

# Gisafran Nazareno Mota Jucá\*

## Fortaleza na visão dos idosos: onde o público e o privado se entrecruzam.\*\*

**RESUMO:** Se a cidade representa um continuum, entre o ontem e o hoje, o depoimento de pessoas idosas constitui uma fonte preciosa, que ultrapassa a simples função de um recurso alternativo para se obter um maior número de informações. Apesar do respeito que deve ser dedicado aos velhos, mantido pela tradição, a prática cotidiana nas sociedades modernas marginaliza os idosos, canalizando toda vitalidade, divulgada através da mídia, à figura dos jovens, capazes de cativar o outro e ultrapassar as barreiras impostas pela tradição. Entretanto, com a descoberta dos horizontes da memória, a dimensão social do objeto estudado se amplia, pois o individual e o coletivo, expressos através dos depoimentos, permite-nos uma compreensão diferente da transmitida pela documentação tradicional. Mesmo distanciados do convívio social competitivo, os velhos são independentes para apresentar suas opiniões a respeito de diversos aspectos da vida urbana.

**Palavras-chave:**

História e memória;  
história urbana; história  
oral; memória dos velhos.

## 1 A diversidade de temas e fontes na história urbana.

A dimensão do espaço social presente na vida das cidades reflete a pluralidade de assuntos e de agentes que se entrecruzam, levando o historiador a reconhecer a necessidade de optar por um tema específico, a fim de evitar uma digressão no roteiro traçado, que torna viável apenas a narração de uma seqüência de eventos, que se relacionam ou se envolvem, no corte cronológico estabelecido.

Além da diversidade de assuntos, que se fazem presentes no cotidiano das cidades, a variedade dos agentes nele envolvidos ampliam as perspectivas de estudo a elas dedicadas, ao mesmo tempo em que levam o historiador a uma melhor ponderação de como escolher os agentes a serem analisados. Estas considerações relacionam-se diretamente com a minha experiência, vivenciada quando da elaboração de uma Tese de Doutorado, referente à

(\*\*)O presente artigo tem como base a Tese apresentada ao Concurso de Professor Titular do Departamento de História da Universidade Estadual do Ceará, *Fortaleza Na Visão dos Velhos*, defendida em 15 fev. 2001, 172 p.

História Urbana do Recife e de Fortaleza.<sup>1</sup> Na busca de elementos que pudessem melhor definir o perfil das duas capitais, debruçamo-nos sobre diversos documentos selecionados, envolvendo desde a documentação oficial, ou seja, as atas das Câmaras Municipais e a Legislação voltada à temática urbana, destacando alguns jornais, editados nas duas capitais, representando posições ideológicas específicas de encarar a questão tratada, uma vez que cada um deles constituía um canal divulgador de olhares diferenciados sobre a realidade urbana.

Entretanto, mesmo reiterando o valor da documentação consultada, percebemos os limites presentes em tais fontes, o que nos motivou a buscar outra alternativa de melhor entender a realidade urbana.

## 2. A história oral: uma nova modalidade para melhor compreender o urbano.

A princípio, o uso da História Oral se nos afigurava como um recurso complementar ao conteúdo obtido através das fontes documentais. Todavia, o conhecimento progressivo que ia sendo adquirido por intermédio de novas leituras a respeito da História Oral, seguindo o roteiro definidor da influência francesa: nova história, novos temas, novas abordagens, levou-nos mais além.

Embora o enlevo inicial pela História Oral nos motivasse a utilizá-la como um recurso de dar voz aos ausentes do tema estudado, tencionando determo-nos exclusivamente nos depoimentos dos excluídos da História, aos poucos fomos percebendo o significado maior da dimensão dessa opção metodológica.

Ao penetrar no estudo da relação existente entre Memória e História, procurando realçar a associação presente entre o coletivo e o individual, descobrimos uma nova dimensão de análise. Apesar do emaranhado apresentado nas interpretações, oriundas da distinção entre história e memória, proposta por Halbwachs, baseamo-nos na seguinte ponderação:

*“Afiml, compreendemos a história como uma construção que, ao resgatar o passado (campo também da memória), aponta para formas de explicação do presente e projeta o futuro. Este operar, próprio do fazer histórico na sociedade, encontraria em cada indivíduo um processo interior*

<sup>1</sup> JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e Reverso do Perfil Urbano do Recife e de Fortaleza: 1945 – 1960*, 566 p., defendida em 1993, na Universidade de São Paulo, na área de História Social. A parte relativa à capital cearense foi publicada, em setembro de 2000, pela Annablume Editora, com o apoio da Secretaria da Cultura e Desporto do Estado do Ceará, sob o título *Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza: 1945-1960*, 195 p.

