
Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização

João Marcelo Santos*

Resumo: O artigo aborda o processo de transformação do sistema de transporte urbano em São Paulo operado pela empresa The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited nas três primeiras décadas do século XX. A introdução do bonde elétrico nesse estado consolidou uma categoria de trabalhadores, até então, quantitativamente pouco expressiva. Apesar de alguma distinção por guiar um dos grandes inventos da modernidade, os motoneiros e condutores foram hostilizados pela imprensa, que os jogava constantemente contra os usuários. Além disso, o controle, as condições e as relações de trabalho às quais foram submetidos contribuíram para diminuir o potencial reivindicatório e de protesto em um momento de ascensão das lutas operárias e de “refundação” da cidade de São Paulo.

Palavras chaves: Motoneiros, condutores, operários dos bondes, bondes elétricos, The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited.

Abstract: The article discusses the changing process of the urban transport system in Sao Paulo operated by The Sao Paulo Tramway Light and Power Company Limited in the first three decades of the 20th century. The introduction of the tram in Sao Paulo consolidated a category of workers until then not quantitatively significant. Despite of a certain distinctiveness for driving one of the great inventions of modernity, the motormen and the drivers were harassed by the press, which used to push the users against them. Furthermore, the company’s control upon the workers and the work relationships contributed to decrease the pressure for claims and protest in a moment of rising of the struggles and “rebuilding” of the city of Sao Paulo.

Keywords: Motormen, drivers, workers of the tramway, trams, The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited.

Anunciou-se que São Paulo ia ter bondes elétricos. Os tímidos veículos puxados a burros que cortavam a morna da cidade provinciana, iam desaparecer para sempre. (...). Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andariam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícias do pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio, de que era muito perigoso esse negócio de eletricidade. Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria esmagado facilmente pelo bonde. Precisava pular. (...). Um mistério esse negócio de eletricidade. Ninguém sabia como era. (...). Havia os favoráveis, os que previam um grande progresso para a Capital com a aquisição da energia elétrica. Mas havia também os que cheiravam negociata na vinda de capitais estrangeiros para cá¹.

* Doutor em História pela Unicamp.

¹ Oswald de Andrade. *Um homem sem profissão. Memórias e Confissões. Sob as ordens de mamãe*. São Paulo: Globo, 2^a. Edição, 2002.

O BONDE ELÉTRICO CHEGA A SÃO PAULO

Assim que os trâmites burocráticos necessários para a obtenção da concessão foram vencidos, os técnicos da Light² saíram para realizar a troca dos burros pela eletricidade, ou como, na época, se dizia: “*substituir a força do sangue dos burros pela força da água dos rios*”. Em julho de 1899, iniciaram-se as obras de assentamento de trilhos, colocação de postes e instalação da rede de condutores. Prevendo que a construção de uma hidrelétrica atrasaria os seus planos, a Light investiu na montagem de uma termoelétrica³ como opção provisória para acelerar a inauguração do novo sistema de transporte. Em 6 de junho de 1899, encomendou ao fabricante J. G. Brill, da Filadélfia, 16 bondes, cada um medindo 10,2 metros de comprimento com 9 bancos, aptos para o transporte de 45 passageiros. Esse novo modelo representava uma mudança admirável; além de mais espaçoso, praticamente duplicava a velocidade dos veículos⁴.

Em dezembro de 1899, chegaram, ao porto de Santos, os seis primeiros bondes. Levados à Alameda Barão de Limeira, entre as ruas Helvetia e General Rondon, local onde se instalou a primeira oficina da empresa, foram montados e submetidos aos testes. Com as obras adiantadas e os bondes prontos para circular, a companhia fez saber a data de inauguração da primeira linha: 7 de maio de 1900. Não havia data mais adequada; vivia-se, naqueles dias, um clima de virada de século e a cidade preparava-se para comemorar o IV Centenário do Descobrimento⁵. Essa coincidência permitiu equiparar a introdução da eletricidade com o advento de uma era de grandes descobertas.

² Refere-se à empresa de energia elétrica e transporte urbano The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited.

³ Essa termoelétrica, abastecida a carvão, foi instalada na Rua São Caetano, equipada com dois geradores, cada um com 500 KW.

⁴ Pela Resolução nº 103, de 6 de dezembro de 1898, que autorizou a unificação dos contratos da Companhia Viação Paulista, possivelmente uma das últimas leis que regulamentou os serviços de bondes de tração animal, a velocidade máxima dos carros foi limitada em 12 quilômetros por hora e 4 nos cruzamentos e região central. A Lei nº 528, de julho de 1901, que aprovou as bases de unificação dos contratos da The São Paulo Tramway Light and Power Company Ltda., fixou a velocidade máxima de 25 quilômetros nos arrabaldes, 18 nas zonas centrais e 12 nos cruzamentos. Ver: *Leis e Atos da Câmara do Município da Capital do Estado de São Paulo, 1896 a 1902*. São Paulo: Casa Vanorden, 1916.

⁵ Para uma reflexão em torno do uso do conceito de progresso e modernidade nos festejos do IV Centenário do Descobrimento, ver: Lucia Lippi Oliveira. *Imaginários históricos e poder cultural: as comemorações do Descobrimento*. Rio de Janeiro: Estudos Históricos, Vol. 14, nº 26, 2000, p.183-202 e Ângela Marques Costa & Lília Moritz Schwarcz. *1890 – 1914: No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

A imprensa oficial, atenta aos movimentos da Light, incitou os paulistanos a testemunharem o dia em que a cidade daria mais um passo, entre tantos que já vinha dando, em direção ao progresso. Tudo acontecia com muita rapidez, sugerindo que a Light se empenhava em suplantar o passado do transporte, quando os burros eram a principal força. Assim que o trajeto da primeira linha foi confirmado – saída da Barão de Limeira em direção às ruas General Osório, Santa Efigênia, Seminário, São João, Líbero Badaró até o largo de São Bento –, espalhou-se o comentário de que o bonde elétrico beneficiaria a casa do prefeito⁶. Alguns diziam que era uma recompensa dos canadenses aos favores recebidos; outros, mais comedidos, preferiam interpretar a escolha como uma merecida dedicatória ao prefeito nessa obra inaugural.

Pouco depois do meio-dia, o presidente da Província e o prefeito, acompanhados de notáveis, entre os quais parlamentares, secretários de estado, membros do Poder Judiciário, autoridades fardadas, homens de negócios e da imprensa paulistana, chegaram à Rua Monsenhor Andrade para os festejos⁷. A convite dos engenheiros Robert C. Brown e James Mitchell, Rodrigues Alves iniciou a cerimônia, acionando as chaves dos geradores. Depois de ouvirem dos engenheiros da companhia rápidas explicações sobre o processo de geração de energia elétrica e sua aplicação, deixaram as instalações da usina e rumaram para a Alameda Barão de Limeira, onde estavam estacionados os seis bondes importados meses atrás. Após o embarque dos convivas, Robert C. Brown, posicionado ao lado do conselheiro Antonio da Silva Prado⁸, deu partida ao bonde. A população, perplexa, acompanhava o deslizar suave do veículo enquanto ouvia o som dos hinos nacionais da Inglaterra, Estados Unidos e Brasil, executados pela banda da Polícia Militar de São Paulo. Cuidadosamente hasteadas na parte frontal do veículo, enxergavam-se as bandeiras do Canadá, do Brasil e de São Paulo. Consta

⁶ O Conselheiro Antonio Prado residia na Chácara do Carvalho, na Rua Barão de Limeira. É sintomático que o primeiro trecho do bonde elétrico – Largo de São Bento à Barra Funda – beneficiasse a elite paulistana que habitava em chácaras e casarões entre o Largo de São Bento e a Barra Funda.

⁷ Autoridades que compareceram à inauguração da primeira linha de bonde da Light em São Paulo: Rodrigues Alves e Domingos de Moraes, presidente e vice-presidente do estado; o ajudante de ordens, Capitão Marcondes; Dr. Antonio Cândido Rodrigues; Francisco Malta, Bento Bueno; Prudente de Moraes, secretário da Agricultura, Fazenda, Interior e Justiça; Dr. Oliveira Ribeiro, chefe de polícia, e seu ajudante de ordens, Capitão Osotio; Dr. Cerqueira Cezar, presidente do Senado; Mme. Hermann Burchard; Dr. Antonio Prado, Prefeito Municipal; Carlos de Campos, Pinto Ferraz, Luiz Piza, Delphim Carlos, Plínio Prado, Militão Azevedo, Eng^o. Carlos Shalders etc. *O Estado de São Paulo*, 7 de maio de 1900.

