal e profissional. Decorre daí o fato de muitos comprarem um carro antes de possuir casa própria. Não são tão incomuns residências que abrigam um automóvel para cada adulto da família. O mesmo objeto que, na década de 1920, promovia a distinção, hoje marca a semelhança. Não ter automóvel significa estar excluído de um grupo bastante amplo e frequentemente privilegiado pelo poder público. A diferença, atualmente, é talhada nas marcas e modelos possuídos, pois o veículo em si foi banalizado.

Contudo, a exclusão não é somente social, é física também. Com um pouco de olhar crítico, é possível identificar como a cidade vem sendo construída para atender as necessidades dos proprietários de carros em detrimento das demandas de pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo. Resta saber se estes estão dispostos a exigir mudanças que atendam suas necessidades ou apenas a sonhar com o dia que possuirão os seus próprios automóveis.

ANEXOS

Anexo I: Catalogação dos processos criminais

Processo: 1920/01

Réu: Antonio Clementino da Silva, vulgo Massaróca, 23 anos (automóvel nº 38)

Vítima: José Balthazar de Freitas, 54 anos

Artigo(s) do Código Penal*: 297 e 409

Juristas envolvidos: José Pires de Carvalho (1º Promotor de Justiça), Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal da 2ª Vara) e Virgilio Gomes de Oliveira (advogado)

Resultado: Réu condenado por júri.

Processo: 1920/03

Réu: Francisco Vieira da Silva, 20 anos (automóvel nº 46)

Vítima: Raymundo Freire, 12 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 27§6

Juristas envolvidos: Edgard Cavalcante de Arruda (advogado), Cursino Belém de Figueiredo (2º Promotor de Justiça), Pedro Paulo da Silva Moura (Juiz de Direito de 2ª vara) e Remidgio Ribeiro de Aboim (suplente de juiz substituto)

Resultado: Réu condenado (o juiz considerou o caso doloso, mas o réu foi condenado como incurso no Art. 306 do Código Penal).

Processo: 1921/02

Réu: Antonio Jucá, vulgo Bolinha, 23 anos (automóvel nº 70)

Vítima: Henedina Hercules Montelares, 17 anos, e Sebastião Monteiro, 22 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: Cursino Belem de Figueiredo (2º Promotor de Justiça), José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª vara) e Mozart Pinto Damasceno (advogado)

Resultado: Réu absolvido por júri.

Processo: 1921/03

Réu: Waldemar Coelho, 21 anos (automóvel nº 71)

Vítima: Antero de Moura Cabral, 23 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 409

Juristas envolvidos: José Pires de Carvalho (1º Promotor de Justiça), José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª Vara), José Quintino da Cunha (advogado) e Carlos Livino de Carvalho

Resultado: Réu absolvido por ter havido imprudência da vítima.

Processo: 1922/01

Réu: Francisco Alexandre da Silva, 19 anos (automóvel nº 67)

Vítima: Manoel Herculano de Menezes, 9 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306, 24 e 27§6

Juristas envolvidos: José Pires de Carvalho (1º Promotor de Justiça), José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal da 1ª vara) e Dolor Uchoa Barreira (advogado)

Resultado: Fato considerado casual.

Processo: 1922/02

Réu: Bernardino Mororó, 22 anos (automóvel s/n)

Vítima: Francisco José dos Santos, 31 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306, 24, 27§6, 42§9 e 409

Juristas envolvidos: Cursino Belém de Figueiredo (2º Promotor de Justiça) e José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª vara)

Resultado: O réu foi condenado.

Processo: 1922/03

Réu: Lycurgo Menezes da Rocha, 19 anos (automóvel nº 63)

Vítima: Honorio Augusto Pinto, menor

Artigo(s) do Código Penal: 306, 27§6

Juristas envolvidos: Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça), Cursino Belém (Juiz Municipal de 3ª vara) e Mozart Pinto Damasceno (advogado)

Resultado: Fato considerado casual.

Processo: 1923/01 (ocorrido em 1928)

Réu: Abilio Gurgel Filho, 19 anos (motocicleta)

Vítima: Arcino Nogueira da Costa, 71 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 297 (negado pelo promotor)

Juristas envolvidos: Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça), Péricles Ribeiro (Juiz Municipal de 2ª vara) e Francisco da Rocha Lima (advogado)

Resultado: O réu foi absolvido por ter sido considerado que houve imprudência da parte da vítima.

Processo: 1924/01

Réu: Luiz Francisco Oliveira, 32 anos (automóvel nº 232)

Vítima: Clovis Ferreira da Costa, 10 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306, 409 e 42§9

Juristas envolvidos: Alcides Gomes de Mattos (advogado), José Eduardo Girão (Promotor de Justiça) e José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª vara)

Resultado: O réu foi condenado.