*semelhante (passado, presente e futuro) através da memória. Diferentemente de Halbwachs, veríamos a história e a memória como, apesar de distintos, mantendo significativas intersecções.*<sup>2</sup>

Portanto, a apropriação dos dois conceitos amplia a possibilidade de compreensão da história estudada, superando as precauções recomendadas pelos cautelosos defensores de uma rígida metodologia na reconstrução do passado.

Apesar de não nos apegarmos em demasia à preocupação em estabelecer as diferenças entre memória e história, apresentada por Halbwachs, é impossível desconhecer a sua decisiva contribuição ao reconhecimento da função social da memória. Anteriormente só se priorizava a memória no ponto de vista individual, associada ao estudo da Psicologia. A descoberta de um horizonte mais amplo da memória, permitindo situá-la numa relação social dinâmica e não apenas como um valor particularizado constitui a essência de sua significativa contribuição. A definição do que Ele intitulava “*campos de significado*” representava os quadros sociais que serviam de ponto de referência aos estudiosos, classificados como fundamentais para fazer brotar a lembrança do passado.<sup>3</sup>

A memória é considerada, de acordo com a dimensão social que representa, uma realidade onde se mesclam o individual e o coletivo, possibilitando uma compreensão diferenciada daquela transmitida pela documentação tradicional. Além do mais, ela permite revelar aspectos ou espaços sociais outrora esquecidos ou relegados, fazendo brotar a lembrança dos que se consideravam excluídos do processo histórico.

Uma das críticas apresentadas às possíveis limitações presentes no uso da memória como recurso de compreensão do passado decorre da escolha dos entrevistados. Em grande parte dos trabalhos publicados não se encontra nenhuma referência aos motivos da indicação das pessoas entrevistadas, o que pode reforçar o argumento de uma proposta preconcebida, garantindo de antemão a validade das conclusões a serem apresentadas. Partindo dessa questão, justifica-se a nossa opção em trabalhar com pessoas idosas, a fim de procurar ir além do universo social apresentado pelos documentos oficiais ou

<sup>2</sup> MONTENEGRO, Antonio Torres. *História Oral e memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1991, p. 17-18. Conforme nos lembra Deleuze, “... essa identidade da memória... é sempre apresentada por Bergson de duas maneiras: ‘conservação e acumulação do passado no presente’. Ou então: ‘seja porque o presente encerra distintamente a imagem sempre crescente do passado, seja sobretudo porque ele, pela sua contínua mudança de qualidade, dá testemunho da carga cada vez mais pesada que alguém carrega em suas costas à medida que vai cada vez mais envelhecendo.’ “ Cf. DELEUZE, Gilles. *Bergsonismo*. Trad. Luiz B. L. Orlandi. São Paulo: Ed. 34, 1999, p. 39.

<sup>3</sup> Cf. HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, 1990.

pelos jornais, envolvidos em situações específicas de representação ideológica dos grupos que os dirigem. A razão principal de trabalhar com depoimentos de pessoas idosas reside na descoberta do valor histórico que eles representam, resgatando-lhes o valor presente em suas memórias.

### 3. Visões transparentes de velhos depoentes.

A classificação dos idosos como algo ultrapassado e desconexo do presente resulta dos próprios valores estabelecidos na sociedade contemporânea. Para se comprovar a validade de um determinado produto, sempre se recorre à presença de pessoas jovens, que proporcionem uma imagem cativante da mensagem divulgada. Apesar das campanhas assistenciais ou de determinados eventos rememorativos, os idosos momentaneamente são apresentados como merecedores de atenção ou mesmo de apoio social. Como eles não participam do setor produtivo ou decisório da sociedade ficam à margem da dinâmica social, num estado de passividade, vendo a vida passar.

Se o idoso é representado como um ser humano incapaz de acompanhar o progresso almejado, a significância do valor de sua experiência é desconhecida. Mesmo não podendo demonstrar sua capacidade de trabalho para aumentar o setor produtivo, os conhecimentos adquiridos, ao longo de sua vida, representam um manancial orientador à nova geração. Além disso, o seu distanciamento das atividades dinâmicas das sociedades não deve trazer à baila uma comprovação do desvanecimento, sempre presente na relação estabelecida com um velho. A distância que lhe é imposta de um convívio social competitivo proporciona uma independência de apresentar suas opiniões a respeito de diferentes aspectos da vida social. Afinal, já não se encontra subordinado às determinações estabelecidas pelo comprometimento social de alguma entidade, à qual estaria associado. Por isso, as informações prestadas por pessoas idosas trazem subsídios valiosos à compreensão do passado, uma vez que são apresentadas de uma maneira mais espontânea, deixando fluir o conteúdo restaurador do passado.