⁸ Antonio da Silva Prado tomou posse em 7 de janeiro de 1899. Exerceu o mandato de prefeito de São Paulo por doze anos consecutivos e se notabilizou na condução do projeto de modernização da cidade. No período de 1892 a 1929, exerceu o cargo de presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

que, naquele dia, mais de cinco mil paulistanos lotaram as ruas, para ver, com os próprios olhos, a primeira partida do bonde elétrico. Nas ruas por onde o bonde passava, os moradores abriam portas e janelas de suas residências, para não perderem a passagem do bonde. Até os hotéis mais estrelados da cidade mudaram o cardápio, para melhor acolher as celebridades que vieram participar desse acontecimento: *Hoje! Inauguração dos Bondes Elétricos! Hotel Joaquim. Rua de São João, 61 – Estação Mercadinho, menu especial*⁹.

Percorridos os sete quilômetros do trajeto inaugural, o bonde Barra Funda retornou à Alameda Barão de Limeira, onde estava montado um lauto banquete. Minutos depois, entre goles e garfadas, Carlos Campos tomou a iniciativa e abriu a seção de brindes, saudando o presidente da Província e o prefeito. Em seguida, Antônio Prado recebeu a palavra e desejou prosperidade à companhia, que havia escolhido São Paulo para realizar um investimento indispensável para o crescimento da cidade. Após a manifestação concisa de Robert C. Brown, anfitrião e representante da companhia, Rodrigues Alves evocou o presidente da República, que não estava presente na cerimônia, mas que não podia deixar de ser reverenciado como o maior incentivador da vinda da empresa canadense para São Paulo, fato provado pela solicitude com que chancelou o decreto federal autorizando o funcionamento da Light no país. Enquanto o banquete se desenrolava, a população, do lado de fora, gozava de uma tarde de passe livre.

A empresa encerrou o ano de 1900 adicionando nove linhas: Bom Retiro, Consolação, Vila Buarque, Higienópolis, Avenida Paulista, Linha Avenida, Brás, Augusta e Penha. Nessa altura, contava com uma frota de 25 bondes, 24 quilômetros de trilhos construídos, 32 motorneiros e 40 condutores. No ano seguinte, já trafegavam 85 bondes, 32 reboques, e a rede de trilhos aumentara para 85 quilômetros. Em 1903, a Light informou à Prefeitura que seu material rodante estava constituído de:

95 carros motores para passageiros; 29 carros sem motores de comboio para passageiros; 3 carros para o transporte de malas e empregados do correio; 3 wagons rasos de truck simples; três ditos truck duplo; 2 wagons de condução de carne com motores; 4 ditos sem motores; 1 carro irrigador; 1 carro para serviço de construção área; 3 truck para o transporte de carros; 3 wagons rasos sem motor e 4 wagons rasos para o transporte de terra¹⁰.

⁹ *O Estado de São Paulo*, 7 de maio de 1900.

¹⁰ Relatório apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Dr. Antonio da Silva Prado. **Arquivo Municipal Washington Luís, São Paulo**, 1903.

Para se ter um parâmetro do vulto desses investimentos e do impacto na reconfiguração da cidade, basta considerar que as empresas de transporte de tração animal levaram 28 anos (1872-1900) para estruturar uma rede de 60 quilômetros de trilhos. A Light, em menos de dois anos, ultrapassou essa marca.

Durante as duas primeiras décadas, o bonde elétrico foi o carro-chefe dos negócios da Light. No primeiro ano, transportou 3.400.000 passageiros. Em 1902, em um único mês (dezembro), a Light informou à imprensa que havia transportado 1.605.950 passageiros, uma média de 51.933 por dia¹¹. Em 1903, o número de passageiros transportados atingiu a marca de 19.076.000¹². Nesse mesmo ano, mais precisamente em 6 de julho, deu-se a última viagem de bonde de tração animal, concluindo-se, dessa forma, a substituição dos bondes de tração animal pelos elétricos.

A Light foi amplamente acolhida em São Paulo. No máximo, houve uma desconfiança acalentada pelo prefeito Antonio da Silva Prado, receoso de que os canadenses estivessem apenas diversificando seus negócios especulativos e que a ideia da empresa não passasse de um “blefe americano”¹³. Afora essa suspeita passageira, não encontrou pela frente grandes obstáculos à sua instalação. Para os homens da política, posicionados entre os assuntos públicos e os negócios privados, o interesse do capital estrangeiro nos serviços de transporte urbano era percebido como uma fonte de rendimentos bastante promissora. Para os empresários da construção civil, os serviços de transporte urbano valorizavam ainda mais os seus negócios imobiliários. Para a elite intelectual, impaciente com o marasmo da cidade e contrária ao estilo de vida herdado do Império, a chegada da eletricidade e do bonde era uma forma de topar com as “luzes” aqui e agora, sem precisar deslocar-se para a Europa¹⁴. Já para a população, habituada com os usos tradicionais da cidade, com o barulho das ruas e

¹¹ *Diário Popular*, 23 de janeiro de 1903.

¹² Em 1904, o número de passageiros pagos foi 19.054.665 e 470 portadores de passes gratuitos. Em 1905, esses números foram 19.730.901 e 490.991, respectivamente. Dados extraídos dos relatórios apresentados à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Dr. Antonio da Silva Prado. **Arquivo Municipal Washington Luís, São Paulo, período 1903 a 1905.**

¹² *Diário Popular*, 23 de janeiro de 1903.

¹³ Termo utilizado por Duncan McDowall para caracterizar o desconforto de Antonio da Silva Prado com os negócios da Light em São Paulo. McDOWALL, Duncan. *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008, p. 27.

¹⁴ A bibliografia sobre a intelectualidade do início do século XX e suas relações com os movimentos de modernização é bastante extensa. Menciono duas obras por abordarem essa questão a partir dos temas de que estamos tratando: SCHWARZ, Roberto. *A carroça, o bonde e o poeta modernista*. In: *Que horas são? Ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, e CASTRO, Ana Claudia Veiga de. *A São Paulo de Menotti Del Picchia*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2006.

com a velocidade dos bondes puxados a burro, a troca da força dos animais pela eletricidade soava estranho e mexia com a imaginação. Novos aprendizados deveriam ser adquiridos e outros costumes incorporados à vida cotidiana. Custava-lhe acreditar, por exemplo, que a energia contida em fios suspensos em postes de madeira pudesse movimentar um bonde carregado de pessoas. Temia-se a possibilidade de choques elétricos nas superfícies metálicas, principalmente em dias de chuva e umidade. Além disso, a velocidade e o perigo de descarrilamento, com a possibilidade de invasão das residências e atropelamento de pedestres, geravam desassossego. Ao mesmo tempo que a introdução do bonde elétrico mexia com o cotidiano e gerava alguma instabilidade, a promessa de um futuro marcado pelo conforto, pela rapidez nos deslocamentos, pela ampliação do acesso e alargamento das fronteiras da cidade seduzia a todos.

O COTIDIANO DO TRABALHO NOS BONDES

As mudanças provocadas pela introdução do bonde elétrico produziram perplexidades, até mesmo em algumas personalidades do mundo das letras¹⁵. Machado de Assis, por exemplo, conta-nos que não foi a invisibilidade da energia elétrica nem a ausência dos burros que o impressionou, mas o ar de superioridade dos homens que lidavam com aquele novo tipo de transporte. Ao avistar pela primeira vez um carro elétrico, sua atenção se fixou na expressão do motorneiro:

Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bond [bonde de tração animal], com um grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bond elétrico, mas a própria eletricidade¹⁶.

O bonde elétrico era um dos principais inventos da modernidade, a máquina que unia uma das maiores descobertas do final do século XIX, a eletricidade, com o aumento da

¹⁵ Sobre a influência dos bondes nas obras dos escritores brasileiros da primeira metade do século XX, ver: MAYA, Ivone da Silva Ramos. *A vida nos trilhos. Literatura, bondes e sociedade*. Revista Brasil de Literatura, nº.1, nov. 1997.