Processo: 1925/03

Réu: Zito Magalhães, 20 anos (automóvel nº 175)

Vítima: Raymunda Silva da Conceição, 20 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 62§1

Juristas envolvidos: Francisco de Alencar Mattos (1º Promotor de Justiça) e José Victor Ferreira Nobre (advogado)

Resultado: Desconhecido. Processo incompleto.

Processo: 1926/01

Réu: Antonio Rodrigues Martins, 25 anos (automóvel nº 125)

Vítima: Francisco Assis Barbosa, menor

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 409

Juristas envolvidos: Octavio Terceiro de Farias (Promotor de Justiça Adjunto), João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça), Raymundo Gomes de Mattos (advogado) e José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal da 1ª vara)

Resultado: O réu foi condenado.

Processo: 1926/02

Réu: Francisco Assis de Oliveira, 22 anos (automóvel nº 209)

Vítima: Maria Euphrasia da Silva, 6 anos

Artigo(s) do Código Penal: -

Juristas envolvidos: Otávio Farias (Promotor de Justiça Adjunto), Alfredo Nunes Weyne (Delegado de Polícia) e Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara)

Resultado: Arquivamento do processo após o inquérito policial. O motivo foi a imprudência da vítima.

Processo: 1926/03

Réu: Francisco Lopes da Silva (automóvel nº 224)

Vítima: Maria Julia da Silva, 28 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (Promotor Público) e Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara)

Resultado: Desconhecido.

Processo: 1926/04

Réu: Manoel Lourenço, vulgo Manoel Veado, 21 anos (automóvel nº 216)

Vítima: Tabajara Victorino Menezes, 16 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: Octavio Terceiro de Farias (Promotor de Justiça Adjunto), José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª vara), Raymundo Gomes de Mattos (advogado), Gabriel Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara) e João Jorge de Pontes Vieira (Promotor de Justiça)

Resultado: O réu foi absolvido pela inconclusividade das provas.

Processo: 1926/05

Réu: Ramon Gusmão, 37 (*trolly motor* nº 9)

Vítima: Francisco Bezerra

Artigo(s) do Código Penal: 297 e 306

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (Promotor de Justiça), Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara) e Eurico Arruda (advogado)

Resultado: Réu absolvido pelo fato ter sido casual.

Processo: 1926/06

Réu: Maximino Fernandes, 22 anos (automóvel nº 216)

Vítima: José Baptista de Moura, 10 anos

Artigo(s) do Código Penal: 297, 42§9 e 409

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça), Mozart Pinto Damasceno (advogado), José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª vara) e Carlos Livino de Carvalho (Juiz de Direito)

Resultado: O réu foi condenado.

Processo: 1926/07

Réu: Augusto Amaral Barros, 19 anos (automóvel nº 258)

Vítima: Ibsen Aurelio de Menezes, 6 anos

Artigo(s) do Código Penal: -

Juristas envolvidos: Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara) e Octavio Terceiro de Farias (Promotor de Justiça Adjunto)

Resultado: Processo arquivado após inquérito policial por falta de elementos para formação de culpa.

Processo: 1926/08

Réu: Raymundo Rodrigues Lima, 24 anos (automóvel nº 168)

Vítima: Antonio de Castro Saboya, 48 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: Octavio Terceiro de Farias (Promotor de Justiça), Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2º vara), Raymundo Gomes de Mattos (advogado), José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1º vara) e João Jorge de Pontes Vieira (Promotor de Justiça)

Resultado: O réu foi absolvido, pois houve imprudência da vítima.

Processo: 1926/10

Réu: Edgard de Andrade Cantal, 19 anos (automóvel nº 185)

Vítima: Patricio Vieira de Moraes, 17 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306, 409, 42§9, 42§11

Juristas envolvidos: Octavio Terceiro de Farias (Promotor de Justiça), Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara), Eurico Arruda (advogado) e João Jorge Ponte Vieira (Promotor de Justiça)

Resultado: Réu condenado.

Processo: 1926/11

Réu: Solon José do Valle, 26 (automóvel nº 132)

Vítima: João Gomes Maciel, menor

Artigo(s) do Código Penal: 297, 27§6

Juristas envolvidos: Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara), João Jorge de Pontes Vieira (2º Promotor de Justiça), Raymundo Gomes de Mattos (advogado) e Carlos Livino de Carvalho (Juiz de Direito de 2ª vara)

Resultado: Fato considerado casual.

Processo: 1926/12

Réu: José Nogueira da Silva, 20 anos (automóvel nº 131)

Vítima: José Onório, vulgo José Adão, 23 anos

Artigo(s) do Código Penal: -

Juristas envolvidos: Octavio Farias (Promotor de Justiça Adjunto)

Resultado: O processo foi arquivado após inquérito policial, pois houve imprudência da vítima.

Processo: 1926/13

Réu: Antonio Lopes, 19 anos (automóvel nº 45)

Vítima: Paulo Nogueira do Nascimento, 6 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça), Mozart Pinto Damasceno (advogado) e Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal de 2ª vara)

Resultado: O réu foi absolvido por inconclusividade das provas.