A decisão em recorrer aos velhos a fim de ampliar a visão histórica desejada sobre a vida urbana em Fortaleza não se pauta exclusivamente no intuito de ampliar as informações procuradas. Para tanto, é mister destacar o conceito de cultura popular não como uma “*totalidade orgânica, fechada sobre si mesma...*” ou

*“ ... como uma outra cultura ao lado (ou no fundo) da cultura dominante, mas como algo que se efetua por dentro dessa mesma cultura, ainda que para resistir a ela.”<sup>4</sup>*

A sua avaliação possui um significado maior, pois através de relatos que nos remetem a uma memória coletiva, apresentando uma paisagem onde indivíduos e espaços sociais se complementam, apesar das lacunas que muitas vezes ficam nos depoimentos prestados. Afinal, é bom não esquecer que

*“Nunca podemos recuperar totalmente o que foi esquecido. E talvez seja bom assim. O choque do resgate do passado seria tão destrutivo que, no exato momento, forçosamente deixaríamos de compreender nossa saudade. Mas é por isso que a compreendemos e tanto melhor quanto mais profundamente jaz em nós o esquecido.”<sup>5</sup>*

Benjamin deixa clara a persistência dos limites na História tanto na tentativa de recuperar o passado quanto no sonhado controle do tempo histórico, capaz de proporcionar o desfecho dos acontecimentos, anseio alimentado pelos defensores do poder da razão como guia seguro na busca de uma modernidade desejada. Por isso, a “*rua de mão única*” possui vários cruzamentos, configurando-se como um labirinto, onde diferentes agentes históricos constituem um desafio à racionalidade. E na complexidade dos componentes da vida urbana, o papel dos velhos, expresso através das opiniões coletadas, pode ser fundamental à compreensão do que havia sido esquecido, dependendo de uma decisão do pesquisador de incluí-lo no contexto estudado.

O reconhecimento do valor de longas experiências de vida, a ausência de um compromisso dos idosos em relatar apenas o que interessa a uma autoridade imediata, como acontece entre os que exercem uma função ativa nos diferentes espaços urbanos, já bastariam como argumentos convincentes. Contudo, o espaço que lhes foi roubado pela modernização, implantada na sociedade atual, onde os idosos constituem peças obsoletas e, por conseguinte, descartáveis, serve como estímulo a rememorar o passado, quando se sentiam melhor situados na realidade urbana.

Como testemunho da íntima ligação ente os idosos e a rememoração de um tempo remoto, nada melhor do que ouvir um de seus testemunhos:

<sup>4</sup> CHAUI, Marilena. *Conformismo e Resistência: aspectos da cultura popular no Brasil*. 4a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 24. No nosso entender, o conceito de cultura popular não deve ser concebido apenas como uma resistência à “cultura dominante”, mas como algo mais além deste limite, pois conforme Peter Burke nos adverte: “A fronteira entre as várias culturas do povo e as culturas das elites ... é vaga e por isso a atenção dos estudiosos do assunto deveria concentrar-se na interação e não na divisão entre elas.” – Cf. BURKE, P. *Cultura Popular na Idade Moderna*. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 16-17.

<sup>5</sup> Cf. BENJAMIN, Walter. *Rua de Mão Única: obras escolhidas II*. 2a. ed. Trad. Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. São Paulo: Brasiliense, s.d., p. 104-105.

*“Se o mundo se abre para a imaginação, mas não nos pertence mais, o mundo do passado é aquele no qual, recorrendo a nossas lembranças, podemos buscar refúgio dentro de nós mesmos, debruçarmo-nos sobre nós mesmos e nele reconstruir nossa identidade... Devemos continuar a escavar: Cada vulto, gesto, palavra ou canção, que parecia perdido para sempre, uma vez reencontrado, nos ajuda a sobreviver.”<sup>6</sup>*

Das 09 (nove) entrevistas que realizamos, em Fortaleza, 05 (cinco) foram com idosos do sexo masculino e 04 (quatro) com mulheres, todos na faixa dos 70 a 91 anos. Apesar das peculiaridades próprias de cada gênero, a saudade de um passado distante constitui o elo comum, que os aproxima, principalmente ao se referirem aos problemas da vida urbana atual.