¹⁶ ASSIS, Machado de. *A Semana*. Obra Completa. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, Vol. III, 1994. Extraído "Textos literários em meio eletrônico: <http://www.cce.ufsc.br/~nupill/literatura/semana.html> (Acesso em dezembro de 2008).

velocidade. Conduzi-lo permitia internalizar algum grau de sentimento de imponência. Portanto, não é de se surpreender que o motoneiro e seu auxiliar direto “respirassem como se fossem inventores do bonde”, como observou Machado de Assis. Tão logo os bondes elétricos começaram a trafegar pelas ruas de São Paulo, os motoneiros e condutores foram considerados como homens que ostentavam, desajeitadamente e sem credenciais, uma “pose britânica”. Porém, contraditoriamente, também foram representados como pessoas que tinham uma reputação bastante negativa. Comumente, eram descritos como indivíduos que resolviam os conflitos do cotidiano de forma rude, “*estrilando um palavreado de estrebaria*”, e que não perdiam nenhuma oportunidade para confundir os seus semelhantes com animais.

O processo de estigmatização dos operários dos bondes não era novidade. As pesquisas de Elciene Azevedo sobre os cocheiros e carroceiros durante a segunda metade do século XIX evidenciam a existência de práticas desqualificadoras que colocavam esses trabalhadores “*ao lado de ‘bêbados’, ‘gatunos’, ‘meretrizes’, ‘vadios’, ‘desordeiros conhecidos’, e toda sorte de adjetivações usadas pela polícia para enquadrar os comportamentos considerados desviantes*”¹⁷. Essa historiadora também detecta a intervenção dos poderes públicos que, através de leis, decretos e práticas coercitivas, tentaram disciplinar as funções dos trabalhadores do transporte. Além disso, os usuários, em momentos de conflito, costumavam classificá-los como insolentes, desregrados, imprudentes, malvestidos e dotados de comportamento abusivo.

O artigo do pesquisador Luís Soares de Camargo – *Entre carros, carroças e carroções, os veículos e seus condutores em São Paulo do século XIX*¹⁸ – mostra que a evolução das regulamentações de trânsito em São Paulo, no final do século XIX e início do século XX, se deu em um ambiente de alta conflitividade e, frequentemente, os trabalhadores do transporte foram apontados pelos poderes constituídos como transgressores, imprudentes e causadores de acidentes. A antropóloga Fraya Freshe¹⁹, em um agradável livro sobre práticas

¹⁷ AZEVEDO, Elciene. “A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da raça paulista.” In AZEVEDO, Elciene, CANO, Jefferson, CUNHA, Maria Clementina Pereira e CHALHOUB, Sidney (org.), *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas, S.P., Ed. Da UNICAMP, 2009, p. 1.

¹⁸ CAMARGO, Luis Soares de. *Entre carros, carroças e carroções: os veículos e seus condutores na São Paulo do século XIX*. Informativo do Arquivo Histórico Municipal, 3 (13): julho/agosto 2007 <http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>.

¹⁹ FREHSE, Fraya. *O tempo das ruas na São Paulo de fins do Império*. São Paulo: Edusp, 2005.

cotidianas nas ruas de São Paulo, nos fins do Império, constata, nos conflitos de trânsito, manifestações de relações profundamente hierarquizadas. Contrária a uma visão romantizada, argumenta que os bondes não eram apenas lugares de integração dos diferentes em um contexto de modernização. Segundo essa antropóloga, as reclamações e protestos de usuários, exigindo melhoramento nos equipamentos e no trato, atualizam desejos de exclusão e distanciamento social, demonstrando que o antigo não é superado pelo moderno, mas agem em conjunto e se manifestam imbricadamente.

As pesquisas citadas acima deixam claro que as tentativas de desqualificação desses operários não foram inventadas no decorrer das primeiras décadas do século XX. Essas práticas transpuseram séculos, adaptaram-se às transformações do transporte urbano e foram reutilizadas como ferramentas de dominação e controle, em um contexto marcado pela urbanização, pela industrialização e pelas modificações nas relações de trabalho. Na verdade, essa cultura de estigmatização e segregação foi reconstruída com o advento dos bondes elétricos.

Antes da introdução do bonde elétrico, o transporte de pessoas e mercadorias não exigia grandes habilidades; essa era, inclusive, uma atribuição bastante executada por menores. Nem mesmo os cocheiros empregados por terceiros gozavam de prestígio. Quando eram proprietários de algum veículo e dele retiravam o sustento, podiam até arvorar um pouco de orgulho por dispor de meios próprios de subsistência e de ferramentas de trabalho, mas não pelo exercício da profissão. Por outro lado, as regras do convívio social, no final do Império, não permitiam que esses trabalhadores deixassem de ser serviçais, apesar de alguns já desfrutarem da condição de homens livres.

O contexto no qual os bondes elétricos foram inseridos rompeu parcialmente com essa tradição e elevou o *status* dos motorneiros, condutores e outros profissionais desse setor. Quando a Light chegou a São Paulo, não havia uma grande quantidade de motorneiros, condutores e profissionais de manutenção de veículos habilitados. Inicialmente, a companhia aproveitou os profissionais das empresas que adquiriu, mas, como a frota e a extensão das linhas cresciam continuamente, precisou capacitar pessoas para o exercício dessa profissão. Por outro lado, o transporte urbano já não era uma ocupação que podia ser exercida por qualquer um e se tornou uma profissão que requeria uma habilitação. Para ser motorneiro, por exemplo, exigia-se um período de aprendizado e a

realização de testes de habilidade para se obter a licença. Quem portava uma carta de habilitação demonstrava a posse de uma profissão definida. Considerando as características do mercado de trabalho no período, não eram muitos os operários que contavam com essa diferenciação. Por isso que, à primeira vista, ser operário do tráfego da “canadense” era algo que causava distinção. Os próprios trajés dos motorneiros e condutores revestiam esses operários de notoriedade. Posicionado em pé na frente do bonde, o motorneiro parecia um “oficial da modernidade”. No caso dos condutores, a autoridade que desfrutavam se manifestava concretamente, quando a ocasião exigia a correção de condutas proibidas no interior dos bondes²⁰.

O tipo de trabalho desses operários fugia ao padrão de grande parte dos trabalhadores de São Paulo. No geral, o operariado estava confinado nas fábricas sob o olhar vigilante dos patrões e seus imediatos, e aprisionado ao ritmo da produção. Essa não era, exatamente, a condição dos motorneiros e condutores. Esses operários trabalhavam ao ar livre, podiam enxergar o movimento da cidade e respirar o ar das ruas. Também exerciam discreto controle sobre o tempo de sua “linha de embarque e desembarque”, pois, em alguma medida, a velocidade do bonde dependia de suas próprias mãos. Na condução do bonde, motorneiro e condutor experimentavam a sensação de “senhores” da situação e “donos” do tempo e do espaço. Ou seja, se para muitas profissões, a industrialização reduziu o espaço de autonomia do trabalho e acarretou perda de qualificação e *status*, no caso dos trabalhadores dos bondes, pelo menos por um período, não foi exatamente essa a realidade.

Apesar dessas honrarias, que se manifestavam, sobretudo, no plano simbólico e que diferenciavam os operários dos bondes de outros segmentos de trabalhadores, não é prudente elevá-las além da medida. Na realidade, estavam submetidos a um sistema de trabalho draconiano que, na essência, não era tão diferente de outros setores. A movimentação nas garagens iniciava-se bem antes do amanhecer, com o encarregado realizando a chamada às 3h50 (dez minutos antes de iniciar o pagamento das horas). Na distribuição dos bondes, havia hierarquia e deferência: aos bairros de Higienópolis, Campos Elísios, Perdizes, destinavam-se carros mais apresentáveis, guiados por motorneiros e

²⁰ No contrato assinado entre a Prefeitura e a Light, datado de 1902, ficou estabelecido que cabia ao condutor “evitar o embarque no carro de pessoas embriagadas e maltrapilhas e, quando isso for verificado depois do embarque, fazer descer os passageiros em tais condições, mesmo que seja preciso o auxílio da Força Pública, quando por si e por outros empregados da companhia não o puder fazer.” Citado por STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978, p. 183.

condutores mais antigos e adaptados. Para essas linhas, frequentadas por gente mais bem instalada na vida e “*que não entram em questões relativas ao troco*”, Gil Brás, responsável pela coluna de atualidades do *Diário Popular*, recomendou que os motoneiros e condutores primassem mais “*pelo asseio do corpo e pela decência do uniforme [e fossem] mais cuidadosos na higiene e na toaleta*”²¹. Já para as linhas do Oriente, Santo Amaro, Brás e da Mooca, utilizadas preponderantemente pelos operários, destacavam-se os motoneiros e condutores comuns. Havia também os trajetos detestados, como a linha Tamandaré; para esses trechos, os inspetores escalavam aqueles que julgavam merecedores de alguma correção.