Processo: 1927/01

Réu: Francisco Moura da Senna, 21 anos (automóvel nº 81)

Vítima: José de Castro

Artigo(s) do Código Penal: 297, 24, 42§1, 42§9 e 409

Juristas envolvidos: José Eduardo Torres Camara (Juiz Municipal de 1ª vara), João Jorge Pontes Vieira (1º Promotor Público), José Feliciano Augusto de Athayde (advogado), Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça) e Gabriel José Cavalcante (Juiz de Direito)

Resultado: O réu foi condenado.

Processo: 1927/02

Réu: Manoel Gomes de Sousa, vulgo Cavadador, 19 anos (automóvel nº 154)

Vítima: Maria Pereira da Silva e Amélia Leandro da Silva, 16 anos

Artigo(s) do Código Penal: 297, 306, 27§6, 66§1 e 66§3 (negada pelo promotor)

Juristas envolvidos: Olyntho Oliveira (advogado e proprietário do automóvel), Péricles Ribeiro (Juiz Municipal da 2º Vara), Carlos Livino de Carvalho (Juiz de Direito da 2ª Vara) e Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça)

Resultado: Réu absolvido pelo júri, pois o fato foi considerado casual.

Processo: 1927/03

Réu: João Abrahão da Costa, 29 anos (automóvel nº 141)

Vítima: Antonio Severiano da Silva, 25 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 27§6 (citado implicitamente)

Juristas envolvidos: Gabriel José Cavalcante (Juiz Municipal da 2ª vara), Eurico Arruda (advogado) e Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça)

Resultado: O réu foi absolvido porque o fato foi casual.

Processo: 1928/01

Réu: João de Almeida Barbosa, 24 anos (automóvel nº 83)

Vítima: João Martins de Sousa Filho, 13 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: Péricles Ribeiro (Juiz Municipal de 2ª vara), Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça)

Resultado: O réu foi absolvido, pois houve apenas uma testemunha (*testis unus, testis nullus*).

Processo: 1928/02

Réu: Carlos Selmi-Dei, 31 anos (automóvel “Experiência”)

Vítima: Ernesto Bezerra de Sousa, 19 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 27§6

Juristas envolvidos: João Alonso Furtado Memoria (advogado) e Péricles Ribeiro (Juiz Municipal da 2ª vara)

Resultado: O réu foi absolvido, pois o fato foi casual.

Processo: 1929/01

Réu: Manoel Pereira da Silva, 24 (automóvel nº 66-P)

Vítima: José Nogueira da Costa, 28 anos

Artigo(s) do Código Penal: -

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça) e Péricles Ribeiro (Juiz Municipal de 1ª vara)

Resultado: Processo arquivado após inquérito policial porque o fato foi casual.

Processo: 1929/02

Réu: Raymundo Ferreira Lima, 24 anos (automóvel nº 254-P)

Vítima: Maria Evangelina, 4 anos

Artigo(s) do Código Penal: -

Juristas envolvidos: Clodoaldo Pinto (2º Promotor de Justiça) e Péricles Ribeiro (Juiz Municipal de 2ª vara)

Resultado: Processo arquivado após inquérito policial porque o fato foi casual.

Processo: 1929/03

Réu: Aluisio Martins Rodrigues, 27 anos (automóvel nº 75)

Vítima: Wilson Cavalcante Gondim, 12 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306 e 409

Juristas envolvidos: Raymundo Gomes de Mattos (advogado), João Jorge Pontes Vieira (1º Promotor Público) e Péricles Ribeiro (Juiz Municipal de 2ª vara)

Resultado: O réu foi condenado, mas teve a pena suspensa (*sursis*).

Processo: 1929/04

Réu: João Fiusa, 26 anos (automóvel nº 226-P)

Vítima: Maria da Gloria Salles, 22 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça), José Feliciano Augusto de Athayde (advogado) e Virgílio Gomes de Oliveira (Juiz Municipal)

Resultado: O réu foi absolvido, pois o fato foi casual.

Processo: 1929/05

Réu: João Vieira, 21 anos (automóvel nº 352-A)

Vítima: Cel. João Pontes Simões, 43 anos

Artigo(s) do Código Penal: -

Juristas envolvidos: Alfredo Nunes Weyne (1º Delegado Interino de Polícia)

Resultado: O processo foi arquivado, pois houve imprudência da vítima.

Processo: 1929/06

Réus: Gilberto Bemvindo de Vasconcelos, 30 anos (automóvel nº 153-T) e Francisco Baptista Motta, 22 anos (ônibus 436-A)

Vítima: Porfíria Correia Camara, 63 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça), José Feliciano Augusto de Athayde (advogado de Gilberto), Antonio Faustino do Nascimento (advogado de Francisco), Virgílio Gomes de Oliveira (Juiz Municipal) e Gabriel José Cavalcante (Juiz de Direito)

Resultado: Caso considerado casual, não cabendo culpa a nenhum dos *chauffeurs*.