#### 4. A expansão urbana de Fortaleza:

Desde a segunda metade do século XIX, Fortaleza dava sinais de crescimento econômico, com a instalação de novos serviços e equipamentos urbanos e o surgimento de esparsas fábricas. Todavia, se o seu aumento populacional foi alimentado sobretudo pela abolição do trabalho compulsório e pela existência de secas periódicas, naquele século, foi sobretudo após a II Segunda Guerra Mundial que o crescimento urbano de Fortaleza foi acelerado, sintetizado através de uma singela, mas expressiva classificação, de autoria do Arquiteto Liberal de Castro; “a inchação” da cidade.<sup>7</sup>

Apesar de Jacarecanga e Benfica ainda serem considerados bairros elegantes, a Aldeota manifestava seu crescimento, embora os seus limites não ultrapassassem o final da linha dos bondes, entre as ruas Silva Paulet e José Vilar. O plano de Fortaleza, elaborado em 1952 pelo Engenheiro Sabóia Ribeiro, propunha o alargamento de algumas ruas do centro da cidade, que não foi realizado, em decorrência da reação dos proprietários de imóveis ali situados. O alargamento autorizado só atingia a direção centro-sul.

Mesmo registrando-se a permanência de algumas residências na área central, diversas famílias de melhores posses moravam na Praia de Iracema, apesar da conseqüente desvalorização imobiliária de sua área em virtude do avanço do mar, provocado pelas alterações causadas com a continuidade das obras de instalação do porto do Mucuripe.

<sup>6</sup> BOBBIO, Norberto. *O Tempo da Memória: de senectude e outros escritos autobiográficos*. Trad. Daniela Versiani. Rio de Janeiro, 1997, p. 55.

<sup>7</sup> Sobre o histórico da expansão urbana de Fortaleza, vide CASTRO, José Liberal de. Apresentação. Introdução: a cidade in: P R E F E I T U R A MUNICIPAL DE FORTALEZA – *A Administração Lúcio Alcântara*. Mar. 79/maio. Fortaleza: Grafisa, 1982 e \_\_\_\_\_. *Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza*. Fortaleza: Imp. Univ. UFC, 1977.

O luxo e o bom acabamento das residências da Aldeota davam-lhe uma aparência atrativa se comparado a outros bairros da cidade. Novas ruas foram abertas, partindo da praia, em direção ao novo pólo de atração da cidade. As residências modernas e elegantes, denominadas bangalôs, iam sendo construídas em espaços, onde anteriormente só existia matagal. A partir da década de cinquenta passou a representar o bairro predileto da classe alta e, apesar do Benfica e de Jacarecanga ainda abrigarem famílias de destaque, o novo símbolo de “status social” era morar na Aldeota, considerado o centro residencial “mais grã-fino da cidade.”

O bairro Joaquim Távora, embora situado num espaço menos valorizado do que a Aldeota, era disputado pela classe média, pois pela Visconde do Rio Branco, sua principal rua, circulavam os carros na rota que partia em direção ao centro-sul do Estado. A avenida 13 de Maio foi aberta em 1950. Apesar de não seguir à risca o plano urbanístico da cidade, a nova avenida foi sendo ocupada com a instalação de boas residências. Com a ligação das ruas Barão de Aratanha e Jaime Benévolo à 13 de Maio, a valorização do bairro, a princípio chamado Redenção, cresceu e, desde 1956, o segundo bairro elegante da cidade passou a ser chamado Bairro de Fátima.

Outra referência ao crescimento da cidade era a avenida João Pessoa, que ligava o Benfica a Parangaba. Em virtude do intenso tráfego e dos acidentes ali registrados, ela passou a ser classificada como “avenida da morte”.

Fortaleza crescia sem obedecer a um planejamento. Muitas áreas que deveriam ser reservadas à instalação de praças foram sendo ocupadas, sem seguir nenhuma orientação básica. O alargamento das principais ruas, previsto no plano Sabóia Ribeiro, na década de cinquenta, continuava um problema insolúvel. A avenida mais larga da capital era a Bezerra de Menezes. Todavia, não em todo o seu trajeto, pois ao aproximar-se da linha férrea, no bairro de Otávio Bonfim, havia um desalinhamento das casas ali construídas, além de outros pontos desiguais que podiam ser observados ao longo do seu percurso.