Depois da distribuição dos veículos aos respectivos titulares, da alocação dos reservas no lugar dos faltosos e da checagem de rotina dos veículos, partiam para recolher os primeiros passageiros, geralmente operários que se dirigiam aos seus locais de trabalho. Nas primeiras horas da manhã, as paradas se enchiam de passageiros e os bondes passavam para esvaziá-las. Nesse horário, no momento em que a cidade ainda estava sonolenta, os operários dos bondes enfrentavam a garoa matutina. Esse movimento se repetia ao anoitecer, quando os trabalhadores regressavam, exauridos, às suas moradias. Nesses momentos de pico, o ritmo de trabalho se intensificava e exigia maior atenção. Como os veículos eram abertos, os seus corpos ficavam expostos às intempéries climáticas. No inverno, eram fustigados pelo frio. Nos dias de verão intenso, além do calor insuportável, o brilho do sol direto nos olhos costumava ofuscar e aumentar os riscos de acidentes. Em dias de chuva, a visibilidade reduzia-se, os bondes perdiam a aderência aos trilhos e a capa que os trabalhadores usavam nem sempre impedia que se molhassem²².

Se as condições de trabalho na indústria nunca foram as mais adequadas para o conjunto dos trabalhadores, no transporte urbano não era diferente. Os motoneiros guiavam o bonde em pé, na parte frontal do veículo. A jornada de trabalho iniciava-se nas primeiras horas da manhã e encerrava-se depois da meia noite, podendo chegar a 10 horas diárias, com pausa para almoço e pequenos intervalos nas estações ou nas paradas de final

²¹ *Diário Popular*, 17 de janeiro de 1920.

²² Os bondes com cabines de proteção para os motoneiros só começaram a circular em grande número a partir da segunda década do século XX. Somente a partir dos anos de 1930 é que se populariza o bonde fechado com proteção para os motoneiros e passageiros.

de linha. Após cumprir a jornada de trabalho, o motorneiro titular era substituído por um reserva de prontidão, para completar o turno.

Ao motorneiro cabiam não apenas os cuidados com os passageiros, mas também com os pedestres que cruzavam, permanentemente, os trilhos. Sua atenção se concentrava no controle do fluxo de veículos ao seu redor, nas instruções de parada e arranque dadas pelo condutor, além das habilidades intrínsecas à condução do bonde. Qualquer transtorno que representasse atraso causava irritação e, não raramente, a ira dos passageiros. Um descarrilhamento, algo bastante recorrente no tráfego de São Paulo, provocava um imenso transtorno com os trabalhos de retirada do veículo avariado dos trilhos, a substituição do motorneiro ou condutor que se evadia do local, a alocação de outro bonde etc. Tudo isso acarretava atrasos e, seguidamente, obrigava os passageiros a cumprirem o resto do trajeto a pé.

Cabia ao condutor acionar a campainha, solicitar a parada e sinalizar o momento do arranque. Um descuido de sua parte podia provocar uma partida fora de hora e incitar a cólera dos passageiros. Caso determinasse a partida sem que todos tivessem se acomodado, dificilmente escapava do revide com agressões verbais, promessas de vinganças ou queixa nas colunas dos jornais, como a que foi registrada pelo *O Estado de São Paulo*:

[...] no encosto dos bancos de cada veículo se lê: ESPERE ATÉ O CARRO PARAR, – mal o passageiro se aproxima de um bonde para tomá-lo, ou põe o pé no estribo para descer, o condutor [...], nada mais espera para dar o sinal de partida. Um ligeiro silvo de apito, duas pancadas sucessivas e apressadas na campainha, e aí temos o pobre passageiro [...], obrigado a fazer sem música verdadeiros milagres de acrobacia²³.

Também era tarefa do condutor organizar os passageiros no interior do bonde e preocupar-se com os pingentes, avisando-os de algum obstáculo. Inúmeros acidentes foram evitados não somente pela perícia do motorneiro em breicar o bonde na hora certa, mas também pelo olhar vigilante dos condutores, que alertavam os pingentes do perigo que se avizinhava. Quando as circunstâncias exigiam, o condutor fazia o papel de “oficial de polícia”, afugentando os indesejáveis e preservando as normas de conduta que, segundo os condutores, eram “conhecidas por todos e desrespeitadas por igual número”. Uma delas, por exemplo, era a proibição de viajar nos estribos. Cabia ao condutor “obrigar (...), qualquer

²³ *O Estado de São Paulo*, 26 de maio de 1916.

*passageiro a sair do estribo do carro, onde é expressamente proibido viajar, com exceção dos empregados da companhia em serviço e dos engenheiros fiscais*²⁴. A companhia classificava essa prática como um “péssimo costume dos habitantes de São Paulo”, no entanto a tolerava por motivos óbvios: essa era uma forma de aumentar o número de passageiros sem ampliar a frota de bondes.

Para a companhia, o trabalho do condutor devia concentrar-se na cobrança de passagens e na venda dos tíquetes. Essa era uma tarefa desgastante e com elevado grau de risco. Quando a lotação dos bondes estava acima do razoável, o que acontecia todos os dias, o espaço para movimentação deixava de existir. O condutor tinha de “furar buraco” para cobrar as passagens e registrá-las no relógio, mecanismo criado pelas empresas de bondes elétricos para possibilitar o controle. Cobrar a passagem dos passageiros que se colocavam no estribo, sempre prontos para pular sem pagar, era um risco e exigia muita destreza do condutor.

A diplomacia e a “paciência de Jó” eram qualidades que se exigiam para lidar com passageiros mal-humorados e destemperados. No entanto, o regulamento do tráfego, ditado pela empresa, contribuía para estremecer as relações entre os operários dos bondes e os passageiros. Uma norma que azedava a convivência era a obrigação que o condutor tinha de vender os tíquetes durante o trajeto, principalmente nos momentos de falta de troco. Por picardia, muitos recusavam, com veemência, o troco em forma de tíquete, alegando que “não aceitavam a falsa moeda que a Light havia inventado em São Paulo”. Em situações de desentendimentos com o troco e quando o condutor era “homem de gênio arbitrário e rancoroso”, o caso acabava na delegacia:

O condutor, que se achava de serviço num bonde que corria por aquela via pública [Avenida Rangel Pestana], pretendeu que um passageiro recebesse passes, como troco de 1\$000, que lhe fora apresentado para pagamento. A recusa foi o bastante para que o condutor se exasperasse, tendo dado uma bofetada no passageiro, que era o sr. Nelson Laurensi, morador à Rua Gomes Cardim, nº 29²⁵.

Um desentendimento por causa de troco podia ser sanado apenas com uma ligeira discussão, mas algumas vezes acabava em violência física e vingança. Na manhã do dia 24 de dezembro de 1930, quando reinava o espírito natalino, o condutor Wolf Feldmann, um romeno de 18 anos, travou uma discussão por motivo de troco com um passageiro de idade

²⁴ Waldemar Corrêa Stiel. Op.cit., p. 183.

²⁵ *Folha da Manhã*, 4 de dezembro de 1929.

avançada. No anoitecer, por volta das 20 horas, um amigo do passageiro ofendido, de nome Salomão Goldstein, com 21 anos e empregado do comércio, procurou o condutor nas imediações da Rua José Paulino e, *“depois de proferir algumas provocações verbais que não foram respondidas por Wolf Feldmann, aproximou-se e desferiu um soco no queixo do condutor, atirando-o perigosamente para fora do veículo”*²⁶.