Processo: 1929/07

Réu: Ramon Gusman, 37 anos (automóvel nº 21-O)

Vítima: Manoel Delfino da Silva, 28 anos

Artigo(s) do Código Penal: 306, 27§6

Juristas envolvidos: João Jorge de Pontes Vieira (1º Promotor de Justiça), Raymundo Gomes de Mattos (advogado), Virgílio Gomes de Oliveira (Juiz Municipal) e Gabriel José Cavalcante (Juiz de Direito)

Resultado: Réu absolvido, pois o fato foi considerado casual.

*** Os artigos encontrados nos processos foram:**

Art. 24 - As acções ou omissões contrarias á lei penal que não forem commettidas com intenção criminosa, ou não resultarem de negligencia, imprudencia, ou impericia, não serão passíveis de pena.

Art. 27 - Não são criminosos:

§6 - Os que commetterem o crime casualmente, no exercicio ou pratica de qualquer acto licito, feito com attenção ordinaria;

Art. 42 - São circumstancias attenuantes:

§9 - Ter o delinquente exemplar comportamento anterior, ou ter prestado bons serviços á sociedade;

§11 - Ser o delinquente menor de 21 annos.

Art. 62 - Nos casos em que este codigo não impõe pena determinada e sòmente fixa o Maximo e o minimo, considerar-se-hão tres grãos na pena, sendo o gráo médio comprehendido entre os extremos, com attenção ás circumstancias aggravantes e attenuantes, as quaes serão applicadas na conformidade do disposto no art. 38, observadas as regras seguintes:

§1 - No concurso de circumstancias aggravantes e attenuantes que se compensem, ou na ausencia de umas e outras, a pena será applicada no gráo médio.

Art. 66 - Na applicação das penas serão observadas as seguintes regras:

§1 - Quando o criminoso for convencido de mais de um crime impor-se-lhe-hão as penas estabelecidas para cada um delles.

§3 - Quando o criminoso pelo mesmo facto e com uma só intenção, tiver commettido mais de um crime, impor-se-lhe-ha no gráo maximo a pena mais grave me que houver incorrido.

Art. 297 - Aquelle que, por imprudencia, negligencia ou impericia na sua arte ou profissão, ou por inobservancia de alguma disposição regularmentar commetter, ou for causa involuntaria, directa ou indirectamente de um homicidio, será punido com prisão cellular por dous mezes a dous annos.

Art. 306 - Aquelle que por imprudencia, negligencia ou por inobservancia de alguma disposição regulamentar, commetter ou for causa involuntaria, directa ou indirectamente, de alguma lesão corporal, sera punido com a pena de prisão cellular por quinze dias a seis mezes.

Art. 409 - Enquanto não entrar em inteira execução o systema penitenciario, a pena de prisão cellular será cumprida como a de prisão com trabalho nos estabelecimentos penitenciaros existentes, segundo o regimen actual; e nos

logares em que os não houver, será convertida em prisão simples, com aumento da sexta parte do tempo.

Anexo II: Artigos 98 e 99 do Regulamento Policial de 1917

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

I — Trazer, estando em serviço, a carteira que houver recebido na Inspectoria de vehiculos.

II — Apresentar á Inspectoria a carteira todas as vezes que mudar de padrão ou por factos occorrentes houver necessidade de ser modificada a matricula, para o fim de serem feitas pelo Inspector, no livro competente, as devidas annotações.

III — Dirigir os animaes sem castigos imoderados.

IV — Guiar com prudencia os animaes, carros, bonds ou automoveis para evitar prejuizos ou damnos aos transeuntes e passageiros.

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

VI — Trazer sempre acesas á noite as lanternas collocadas em seus vehiculos.

VII — Guardar ordem quanto ás ruas de subida e descida.

VIII — Diminuir a marcha nas proximidades das esquinas, para evitar encontros com outros vehiculos.

IX — Não abandonar o vehiculo sem que esteja travado em todas as rodas ou entregue á pessoa que dele tome conta.

X — Fazer immediatamente parar o vehiculo, sempre que qualquer autoridade policial, guarda ou policial em serviço, ou autoridade do municipio, lhe fizer por motivo de extrema gravidade signal para esse fim.

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

I — Apresentar-se vestido com asseio e decencia.

II — Não dormir dentro do vehiculo quando em descanço nem fumar em serviço.

III — Não recusar ao serviço, sempre que forem procurados no ponto da estação ou encontrados sem passageiros, salvo tendo o signal de estar o vehiculo impedido em serviço de outrem.

IV — Tratar com polidez e attenciosa defferencia o passageiro, evitando toda e qualquer altercação com o mesmo.

V — Conduzir o passageiro ao logar de seu destino, sem atrazar a marcha do vehiculo, nem atravessar outros quarteirões que não os necessários para lá chegar.