Com o crescimento da cidade, cada vez mais os bairros pobres cresciam, sendo considerados espaços pouco recomendáveis às famílias de boa tradição. Além das favelas do Pirambu e do Mucuripe, havia o Cercado do Zé Padre, o Lagamar, o Morro do Ouro, situado entre o açude João Lopes e o atual Monte

Castelo, além da Varjota, Papoquinho e da estrada de Ferro. Também era ocupado pela população carente o Morro do Moinho, entre a estação ferroviária e o cemitério São João Batista, além do bairro de São João do Tauape, que se estendia à área mais baixa do Lagamar. À margem da BR-116 ficava o Alto da Balança e, antes de Mecejana, havia a localidade denominada Cajazeiras.<sup>8</sup>

A partir de 1945, os dois bairros mais pobres eram o Arraial Moura Brasil, na parte baixa da cidade, localizado entre o centro comercial e a região da praia e o Pirambu, na parte costeira e noroeste do centro. No primeiro, o avanço do mar, durante o inverno e principalmente após o início das obras do porto, provocava uma situação aflitiva aos seus moradores. Apesar de outras praias atingidas, era no Arraial Moura Brasil, onde o problema se agravava.

A preocupação em isolar a pobreza parecia o melhor remédio para salvaguardar a cidade e, na medida em que aumentava o número de casebres em áreas denominadas marginais, mais crescia a preocupação em afastar a pobreza dos espaços valorizados na cidade. Entretanto, os bairros pobres não ocupavam apenas um espaço específico da cidade, pois além dos bairros pobres mais populosos, a presença da pobreza se fazia sentir em diversas áreas da cidade.

## 5. A precaridade dos serviços urbanos na perspectiva analítica dos velhos.

Após a Segunda Guerra Mundial, com o declínio da hegemonia britânica no contexto internacional, as empresas responsáveis pela prestação de serviços básicos às cidades, como transportes, iluminação ou mesmo saneamento, foram dissolvidas ou encampadas pelas autoridades estatais. A partir de 1947, a Ceará Light retirou os seus bondes de circulação, em decorrência da encampação das empresas de luz e força no Ceará. Os bondes tinham sido considerados como símbolo do desenvolvimento urbano.

Por isso, a retirada dos trilhos instalados na cidade provocou comentários saudosistas sobre a extinção do velho sistema de transporte. Para Dona Anita,

*“Nesse tempo tinha bonde e ônibus também Você pagava tostões... o bonde saía do fim da linha da Aldeota pra Praça do Ferreira. A Praça do Ferreira era cheia de boxes, tinha restaurante, tinha um relógio grande. Era feia.”<sup>9</sup>*

<sup>8</sup> Acerca do crescimento da cidade, vide CASTRO, José Liberal de. Apresentação. Introdução: a cidade in P.M.F. – *A administração Lúcio Alcântara*. Mar. 79/maio. Fortaleza: Grafisa, 1982.

<sup>9</sup> Entrevista com a Senhora Anita Severino Máximo



De acordo com as lembranças do Sr. Raimundo Pinto Mesquita,

*“Quando eu cheguei aqui só tinha, a gente só andava de bonde. Só funcionava uma empresa de ônibus, a Severino, que saía da Praça José de Alencar e ia até o Prado, que nessa época era um campo de futebol, onde hoje se encontra a Escola Técnica Federal. Mas bonde tinha, o bonde da Prainha, o de São Gerardo, o da Parangaba, o de Joaquim Távora, o do Soares Moreno e um que saía da praça do 5º. Batalhão. Fortaleza era tranqüila e a gente podia andar tranqüilo, pois mesmo fora de hora encontrava uma polícia especial, que a gente chamava ‘Madalena’.”<sup>10</sup>*

E os bondes não simbolizavam apenas um convencional meio de transporte, a fim de garantir a presença dos seus passageiros nos horários estipulados. Na opinião do Sr. José João da Ponte,

*“Passear de bonde era uma distração, era barato. A primeira experiência, meu tio me preveniu logo: ‘olhe, não vá descer com o bonde em movimento’ e eu perguntei por quê. ‘Porque cai, você não tem prática.’ Acontece que eu assisti um filme de aventura, em que um sujeito pulava. Aí resolvi imitar, dei o sinal pro bonde parar, a minha proposta era do jeito que o bonde vinha eu pular...Ainda hoje eu tava rolando, mas, por Deus vinha um passageiro que deu sinal, eu dei um cavaco, aí juntei os pés e pulei.”<sup>11</sup>*

Também para Senhora Ilda Façanha, o bonde era algo mais do que um simples transporte:

*“O bonde passava na Major Facundo, passava na porta da minha casa. Ele ia da Major Facundo pra Praça do Ferreira. A gente ia passear de bonde no São Gerardo, na bonita Bezerra de Menezes, onde passava o bonde. Era só água, lama, barro vermelho e tudo mato. A gente achava uma beleza. Era o passeio das damas. Ia muita gente em pé fora do bonde e sentado era apertado.”<sup>12</sup>*

<sup>10</sup> Entrevista com o Sr. Raimundo Pinto Mesquita.