Querelas de motorneiro e condutores com passageiros e transeuntes eram frequentes. Muitas vezes, extrapolavam e chegavam até a Prefeitura. João Fleury da Silveira, engenheiro e fiscal da Superintendência de Tráfego, foi informado da ocorrência de maus-tratos infligidos pelo condutor da Linha Grande a *“uma senhora de idade de aparência pouco ilustre (talvez empregada)”*. A Prefeitura apresentou queixa à Light com ameaça de cobrança de multa. Para se defender, a empresa redigiu uma correspondência baseada nas informações do condutor:

“O operário Antonio Candido Refega recebeu uma nota de 500 réis para pagar a passagem. Ele avisou à passageira que não tinha troco. A senhora disse que na falta de troco, não era obrigada a pagar a passagem: não tenho outro dinheiro, então não pago. O condutor respondeu que era preciso pagar. Ela ameaçou bater na cara do condutor: “te dou já na cara”, e dava mesmo se não retiro a cara! O condutor reagiu e disse que lhe faltaria ao respeito se continuasse naquela atitude. Antes de completar a frase, foi atingido com o guarda-chuva. Neste momento, levantou-se um cavalheiro, falando como costumava falar para um condutor: deixa lá sair a mulher, seu cachorro, eu te arranjo a demissão, seu cafajeste; nome esse que nem sei bem a significação dele”²⁷.

Pelos bolsos dos condutores, passava boa parte do capital da empresa. Apesar de todos os esforços da Light para assegurar o controle, sempre se suspeitava da honestidade dos operários do tráfego. Os fiscais da Light enxergavam os condutores como laráprios em potencial, e os motorneiros como seus comparsas. A companhia desconfiava de que era lesada e duvidava, seriamente, da eficiência do seu sistema de vigilância. Nas ruas, costumava-se dizer que, na hora de registrar a quantidade de passageiros, a oração preferida dos condutores era: “din, din, um pra light e dois pra mim”. Em novembro de 1901, dois ex-condutores da Light protestaram, enviando uma denúncia aos jornais, por serem demitidos e acusados injustamente de extorquir a empresa:

²⁶ Os principais jornais de São Paulo noticiaram esse acontecimento. Ver, por exemplo, a edição da *Folha da Manhã* de 25 de dezembro de 1930.

²⁷ As informações para compor esse diálogo foram extraídas do documento localizado em *Fundo – PMSP (Prefeitura Municipal de São Paulo)*. Série Correspondências e Ofícios, 24 de janeiro de 1931, Vol. Light. **Arquivo Municipal Washington Luís, São Paulo.**

Nós, abaixo-assinados, vimos protestar contra a companhia Light and Power, da qual fomos demitidos injustamente sem motivo algum, e quando fomos receber as nossas finanças, juntamente com os vencimentos até o dia 12 de novembro, o Sr. Dr. Alípio Borba nos fez pagar, a mim condutor chapa 381 a quantia de 21\$600 e ao condutor, chapa 313, a quantia de 13\$000, alegando o tal sr. Dr Alípio Borba que tínhamos engatado [roubado] uma passagem no dia 21 de outubro do corrente ano, apesar de sermos demitidos sem motivo; não é de se estranhar, porque é costume do tal sr. Dr Alípio Borba, mas o que estranhamos é descontar-se essas quantias; perguntamos agora ao sr. Dr Alípio Borba: para que esses 34\$000? Serão para fumar charuto? ... Talvez. Antonio Teixeira, ex-condutor chapa 381, e Vicente Rizzo, chapa 313²⁸.

Os fiscais também se preocupavam com a possibilidade de favorecimento dos condutores que, segundo se dizia, costumavam fechar os olhos na hora da cobrança da passagem dos conhecidos e parentes. Algo indica que esse tipo de concessão, feita pelo condutor aos mais próximos, não era apenas invenção de fiscais da empresa. Em 1938, Álvaro Nunes (conhecido pelo nome artístico J. Cascata) e Leonel Azevedo brilharam com a marchinha: *“Não pago o bonde, iaiá. Não pago o bonde, ioiô. Não pago o bonde que eu conheço o condutor”*.

O excesso de lotação e a brevidade dos trajetos eram os mecanismos que a empresa utilizava para garantir a produtividade em alta. Por meio da tabela de horários e da quantidade de idas e vindas, a empresa monitorava o tempo dos motorneiros. A eficiência desse sistema era garantida pelos fiscais. Uns eram apresentados e reconhecidos; outros eram ocultados propositadamente, por isso chamavam-se “secretas” e tinham a tarefa de flagrar “condutores desonestos e motorneiros sonolentos”. Em 1911, a gerência, insatisfeita com os resultados de seu sistema de fiscalização, resolveu ampliar a quantidade de seus fiscais. No entanto, queixou-se de que não era fácil *“encontrar pessoas experientes para fiscalizar”*. Quando as contratava, não conseguia manter o anonimato, pois *“são logo reconhecidos pelos condutores”*²⁹. Uma vez perdido o anonimato, a companhia se via obrigada a substituir por outro, e, dificilmente, algum “secreta” era aproveitado em outra função, pois se tornava malvisto entre os operários. Sob inspeção direta do departamento jurídico, a companhia preferia recrutar para essa função *“moços estudantes, empregados no*

²⁸ *O Commercio de São Paulo*, 14 de novembro de 1901.

²⁹ The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited. *Relatório Anual: 1911*. São Paulo, 1911.

comércio, e também mulheres que se prestam a esse serviço”. Para manter o ocultamento, realizava, semanalmente, rodízios e troca de zona³⁰.

Atrasos no trajeto, rudeza com o público, indisciplinas e acidentes eram punidos com multas. Os fiscais eram os olhos da companhia nas ruas. Cuidavam até mesmo do alinhamento e do asseio do uniforme dos condutores e motorneiros. Geralmente, cada operário possuía apenas um uniforme, cujo valor era descontado, mensalmente, nos vencimentos. Por isso, quando um fiscal não encontrava nada para reclamar, acabava cismando com o asseio das vestes dos operários. Sua principal arma era o regimento de trânsito definido pela Light. Cabia-lhe “tomar as contas” três ou quatro vezes por dia e, quando suspeitava que algum operário lesava a empresa, fazia justiça por conta própria.

Os fiscais da Light nem sempre são camaradas para com os seus colegas motorneiros e condutores. [...]. Ontem por exemplo, os passageiros do bonde nº 20, da Linha Fábrica, tiveram a oportunidade de assistir a uma cena que os irritou deveras. O fiscal nº 25 desconfiou do bonde nº[...] por esse ou aquele motivo ou sem motivo de importância. Escondido atrás dos bancos e dos passageiros foi manjando o infeliz colega que estava firme no seu mister de guarda-cofres da Light. Saindo do seu esconderijo o fiscal investiu contra o condutor acusando-o de falta de duas passagens que mandou marcar no registro. O interpelado protestou a sua inocência no caso. Os passageiros que perceberam o propósito do fiscal intervieram a favor do condutor. Por fim o ‘zeloso’ defensor da Light prometeu agir junto à companhia com o intuito de castigar duramente o seu colega pela falta provocada de duas passagens³¹.

A denúncia de um fiscal, quando chegava à administração, era tida como uma sentença de punição inquestionável. A “nota secreta”, como era chamada a notificação à direção da companhia, sem o conhecimento do empregado, geralmente acarretava multa, demissão ou, até mesmo, queixa policial. Quando algum condutor ou motorneiro caía na ojeriza do fiscal, podia ter certeza de que a punição podia chegar a qualquer momento. Nesses casos, o trabalho desses operários passava a ser vigiado até surgir algum motivo para multa ou afastamento. Tinha-se um adágio para essas situações: *“condutor jurado pelo fiscal é condutor apanhado”*.

O trabalho dos motorneiros e condutores não era controlado apenas pelos fiscais da empresa. Localizamos nos jornais inúmeras queixas e reclamações realizadas por passageiros descontentes. *O Estado de São Paulo*, por exemplo, publicou a carta de um leitor queixando-

³⁰ No Relatório Anual de 1911, consta que o serviço de fiscalização flagrou 300 motorneiros cometendo falhas. The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited. *Annual Report, 1911*. São Paulo, 1911.