VI — Não exigir do passageiro preço maior que o marcado na tabella, que ficará collocada no interior do vehiculo, rubricada pelo Inspector e perfeitamente á vista do passageiro.

VII — Participar incontinente á Inspectoria o serviço que fizer no transporte de pessoas enfermas, afim de serem applicadas as medidas hygienicas que no caso souberem.

VIII — Revistar o vehiculo, logo que se apear o passageiro, e entregar-lhe qualquer objeto ahi deixado, ou á Inspectoria.

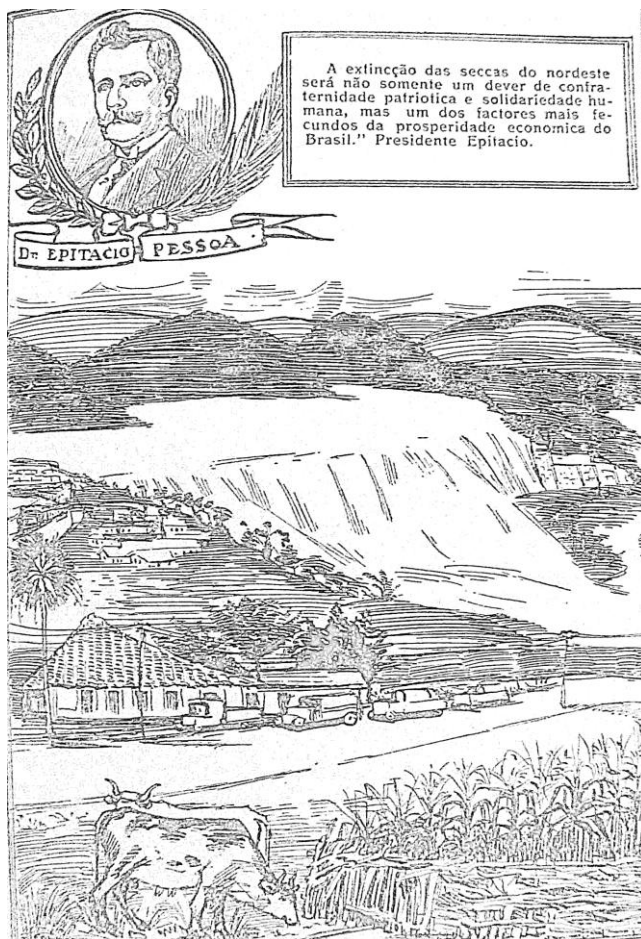
IX — Não estacionar fóra dos pontos marcados pela Inspectoria, nem chamar passageiros.

X — Fazer o motorista de automóvel 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 difficulte o transito.

Anexo III: “Quadro desolador das seccas”

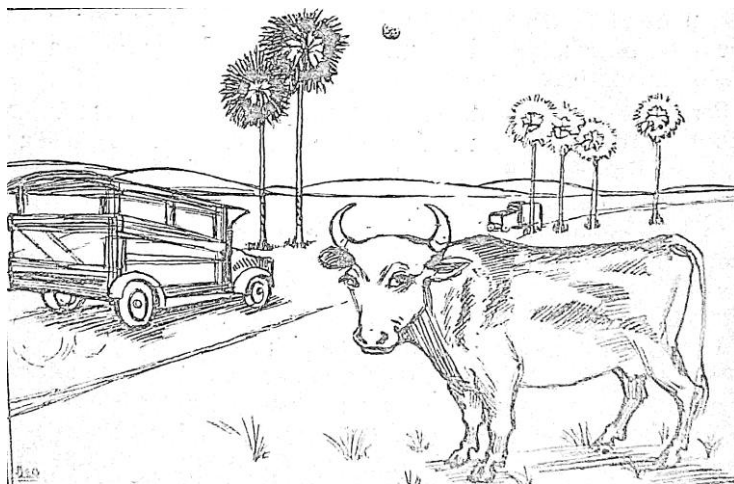
Fonte: CAMARA, Sophocles Torres (dir.). *Almanach: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literario do Estado do Ceará para o anno de 1922*. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1922, p. 522.

Anexo IV: “A solução secular do problema”



Fonte: CAMARA, Sophocles Torres (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o anno de 1922. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1922, p. 523.

Anexo V: “—Ora, quem havia de dizer!!!... Quando o homem quer, não há nada que se metta pelo meio.”



Fonte: CAMARA, Sophocles Torres (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o anno de 1922. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1922, p. 710.

FONTES

Arquivos Judiciais e policiais

Instituições de pesquisa: Arquivo Público do Estado do Ceará, Arquivo Público Intermediário do Estado do Ceará.