<sup>11</sup> Entrevista com o Sr. José João da Ponte.

<sup>12</sup> Entrevista com a Senhora Ilda Façanha Bastos.

E Dona Maria Amália da Silva complementa:

*“Nesse tempo não tinha ônibus, só bonde. A gente andava de bonde. Tinha uma estação no Joaquim Távora. Tinha bonde pra todo canto: Aldeota, Mecejana... no bonde tinha o motoneiro e o condutor e andavam homens, mulheres e crianças. O preço era bem baratinho. As pessoas iam conversando, paquerando.”<sup>13</sup>*

E para quem viera do interior, com mais de trinta anos,

*“Os bondes eram bonitos. A gente entrava e passeava de um bairro a outro. A gente pagava e ia passear e ia se sentar. O bonde passava pela Praça da Bandeira, pela Praça da Estação, pela Praça José de Alencar, pela Praça dos Leões, onde antigamente ficava o palácio do Governo, ao lado da Igreja do Rosário. O bonde passava pegando o povo pela Rua Domingos Olímpio, pela José Bonifácio e pelo Alagadiço. Quando chegava ao fim da linha o condutor virava o bonde ao contrário.”<sup>14</sup>*

Para quem desconhece a Fortaleza de ontem ou mesmo para os estudantes de história, que se acostumaram a associar a presença americana na vida urbana do pós-guerra como símbolo da modernização, é importante perceber que nem sempre as melhorias propaladas correspondem a um benefício social para a coletividade. Se o automóvel importado nos anos cinquenta representava um símbolo de destaque, ao seu proprietário, é bom lembrar que em relação aos serviços públicos, a substituição dos velhos bondes pelos ônibus não constituía uma melhoria na qualidade dos serviços prestados.

O Sr. Raimundo Pinto Mesquita nos comprova tal situação:

*“Eu me recordo quando os bondes foram extintos. Foi nos quarenta. Então surgiram os ônibus, que eram mal feitos, cobertos por lonas e pintados à tinta óleo. A primeira empresa foi a do Severino Ribeiro e depois surgiu a do Oscar Pedreiro, que fazia a linha do Carlito Pamplona. A cidade foi começando a crescer e foram surgindo outras*

<sup>13</sup> Entrevista com a Senhora Maria Amália da Silva.

<sup>14</sup> Entrevista com a Senhora Maria da Expectação Farias Camelo.

*empresas. Os ônibus eram da Chevrolet e os motores eram fargos, norte-americanos, não existia nada brasileiro. O primeiro carro feito aqui surgiu já nos anos sessentas. Alcem dos americanos, os carros eram importados da Inglaterra e da Alemanha. Eu me lembro do Diamante e do Volks. Quando a passagem dos ônibus subiam, os estudantes do Liceu faziam o maior quebra-quebra e queimavam os ônibus. O Partido Comunista era quem apoiava. A Polícia se metia e chegava até a morrer estudante. O Inspetor Apolinário, um negrão alto, da Polícia ficou afamado pela pancadaria que mandava dar e dizem que chegou até a matar pessoas.”<sup>15</sup>*

Na verdade, a partir de 1947, a Ceará Light retirou os seus bondes de circulação, em decorrência da encampação das empresas de luz e força no Ceará. Os bondes tinham sido considerados como símbolos do desenvolvimento urbano, além de um regular atendimento prestado aos seus usuários. Por isso, a retirada dos trilhos instalados na cidade provocou comentários saudosistas.

A implantação de empresas de ônibus, não conseguiu atender a expectativa de uma população em crescimento, além de depender diretamente do preço do petróleo no mercado internacional. Os aumentos de passagens provocavam constantes reações populares, em sua maioria organizadas e dirigidas pelos estudantes do Liceu do Ceará, tornando-se comum o “quebra-quebra” de ônibus, quando os aumentos eram anunciados.

Em decorrência do aumento do número de ônibus na cidade, outros pontos terminais das linhas implantadas foram sendo instalados fora da Praça do Ferreira, como na Praça do Carmo ou mesmo na José de Alencar.

Os moradores dos bairros mais afastados, como Pirambu, Parangaba, Km 8, Mecejana, sentiam-se prejudicados com a deficiência dos transportes urbanos, além dos ônibus serem retirados de circulação antes das vinte e três horas. Apesar da fiscalização a cargo da Inspetoria do Trânsito, realizada sobretudo por ocasião do emplacamento de veículos, os ônibus velhos voltavam a circular, na tentativa de suprir a deficiência registrada no transporte público.