³¹ *Folha da Manhã*, 7 de dezembro de 1929.

se de um motorneiro da Linha Higienópolis, por não ter “preceitos de moral e desconhecer o regulamento da Light”. Segundo o denunciante, o motorneiro *“esteve parado por cerca de quatro minutos, (...), no alto daquela avenida (...), para fumar no seu cachimbo. Um pouco além, fazendo ao mesmo tempo de mictório os terrenos fronteiros aos palacetes da Rua Rio de Janeiro”*³². O *Diário Popular* também costumava ceder espaço para esse tipo de protesto. Na edição de 2 de abril de 1907, registrou que alguns passageiros permaneceram parados na Rua João Theodoro. O motorneiro justificou a parada alegando a falta de força (energia elétrica). No entanto, com a chegada de outro bonde, eles ficaram sabendo que a *“alavanca do bonde não estava no lugar competente (...). Devido a essa negligência, a viagem que era para durar apenas 13 minutos se prolongou para 53 minutos. (...), além do prejuízo que tiveram com essa longa parada, ainda tiveram que aturar o condutor, que não primava pela delicadeza”*³³. Além dos fiscais e dos usuários, o trabalho dos bondes estava submetido à vigilância da autoridade policial, que tinha a incumbência de organizar o tráfego, aplicar multas, apreender habilitações etc.

Já referimos anteriormente que a companhia se deparou com o problema da falta de mão de obra qualificada. Para livrar-se de um mercado de trabalho restrito, a empresa patrocinou a formação de seus profissionais por meio da Escola de Aprendizes da Light. Nessa Escola, os motorneiros aprendiam a guiar o bonde com exercícios práticos no pátio das garagens, noções de trânsito e alguns princípios de mecânica. Depois de algum tempo de aprendizado, a empresa assinava um atestado de aptidão para que o aprendiz pudesse se submeter aos testes e requerer a carta de habilitação da prefeitura. Com a posse da Carta de Habilitação, que custava 150\$000, o motorneiro prosseguia seu aprendizado no tráfego, ao lado de um operário mais experiente. Durante todo esse período, nada recebia além da qualificação. Quando a Light julgava que o motorneiro estava realmente apto, liberava o uniforme que custava 90\$000 e exigia uma fiança no valor de 180\$000; depois disso, ocorria a admissão na condição de reserva. O reserva era um curinga, servia para substituir e complementar a jornada. A condição de reserva obrigava os motorneiros e condutores a ficarem de prontidão nas garagens, aguardando algum chamado de urgência. Quando isso

³² *O Estado de São Paulo*, 20 de abril de 1916.

³³ *Diário Popular*, 2 de abril de 1907.

acontecia, os mais velhos de casa tinham preferência. Dependendo da sorte, os reservas trabalhavam quatro horas diárias.

Os condutores aprendiam as operações matemáticas, as normas de trânsito, o regulamento da empresa, entre outras habilidades intrínsecas à sua profissão, como, por exemplo, operar o relógio de registro das passagens. Os motorneiros, primeiro ingressavam na Light como horistas, além de ter de restituir à empresa os gastos com a habilitação e o uniforme. Também eram obrigados a depositar uma fiança no valor de 100\$000. A empresa justificava essa caução como uma segurança em caso de diferença na contabilidade das passagens.

ACIDENTE, VIOLÊNCIA E ESTIGMATIZAÇÃO

Nas três primeiras décadas do século XX, poucos acontecimentos urbanos foram tão noticiados quanto os acidentes de bondes. Os casos eram narrados com manchetes apelativas do tipo: *Uma sexagenária mutilada; Uma infeliz operária colhida por um bonde elétrico: prisão do motorneiro, providência da polícia, o exame cadavérico; Esmagado por um bonde elétrico; Morte por imprudência; Bondes assassinos, as vítimas da Light; Travessura fatal, a mania da velocidade, imprudência criminoso; Um menino travesso e um motorista perverso, etc.*³⁴

Diferentemente de outros acidentes de trabalho que ocorriam no interior dos estabelecimentos fabris ou em outros espaços menos visíveis, o acidente de trânsito envolvendo os bondes elétricos se caracterizava pela exposição pública. Quando acarretava óbito, lesão grave ou a vítima era alguém de prestígio, imediatamente ganhava espaço nas colunas dos periódicos. Ocorrências mais chocantes recebiam longas descrições, sobretudo se as vítimas eram crianças, idosos ou mulheres.

³⁴ Os veículos de tração animal também eram inseguros e, seguidamente, provocavam acidentes. Os jornais denunciavam a velocidade, o desrespeito das leis e a precária organização do trânsito. Ou seja, a Light não inventou o acidente de trânsito em São Paulo, todavia, o monopólio por ela exercido e a transformação operada no sistema de transporte deram uma nova conotação aos acidentes. Para uma breve noção sobre o trânsito antes da chegada da Light, recomendo a leitura do texto de CAMARGO, Luís Soares de. *Entre carros, carroças e carroções: os veículos e seus condutores na São Paulo do séc. XIX*. Informativo Arquivo Histórico Municipal, 3 (13): junho/agosto 2007. <http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>.

O *Correio Paulistano*, em 19 de novembro de 1905, estampou a seguinte manchete: “Uma criança debaixo de um bonde. Prisão do motorneiro. As providências da polícia. Morte da vítima”, chamando a atenção para a morte de uma criança atropelada enquanto brincava na rua:

Ontem, pela manhã, pouco antes de 10 horas, o bonde elétrico de nº 195, conduzido pelo motorneiro Ernesto Rossi, chapa 79, vindo da Liberdade descia vertiginosamente a rua Florêncio de Abreu, com destino à Ponte Grande. Ao chegar diante do prédio nº 104, várias crianças que brincavam sobre a linha dispersaram-se aos sinais repetidos que deu o motorneiro. O menor Jorge [Riskallah], de 3 anos de idade [...] desorientou-se no momento e foi alcançado pelo limpa-trilhos, ficando imediatamente sob as rodas do veículo. Os passageiros e os transeuntes, que presenciaram o atropelamento, tiveram um grito de indignado protesto contra o motorneiro, que fez parar o bonde com extraordinária rapidez. [...]. O motorneiro, que procurava justificar-se perante a multidão que logo o cercou, recebeu voz de prisão que lhe foi dada pelo Sr. Dr. Pinheiro, delegado³⁵.

Um inquérito foi instaurado para averiguar as responsabilidades do motorneiro. Não localizamos o resultado do julgamento, mas, após cinco dias do ocorrido, Ernesto Rossi encontrava-se custodiado na Cadeia Pública, mesmo tendo o delegado (Dr. Urbano Marcondes) ouvido de quatro testemunhas que o acidente fora fruto “da mera casualidade”³⁶.

No dia 20 de setembro de 1907, os jornais noticiaram o esmagamento de uma criança de apenas 3 anos, filho do cocheiro Miguel Coccozza³⁷. Segundo o relato, um grupo de crianças brincava próximo aos trilhos, na Rua Mem de Sá, local onde, à noite, ocorreria uma festa italiana. Ao ouvirem o barulho da buzina, saíram às pressas. O menor Salvatore Coccozza, na tentativa de cruzar os trilhos, foi apanhado pelo bonde. O motorneiro Felipe Virgillio, chapa 271, tentou frear o veículo, mas não conseguiu evitar o atropelamento. Salvatore Coccozza foi levado à casa de seus pais, onde veio a falecer minutos depois. O motorneiro, quando percebeu a fúria dos populares, evadiu-se, mas acabou sendo preso pela polícia no bairro Cambucy. O *Diário Popular* informou que o motorneiro Felipe Virgillio estava na Light há cinco anos, “sendo seu comportamento sempre exemplar, foi preso no Cambucy e conduzido ao posto policial do Brás. Todos os passageiros e muitas pessoas que presenciaram o fato depuseram em favor do motorneiro, declarando não ter ele a mínima

³⁵ *Correio Paulistano*, 19 de novembro de 1905.

³⁶ *O Estado de São Paulo*, 22 de novembro de 1905.

³⁷ Ver *A Gazeta*, *Diário Popular* e *Correio Paulista* na data de 20 de setembro de 1907.

*culpa*³⁸. Seis meses depois, foi divulgado que Felipe Virgilio fora absolvido, quando ficou comprovado que *“o réu cometeu o crime casualmente no exercício de um ato lícito, feito com atenção ordinária”*³⁹.