Processos Criminais:

APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 01, Nº do Processo: 1920/01; *Ibid.*, 1920/03; *Ibid.*, 1921/02; *Ibid.*, 1921/03; *Ibid.*, 1922/01; *Ibid.*, 1922/02; *Ibid.*, 1922/03;

APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 02, Nº do Processo: 1924/01; *Ibid.*, 1925/03; *Ibid.*, 1926/01; *Ibid.*, 1926/02; *Ibid.*, 1926/03; *Ibid.*, 1926/04; *Ibid.*, 1926/05; *Ibid.*, 1926/06; *Ibid.*, 1926/07; *Ibid.*, 1926/08; *Ibid.*, 1926/10; *Ibid.*, 1926/11; *Ibid.*, 1926/12; *Ibid.*, 1926/13.

APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Crimes de Trânsito, Caixa: 03, Nº do Processo: 1927/01; *Ibid.*, 1927/02; *Ibid.*, 1927/03; *Ibid.*, 1928/01; *Ibid.*, 1928/02; *Ibid.*, 1929/01; *Ibid.*, 1929/02; *Ibid.*, 1929/03; *Ibid.*, 1929/04; *Ibid.*, 1929/05; *Ibid.*, 1929/06; *Ibid.*, 1929/07.

Registros policiais e queixas:

APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Secretaria de Polícia e Segurança Pública, Série: Registro, Sub-série: Suicídios, mortes, ferimentos, acidentes e incêndios, Caixa: 25, Livro 189

APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Registro, Sub-série: Queixas, Caixa: 23, Livro: 176; *Ibid.*, Livro 177; *Ibid.*, Livro 178; *Ibid.*, Livro 179

APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Grupo: Chefatura de Polícia, Série: Termos, Subsérie: Exames de condutores de veículos, Caixa: 86, Livro: 195; *Ibid.*, Livro 196.

Outros:

APEC, Fundo: Tribunal de Justiça, Série: Ações Criminais, Subsérie: Ofícios diversos, Caixa: 04, Ofício: 1925/02.

“Quadro demonstrativo das despesas realizadas pela Chefatura de Polícia, no mez de Novembro de 1924”. Caixa: Polícia (1920-1933). Não está inserido em nenhum fundo documental.

Crônicas e memórias

Instituições de pesquisa: Biblioteca do Centro de Humanidades da Universidade Federal do Ceará, Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel.

ADERALDO, Mozart Soriano. *A praça*. Fortaleza: R. Esteves, 1989.
_____. *História abreviada de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada*. Fortaleza: UFC, 1974.

ALENCAR, Edigar de. *Fortaleza de ontem e anteontem*. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980.

AZEVEDO, Miguel Ângelo (Nirez). *Cronologia ilustrada de Fortaleza: roteiro para um turismo histórico e cultural*. Fortaleza: Edições UFC/BNB, 2001.

AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça: reminiscências*. [1980] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/Casa José de Alencar, 1992.

BARROSO, Gustavo. História da Praça do Ferreira. In: _____. *À margem da história do Ceará*. [1959] v. 2. 3ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo/ Fortaleza: ABC editora, 2004.

_____. Oitizeiro do Rosário. O automóvel de Júlio Pinto. In: _____. *Memórias: Coração de menino*. Liceu do Ceará. Consulado da China. [1939] 2ª ed. Fortaleza: Governo do Estado do Ceará, 1989.

COLARES, Otacílio. *Crônicas de Fortaleza e do Siará Grande*. [1976]. Fortaleza: UFC/PMF, 1980.

CORRÊA, Afranio Estevão. *Os automóveis de Cuiabá - décadas de 20 e 30: histórias contadas com a leveza da crônica*. Rio de Janeiro: Litteris, 199.

GIRÃO, Raimundo. *Fortaleza e a crônica histórica*. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar, 2000.

MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou: crônicas históricas da Fortaleza antiga*. [1938] Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.

NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. [1954] 2ª ed. Fortaleza: Editora da UFC/PMF, 1980.

Leis, regulamentos e mensagens

Instituições de pesquisa: Acervo particular de Miguel Ângelo de Azevedo, Arquivo Público do Estado do Ceará, Biblioteca da Assembleia Legislativa do Ceará, Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel, Câmara dos Deputados (*online*).

DECRETO nº 866, de 10 de março de 1925, que dava novo Regulamento á Inspectoria de Vehiculos. In: APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Decretos, Caixa: 04, Livro: 14.

ESTADO DO CEARÁ. *Regulamento policial*. Fortaleza: Est. Graphico A. C. Mendes, 1917. Disponível no

LEI nº 2197, de 20 de outubro de 1924, que autorizava o Poder Executivo a reformar a Inspectoria de Vehiculos. In: APEC, Fundo: Governo do Estado do Ceará, Série: Leis, Caixa: 08, Livro: 40.

PREFEITURA DE FORTALEZA. *Codigo municipal*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933.

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. *Coleção de Leis do Brasil*. Vol. Fasc. X, 1890, p. 2664.

SECRETARIA DE POLÍCIA E SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO DO CEARÁ. *Veículos e acidentes*: estatística do ano de 1939. Fortaleza: Departamento de Cultura, Divulgação e Propaganda do Estado do Ceará.