<sup>15</sup> Entrevista com o Sr. Raimundo Pinto de Mesquita.

A demora no percurso registrado entre o centro da cidade e o final da linha, o número limitado de veículos em circulação, as filas crescentes nos terminais tornavam-se rotina. Na tentativa de suprir a deficiência registrada, surgiram as “auto-lotações,” camionetas, que passaram a ser prioritárias em alguns bairros.

A princípio os preços das passagens eram fixados pela Câmara Municipal, que levava em consideração o percurso da linha em quilômetros, o preço do litro da gasolina, dos pneus, das câmaras de ar e a soma das despesas diárias. Posteriormente, foi criada a Seção de Transportes Coletivos, subordinada à Secretaria de Serviços Urbanos, para fiscalizar a execução dos serviços de transporte na cidade. A partir de 1953, a Prefeitura assumiu o controle dos transportes municipais e os preços passaram a ser fixados por uma comissão, presidida pelo Secretário dos Serviços Urbanos e integrada por representantes da Câmara Municipal, do Conselho de Inspetoria do Trânsito e do Sindicato das Empresas de Transporte de passageiros.<sup>16</sup>

A repercussão do aumento registrado, no preço das passagens, passou a fazer parte do cotidiano da cidade, como se observa através dos depoimentos prestados pelas pessoas entrevistadas:

*“A passagem no bonde era um tostão. Saía daqui para pegar o bonde e descia lá na central. Você descia, andava um quarteirão, tava na Imperador e pagava só um tostão.”<sup>17</sup>*

Enquanto isso,

*“Quando tinha aumento de passagem dos ônibus era uma bagunça lá na Praça do Ferreira. Era um quebra-cabeça horrível. A briga sempre era com o trocador, porque era ele que no ônibus e no bonde cobrava de um por um. Tinha muita greve. Os ônibus paravam.”<sup>18</sup>*

Conforme ressalta o Sr. João Francisco dos Santos:

*“Quanto aos ônibus, eram todos carentes, tudo de flande, de madeira, eram fabricados em oficinas e não em fábricas. Os ônibus, os primeiros saíam da Praça do Ferreira. Depois passou pra José de Alencar, depois para a Praça da estação e pra Praça da lagoinha.”<sup>19</sup>*

<sup>16</sup> Jornal *O Povo*, Fortaleza, 29 mar. 1954, p. 4

<sup>17</sup> Entrevista realizada com o Sr. José João da Ponte.

<sup>18</sup> Entrevista realizada com a Senhora Anita Severino Máximo.

<sup>19</sup> Entrevista realizada com o Sr. João Francisco dos Santos.

O melhor depoimento acerca do transporte urbano nos ônibus foi prestado por quem trabalhou no ramo:

*“Vim para Fortaleza no fim de 1947 e tinha 25 anos. Minha profissão foi agricultor lá no sertão, mas aos 17 anos eu me trepei num caminhão e fui viver como motorista. Eu vim aqui para trabalhar numa empresa de ônibus, tabajara, de um amigo. Era uma emprezinha de três ônibus. Depois fizeram um negócio e ampliaram a empresa e compraram a Auto-Viária cearense, que era de um grande comerciante aqui, o Aldísio Pinheiro”.*

E acrescenta:

*“Os ônibus nessa época já paravam na Praça José de Alencar. Na Praça do Ferreira paravam os ônibus do Benfica e de Jacarecanga, mas nesse tempo ainda tinha bonde, que ficava nos trilhos. Com o tempo, grande parte dos trilhos foram sendo tirados, gradativamente. Foi o Prefeito Acrísio Moreira da Rocha que tirou os bondes. Acrísio foi uma pessoa muito popular, foi Prefeito duas vezes. Era muito querido do povo, muito demagogo.*

*Os ônibus eram todos à gasolina. Freio era hidrovácuo e ninguém podia correr muito, porque o freio não obedecia. O ônibus era com um chassi de caminhão. Eles tiravam a cabine e alongavam, fazendo uma carroceria grande, de madeira e o motor ficava do lado de fora.*

*Tinha uns ônibus que saíam da Praça José de Alencar, lá na General Sampaio, quando chegavam numa certa altura, uns entravam pro Cocorote, outros pra Itaoca e pro Pici, outros entrava pra Bela Vista.*