Acontecia também de a habilidade do motorneiro conseguir evitar o pior. No dia 29 de março de 1905, o motorneiro chapa nº 409 conseguiu brecar o bonde e *“evitar um desastre que a incúria dos pais de alguns menores, que o pouco caso e o desamor de algumas mães tornam tão frequentes”*⁴⁰. A habilidade do motorneiro rendeu-lhe elogios: *“por felicidade inaudita e por enorme calma pôde travar o carro, (...), poderia ter morrido essa travessa si não é a perícia do guia do bonde”*⁴¹. Todavia, nem sempre esse tipo de habilidade recebia elogios como recompensa. No dia 25 de novembro de 1902, David Rosário brincava com outros menores de sua idade na Rua Vinte e Cinco de Março, quando foi surpreendido pela chegada de um bonde elétrico. O motorneiro, com muita rapidez, freou e impediu um choque frontal com o menor de 8 anos; *“o menino, entretanto, veio a cair em cima dos salva-vidas, recebendo apenas pequenos ferimentos no rosto, na cabeça e no calcanhar direito”*. Apesar disso, *“o motorneiro foi preso e posto à ordem do dr. José Roberto, 1º delegado auxiliar, que abriu inquérito”*⁴².

Acidentes envolvendo menores deixavam os motorneiros em apuros. Evadir-se do local para escapar da hostilidade das testemunhas e da fúria dos parentes, e, especialmente, do flagrante da polícia, era a atitude mais comum. No entanto, a fuga agravava as suspeitas e acabava sendo uma declaração de culpa, complicando a defesa nos tribunais e o retorno ao trabalho. Caso a empresa tivesse queixa contra o motorneiro ou houvesse desavença com algum fiscal ou inspetor, o acidente podia ser um motivo para precipitar a demissão. Quando o motorneiro era avaliado como merecedor, a empresa trocava-o de itinerário ou até de função, na tentativa de protegê-lo de hostilidades. Apesar disso, o operário passava a conviver com o risco de vingança.

Em 11 de novembro de 1929, o motorneiro Francisco Ruiz, ao passar pela Rua Bresser, tentou desviar o bonde de um carro de guindaste. Não obtendo êxito na manobra, atropelou uma menor de seis anos, de nome Itália, que brincava em frente a sua residência.

³⁸ *Diário de São Paulo*, 21 de setembro 1907.

³⁹ *O Estado de São Paulo*, 24 de março de 1908.

⁴⁰ *Folha Nova*, 29 de março de 1905.

⁴¹ *Idem*.

⁴² *Correio Paulistano*, 25 de dezembro de 1902.

O pai da menor, Sabatino Mussolini, ficou transtornado com o acontecido e passou vários dias tentando encontrar o paradeiro do autor do acidente. Em 5 de janeiro de 1930, os jornais paulistanos noticiaram o assassinato de Francisco Ruiz com três tiros dados por Sabatino Mussolini. Segundo os jornais, Francisco Ruiz, logo depois do acidente, passara a exercer as funções de fiscal; tinha 35 anos, trabalhava na Light há 13 anos, era casado e tinha a nacionalidade espanhola⁴³.

Nem sempre a fuga do local, para evitar o linchamento dos populares e o flagrante da polícia, impedia a prisão. No dia 10 de junho de 1907, o bonde elétrico conduzido pelo motorneiro Antonio Domingos atropelou um carpinteiro de 67 anos, às 19 horas, no Bairro da Lapa. No dia seguinte, Antonio Justino compareceu à delegacia para prestar esclarecimentos, certo de que havia se livrado do flagrante. O delegado, no entanto, depois de ouvir as explicações, ordenou o seu confinamento⁴⁴.

O crescimento da frota de bondes elétricos e de outros veículos aumentou, consideravelmente, os casos de abalroamento. Esses acidentes, além de provocarem lesões em seus condutores, quase sempre acarretavam avarias nos veículos, danos às mercadorias transportadas e ferimentos nos animais. Eram também os que geravam maior número de reclamações judiciais, indicando que o “argumento do dano material” costumava ser mais aceito nos tribunais. As pessoas implicadas nesses tipos de acidentes tinham a Light como a principal responsável, no entanto, enxergavam os motorneiros e condutores como agentes imediatos da empresa.

No dia 13 de setembro de 1911, praticamente todos os jornais deram destaque a um acidente ocorrido com uma manada de porcos. Ao descer a Rua Tamandaré, o bonde deu de frente com aproximadamente 90 porcos atravessando os trilhos. Ao ouvir o ruído do bonde, Genésio Rosa, que tangia a manada de porcos, começou a gritar e acenar, para que o motorneiro brecasse o veículo; *“o motorista, porém, não o atendeu, ou porque não quis, ou porque não pôde, devido ao grande declive desse trecho da rua Tamandaré”*⁴⁵. O acidente resultou em 7 porcos mortos e 5 feridos. Mesmo tratando-se de uma quantidade razoável de animais atravessando uma rua estreita e com certo declive, o noticiário culpou o motorneiro pela “suinidade”. A manchete do jornal *A Platéia* sobre esse acidente foi

⁴³ Esse episódio foi relatado por vários jornais. Para consulta, *Folha da Manhã*, 5 de janeiro de 1930.

⁴⁴ *Correio Paulistano*, 12 de junho de 1907.

⁴⁵ *O Commercio de São Paulo*, 13 de setembro de 1911.

jocosa: “Matadouro... modelo. Que carnificina! Sete mortos, cinco feridos – motorista magarefe”. No final do relato, concluiu: “(...) pelas informações que obtivemos no local (...), toda a culpa da horrível suicidência cabe exclusivamente ao motorneiro”⁴⁶.

Colisões com cavalos, bois e muares faziam parte do cotidiano da cidade. Porém, de vez em quando, aconteciam acidentes envolvendo animais mais inusitados. Em 4 de novembro de 1929, foi notificado o atropelamento de um elefante, de propriedade do Circo Pinheiros. Menotti Del Picchia, que escrevia para o *Commercio Paulistano* com o pseudônimo de Hélios, aproveitou esse fato para desferir uma crítica aos motorneiros: “Era fatal! Custou, mas afinal o Brasil ficou com esse Record, de um cômico piolinesco. O elefante foi atropelado pelo bonde (...). Nem elefantes mais os motorneiros respeitam. Eu pensei que a cólera deles fosse apenas contra os homens, as carroças, os chauffeurs”⁴⁷.

Os operários dos bondes não ficaram completamente passivos ante a opinião jornalística. Na primeira semana de março de 1902, agruparam-se e foram à redação dos jornais *Correio Paulistano* e *O Estado de São Paulo* para protestar contra as “notícias difamatórias”. Como esses dois jornais se recusaram a publicar o manifesto, argumentando que não era costume “retificar as suas notícias”, *A Platéia*, no dia 6 de março de 1902, divulgou-o por inteiro:

Nós, abaixo-assinados, motorneiro e condutores da Companhia ..., vimos à vossa presença protestar contra notícias que tem constantemente aparecido [...], que sobremodo prejudicam a nossa reputação perante o público (...), relação inverídica de fatos que muitas vezes se dão de uma maneira inteiramente oposta da relatada. [...]. Não vimos vos pedir proteção e menos pedimos que oculteis as faltas que porventura algum de nossos companheiros cometer; apenas solicitando justiça, a bem de nossos interesses e tranqüilidade de nossas famílias”⁴⁸.

Esse manifesto em nada mudou o comportamento da imprensa. Três anos depois, reunidos na Sociedade Beneficente dos Empregados da Light, motorneiros e condutores organizaram-se novamente em comitiva, para exigir que a imprensa “se mostre mais benigna quando tenha que referir-se aos motorneiros e condutores de bondes”⁴⁹. Observaram, também, que a versão dos jornais respaldava as multas aplicadas pela empresa e incitava os populares contra eles.

⁴⁶ *A Platéia*, 12 de setembro de 1911.

⁴⁷ Citado por Roniwalter Jatobá. “A trajetória do bonde elétrico em São Paulo, da chegada, 1900, à completa extinção nos anos 60”. In: *Revista Memória*, São Paulo, Patrimônio Histórico da Eletropaulo, jul-set, ano IV, nº 15, 1992, p. 43.