SILVA, Dr. João Thomé de Saboya e. Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Ceará. 1917.

Periódicos

Instituições de pesquisa: Acervo particular de Miguel Ângelo de Azevedo, Biblioteca Nacional (*online*), Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel, Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR) (*online*), Instituto do Ceará.

Jornais:

A Época, 10/05/1918;

A Esquerda - 17/02/1928

A Lucta - 01/12/1920;

A Noite - 12/04/1918;

A Razão - 18/05/1929, 23/05/1929;

Correio da Manhã - 21/07/1913, 29/04/1918;
Correio do Ceará - 07/07/1928, 10/07/1928, 24/08/1928, 18/05/1929,
 02/10/1929, 14/11/1929, 07/12/1929;
Diário do Ceará - 26/05/1929
Fon-Fon - 08/08/1914;
Gazeta de Noticias - 16/01/1928, 16/01/1929, 22/05/1929, 28/07/1929;
Jornal do Comércio - 11/06/1926, 17/01/1929, 07/12/1929;
O Ceará - 27/09/1928
O Diabo a 4 - 07/09/1923, 22/09/1923, 27/09/1924, 02/10/1923,
 02/08/1924;
O Imparcial, 11/05/1918;
O Nordeste - 02/03/1932;
O Povo - 23/01/1928, 16/05/1929, 08/05/1929.

Almanaque do Ceará:

CAMARA, Sophocles Torres (dir.). *Almanack do Ceará para 1914*. Fortaleza: Typ. A. C. Mendes, 1914;

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1920. Fortaleza: Typ. Moderna, 1920.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1921. Fortaleza: Typ. Moderna, 1921.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1922. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1922.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1924. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1924.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1925. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1925.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1926. Fortaleza: Typ. Gadelha, 1926.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1928. Fortaleza: Typ. Progresso, 1927.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1929. Fortaleza: Typ. Progresso, 1928.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará para o ano de 1930. Fortaleza: ?, 1929.

_____ (dir.). *Almanach*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário do Estado do Ceará. Fortaleza: Est. Graphico Ucraina, 1931.

MARINHO, Silveira (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário para o ano de 1933. Fortaleza: Tip. Minerva, 1932.

_____ (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário para o ano de 1936. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1935.

_____ (dir.). *Almanaque do Estado do Ceará*: estatístico, administrativo, mercantil, industrial e literário para o ano de 1937. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1936.

Obras jurídicas

SEABRA JUNIOR, Gregorio Garcia. *Accidente de automoveis*: delictos profissionaes dos automobilistas. Doutrina - Jurisprudencia - Legislação. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurillo, 1918.

FERREIRA, Waldemar. *A responsabilidade por accidente no transporte gracioso por automovel*. São Paulo: São Paulo Editora, 1930.

Outros

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio da língua portuguesa*. Coord. Marina Baird Ferreira, Margarida dos Anjos. 5ª ed. Curitiba: Positivo, 2010.

BIBLIOGRAFIA

- BANN, Stephen. A história e suas irmãs: direito, medicina e teologia. In: _____. *As invenções da história: ensaios sobre a representação do passado*. Trad. Flávia Villas-Boas. São Paulo: Editora da UNESP, 1994.
- BARBOSA, Carlos Henrique de Moura. *Cidade das máscaras: carnavais na Fortaleza das décadas de 1920 e 1930*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2007.
- BARROS, José D'Assunção. *Cidade e história*. Petrópolis: Vozes, 2007.
- BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou o ofício do historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.
- BOLTANSKI, Luc. Les usages sociaux de l'automobile: concurrence pour l'espace et accidents. In: *Actes de la recherche en sciences sociales*. vol. 1, n.º 2, mars 1975. Disponível em http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/arss_0335-5322_1975_num_1_2_2456, acessado no dia 29 de agosto de 2013 às 21:15.
- BRESCIANI, Maria Stella. A cidade das multidões, a cidade aterrorizada. In: PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.
- _____. A cidade: objeto de estudo e experiência vivenciada. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. vol. 6, n.º 2, 2004. Disponível em <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/113/97>, acessado no dia 24 de janeiro de 2014 às 19:45.
- CAMARGO, Ana Maria. Os arquivos e o acesso à verdade. In: SANTOS, Cecília MacDowell; TELES, Edson; TELES, Janaína de Almeida (orgs.). *Desarquivando a ditadura: memória e justiça no Brasil*. vol. 2. São Paulo: HUCITEC, 2009.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. História e paradigmas rivais. In: _____. VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- CASTRO, Hebe. História social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CERTEAU, Michel de. Fazer com: usos e táticas. Caminhadas pela cidade. In: _____. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. 18ª ed. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2012.

_____. A operação historiográfica. In: _____. *A escrita da História*. Trad. Maria de Lourdes Menezes. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010, pp. 65-119.