*A melhor empresa que tinha aqui era de Jacarecanga, do velho Oscar Pedreira. Muito caprichoso. O ônibus era todo limpinho, a garagem era na casa dele mesmo, em Jacarecanga. Era uma das melhores casas de Jacarecanga.*

*Nesse tempo tinha uns vinte e cinco ônibus. A maioria das marcas eram Chevrolet e Ford, mas antes era tudo GMC, da General Motors.*

*As cadeiras eram desconfortáveis, de couro, mas a turma, os passageiros queimavam, rasgavam tudo, cortavam de gilete. A campainha a gente puxava, quando queria descer. Os ônibus saíam da praça quando lotava e o movimento começava às quatro horas da madrugada.*

*A Empresa maior, que teve aqui no Ceará, foi do Severino, mas tinha uns ônibus muito ruins. No tempo da guerra, eles usavam gasogênio. De manhã era um sacrifício pro carro pegar, tinha que empurrar muito. Era rebocado pelo um jipizinho de guerra. O mais que ele agüentava era 40 km/h. O gasogênio não era aperfeiçoado. Com a crise da gasolina, andavam fazendo uma substituição. No tempo da guerra andava-se com álcool no motor, feito lá em Campina Grande.*

*Em 1952 começavam a vir uns ônibus paulistanos, que a gente chamava de budogs, era da Chevrolet. Tinham os cobradores, dentro do ônibus, que ficavam cobrando o tempo todo, com as cédulas dobradas ao meio, entre os dedos, e na outra mão aquelas moedas balançando em seu rosto, dentro de um ônibus lotado, passando entre os passageiros com dificuldade. Eu brigava muito com ele, reclamando do inconveniente. Eles iam até o fim do ônibus e voltavam. Quando chegava no fim da linha, ele dizia quantos passageiros viajavam e o motorista tinha obrigação de conferir e colocava o total num mapa, que deveria ser entregue na empresa. O passageiro incomodado ficava puto e jogava a ficha fora.*

*Nesse tempo tinha carteira assinada, mas a gente ganhava por comissão. Era uma beleza. O dono da empresa assinava a carteira, mas quem pagava o INPS era a gente mesmo. Não havia sindicato naquele tempo, mas os motoristas*

*sentiam vontade de fazer greve. O quebra-quebra de ônibus era uma forma de protesto contra o aumento do preço das passagens. A população se sentia insatisfeita, mas nunca deixou de haver influência de grupo político. Mas aqui mesmo, nesse tempo, a iniciativa maior era dos estudantes. A lei da meia passagem foi criada nessa época de 50, o autor foi o Aquiles Peres Mota. Nesse tempo ele era vereador. Mesmo com a garantia da meia passagem, quando o preço subia, os estudantes sempre estavam à frente dos protestos.”<sup>20</sup>*

<sup>20</sup> Entrevista realizada com o Sr. Amando Dionízio de Lima.

As informações prestadas, relativas ao dilema da ineficácia dos transportes urbanos, resultado da extinção dos bondes, substituídos pelos ônibus, na verdade constituem apenas uma amostragem dos diversos problemas que afetavam uma capital em crescimento desconexo, onde as melhorias implantadas submergiam ante a ineficácia de outros serviços urbanos.

As múltiplas facetas, que compõem a paisagem de fundo do mosaico urbano nos cativam, servindo de estímulo à continuidade do estudo do seu cotidiano. Se naquela cidade desconhecida, quando a banda passava, de forma súbita, porém efêmera, conforme nos transmitiu Chico Buarque, cada um se sentia contagiado pela alegria transmitida, logo a tristeza voltava, constatando-se

*“ ... cada qual no seu canto e em cada canto uma dor; depois que a banda passou, cantando coisas de amor.”*

Ante a dimensão da história das cidades, além dos transportes urbanos, outros temas afloram, à espera de um narrador. As lembranças transmitidas pelos idosos entrevistados simbolizam novas janelas abertas, por onde se pode enxergar algo mais do que uma simples banda de música. Que Deus lhes pague pelos preciosos informes transmitidos.

**ABSTRACT:** As the city represents a continuous between past and present, old people's testimony become a precious source, since it surpasses its common function of an alternative way of getting a great number of information. According to tradition, elderly deserve veneration. In spite of that, modern society usually put them aside, in order to canalize all attention on youth. The media presents young people as capable of transcend all obstacles placed by tradition. Nevertheless, since horizons of memory have been discovered, the social dimension of this testimony, allow us to get a new way of understanding differently from traditional documentation. Aged people feel free to present their opinions about several aspects of urban life, despite being away from competitive social conviviality.

**Keywords:**

History and memory; urban history; oral history; old people memory.