CHALHOUN, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

COSTA, Angela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Wanderley Correia; SOUSA, Maria Salette de *et al.* (orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

COSTA, Sandro da Silveira. *Os transportes motorizados em Florianópolis: percepções e sensibilidades cotidianas (1920-1941)*. Tese de doutorado. Florianópolis: UFSC, 2010.

DAVIS, Natalie Zemon. *Histórias de perdão e seus narradores na França do século XVI*. Trad. José Rubens Siqueira. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

_____. *O retorno de Martin Guerre*. Trad. Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

DUBY, Georges. *O domingo de Bouvines: 27 de julho de 1214*. Trad. Maria Cristina Frias. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. vol. 1. 2ª ed. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.

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

GEERTZ, Clifford. Descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura. In: _____. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

GINZBURG, Carlo. Checking the evidence: the judge and the historian. In: *Critical Inquiry*. vol. 18, nº 1, 1991. Disponível em <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1343716?uid=2&uid=4&sid=2110367848385>, acessado em 26 de novembro de 2013 às 18:00.

_____. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. Trad. Rosa Freire d'Aguiar e Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

_____. *Relações de força: história, retórica, prova*. Trad. Jônatas Batista Neto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

- _____. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: _____. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. 2ª ed. Trad. Frederico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Trad. Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- GRINBERG, Keila. A história nos porões dos arquivos judiciais. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (orgs.). *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2012.
- GUMBRECHT, Hans Ulrich. Automóveis. Linhas de montagem. In: _____. *Em 1926: vivendo no limite do tempo*. Trad. Luciano Trigo. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HERSCHMANN, Michael; PEREIRA, Carlos. O imaginário moderno no Brasil. In: _____. (orgs.). *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.
- KARNAL, Leandro; TATSCH, Flavia Galli. Documento e história: a memória evanescente. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (orgs.). *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2012.
- KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, ARJUN. *A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural*. Trad. Agatha Barcelar. Niterói: EdUFF, 2008.
- LE GOFF, Jacques. Antigo/moderno. Documento/monumento. In: _____. *História e memória*. Trad. Eduardo Leitão *et al.* Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. A consolidação da hegemonia. In: _____. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- LEVI, Giovanni. Comportamentos, recursos, processos: antes da “revolução” do consumo. In: REVEL, Jacques (org). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Trad. Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- _____. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Trad. Magda Lopes. São Paulo: Editora da UNESP, 1992.
- MAUSS, Marcel. As Técnicas Corporais. In: _____. *Sociologia e Antropologia*. v.2. Trad. Mauro W. B. de Almeida. São Paulo: EPU/EDUSP, 1974.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil 3*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

NEVES, Margarida de Souza. O povo na rua: um “Conto de duas cidades”. In: PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

NOGUEIRA, Carlos Eduardo Vasconcelos. *Tempo, progresso, memória: um olhar para o passado na Fortaleza dos anos trinta*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2006.

PADILHA, Márcia. *A cidade como espetáculo: publicidade e vida urbana na São Paulo nos anos 1920*. São Paulo: Annablume, 2001.

PROST, Antoine. *Doze lições sobre a história*. 2ª ed. Trad. Guilherme João de Freitas Teixeira. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: _____ (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Trad. Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RICOEUR, Paul. Fase documental: a memória arquivada. O historiador e o juiz. In: _____. *A memória, a história, o esquecimento*. Trad. Alain François et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007.

RIOS, Kênia Sousa. *Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932*. 2ª ed. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.

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

SALIBA, Elias Thomé. Pequena história do documento: aventuras modernas e desventuras pós-modernas. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (orgs.). *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2012.

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

_____. *A modernidade sobre rodas: São Paulo, tecnologia automotiva e cultura nos anos 20*. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000.

SCHAFF, Adam. *História e verdade*. 2ª ed. Trad. Maria Paula Duarte. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

SEVCENKO, Nicolau. A inserção compulsória do Brasil na *Belle époque*. In: _____. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1999.

_____. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

- _____. Introdução. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos no Rio. In: _____ (org.). *História da vida privada no Brasil 3*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- _____. Metrôpole: matriz da lírica moderna. In: PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.
- _____. *Orfeu extático na metrópole*: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. *Fortaleza: imagens da cidade*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 2001.
- _____. *Na senda do moderno*: Fortaleza, paisagem e técnica nos anos 40. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUC, 2000.
- _____. *Rumores*: a paisagem sonora de Fortaleza (1930-1950). Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.
- THOMPSON, Edward Palmer. Introdução: costume e cultura. Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial. In: _____. *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. Trad. Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- VAINFAS, Ronaldo. Caminhos e descaminhos da história. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história*: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- _____. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história*: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. 4ª ed. Trad. Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneipp. Brasília: UnB, 1998.
- WISE, David Burgess. *Carros famosos*. Trad. Fernando de Castro Ferro. São Paulo: Melhoramentos, 1975.