⁴⁸ *A Platéia*, 6 de março de 1902.

⁴⁹ *Folha Nova*, 6 de março de 1905.

Na maioria das vezes, os motorneiros eram indiciados, mas acabavam sendo absolvidos, como ocorreu com *“Antonio Bertocci, [motorneiro da Light] responsável por um desastre havido no dia 25 do mês passado [abril], na Rua Vergueiro. Ficou apurado que ao motorneiro não cabe responsabilidade nenhuma no desastre”*⁵⁰. O julgamento dos casos de acidentes com danos materiais costumava ser mais severo. Foi o que sucedeu com Francisco de Oliveira, condenado pelo juiz da 5ª Vara, Urbano Marcondes, *“a três meses, sete dias e doze horas de prisão celular”* por haver colidido com o bonde que guiava uma carroça e ferido, levemente, o condutor Giovanni Marcacci⁵¹.

Na tentativa de provar a inocência, o motorneiro podia alegar problemas mecânicos. Nesses casos, a empresa questionava-o e cobrava a instauração de perícia. Caso não fosse comprovada a falha mecânica, além de ser punido judicialmente, era afastado da empresa. No dia 7 de dezembro de 1908, o motorneiro João Antonio das Dores alegou, na 5ª Delegacia, que o acidente com o bonde que guiava, na Rua da Mooca, ocorrera em decorrência da reversão (freios), que não funcionava bem. A empresa enviou uma correspondência, datada de 9 de dezembro de 1908 e endereçada ao Prefeito Municipal, afirmando *“que a alegação não tem absolutamente viso de verdade”*, e cobrou a indicação de dois funcionários técnicos da prefeitura para procederem a uma análise do bonde. Cinco dias depois, a Prefeitura recebeu um manuscrito dos técnicos indicados para a perícia com a seguinte conclusão: *“O carro elétrico citado ... estava em perfeito estado e funcionando regularmente. Do exame feito nestes aparelhos, fica provado não ter sido feito nenhum reparo ou conserto recente”*⁵².

Ocorria também de o motorneiro causar algum transtorno a um parente de autoridade e receber um tratamento distinto. Houve um caso com o condutor Cesare Pagliari, da linha do Bom Retiro. Embarcaram no bonde duas senhoras. Como estava atrasado, o condutor deu sinal para partida, causando um pequeno abalo nos passageiros. Já em casa, em trajés de dormir, foi interceptado por um oficial que, a mando do delegado Pedro Arbues Junior, intimou Cesare Pagliari e conduziu-o à delegacia. Depois de algumas horas na solitária, foi levado a uma sala onde estava o delegado Pedro Arbues Junior, que, munido de uma faca, agrediu-o e ameaçou-o. Nesse momento, o condutor ficou sabendo

⁵⁰ *A Platéia*, 6 de maio de 1902.

⁵¹ *Folha Nova*, 12 de maio de 1905.

⁵² Fundo: PMSP. Série *Correspondências e Ofícios*. Light. **Arquivo Municipal Washington Luís, São Paulo.**

que as duas senhoras eram a irmã e a mãe do delegado. Quando a “tomada de depoimento” terminou, Cesare Pagliari foi posto no xadrez com os pés descalços, “para sentir o clima da cela”, que, naquele dia, estava especialmente fria. Solto, o condutor juntou-se aos seus amigos de trabalho, e, agrupados, eles percorreram as principais redações dos jornais para denunciar o caso. *O Estado de São Paulo* fez a seguinte manifestação: “*Sim, não se pode compreender que, na capital do estado mais civilizado do país, o governo mantenha em cargo de tamanha responsabilidade um homem que, até hoje, só demonstrou, pelos seus atos, a sua absoluta incapacidade para o exercício de qualquer função pública*”⁵³. Já *O Comércio de São Paulo* preferiu destacar a audiência mantida entre Pedro Arbues Junior e o senhor Mackenzie, e maliciosamente comentou: “*não nos admiraremos se o condutor selvagemmente maltratado pelo dr. Pedro Arbues vier a dar o dito pelo não dito*”⁵⁴.

Para a Light, a imperícia dos motorneiros e condutores, tão enfatizada pelos jornais, não era sua responsabilidade, mas dos órgãos da prefeitura que os habilitavam para o exercício dessas profissões. Quando interrogada sobre o despreparo de seus operários, respondia que eles não “*podem entrar em atividade do serviço senão depois de terem praticado em todas as linhas o tempo necessário e sido aprovados no exame por que passam perante a fiscalização da Prefeitura*”⁵⁵. Quando o acidentado era um motorneiro ou condutor, a Light atribuía o desastre à falta de atenção, equilíbrio ou síncope (perda abrupta de consciência). No dia 8 de março de 1917, “*achando-se o condutor no estribo, em cobrança, ao firmar-se no para-choque, da parte traseira e do balaústre, caiu ao solo, ficando sem sentido e gravemente machucado*”⁵⁶. Caso um condutor, na tentativa de observar o fluxo do trânsito ou a aproximação da parada, se chocasse com um poste ou outro veículo, a Light colocava a culpa na desatenção do operário. Em 22 de dezembro de 1918, “*o condutor Casemiro Valinhos, estando no estribo, em cobrança, bateu distraidamente com a cabeça em um poste, caindo ao solo, ficando machucado*”⁵⁷.

⁵³ *O Estado de São Paulo*, 10 de julho de 1904.

⁵⁴ *O Comercio de São Paulo*, 11 de julho de 1904.

⁵⁵ Idem. *Relatório de 1904, apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Antonio da Silva Prado*. São Paulo Typografia da Casa Vanorden, 1904. **Arquivo Municipal Washington Luís, São Paulo**.

⁵⁶ The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited. *Relatório Anual do Departamento Jurídico, 1917*. São Paulo, 1917.

⁵⁷ The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited. *Relatório Anual do Departamento Jurídico, 1918*. São Paulo, 1918.

As ocorrências de acidentes e conflitos entre os usuários e operários dos bondes, relatadas nas páginas dos periódicos comerciais, nos relatórios anuais da Light e nos documentos enviados à Câmara de Vereadores pelos prefeitos de São Paulo, expuseram, continuamente, esses operários com tamanha intensidade que podemos afirmar que nenhum outro segmento de trabalhadores foi tão exibido ao público quanto os motoneiros e condutores. Os jornais focaram suas narrativas na imperícia, no excesso de velocidade e na incivilidade dos condutores e motoneiros. A Light, por sua vez, tratou os acidentes como “efeito colateral do progresso”, algo normal e até mesmo insignificante: *“A estatística dos acidentes apontados (...), é insignificante, comparando-a à de outras cidades onde está estabelecida a tracção electrica”*⁵⁸. Para a Light, os acidentes de bondes decorriam da transgressão das normas de trânsito por parte de uma população em estágio primário de modernização. O choque contra um dos seus bondes elétricos era considerado como um choque contra a força inexorável do progresso. A transferência e a individualização da culpa era algo vantajoso, porquanto inibia grandes gastos com indenizações. Eventualmente, quando alguma reclamação chegava até os tribunais, a Light contava como ganho de causa, e cada processo ganho judicialmente aumentava a crença no “mito da invencibilidade”⁵⁹ da empresa.

As centenas de narrativas de acidentes com que nos deparamos nos principais jornais de São Paulo no período de 1900 a 1930 mostram que o discurso da imprensa sobre os acidentes de trânsito foi atualizado com a chegada da Light e cristalizou uma versão incriminatória dos operários dos bondes. Sobre eles recaiu a responsabilidade por não conseguirem evitar os acidentes, devido à imprudência, ao despreparo e ao gosto pela velocidade. No geral, os jornais não se preocuparam em investigar; lançaram mão de uma estrutura narrativa previamente construída, cuja regra era esgrimir uma retórica condenatória e antecipar a sentença, antes mesmo do inquérito. Sendo o culpado definido *a priori*, cabia à polícia a tarefa de persegui-lo e levá-lo às grades. Na realidade, os motoneiros e condutores foram apontados como “bodes expiatórios” de um contexto social, em que a

⁵⁸ *Relatório de 1908, apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Antonio da Silva Prado. São Paulo Typografia da Casa Vanorden, 1909. Arquivo Municipal Washington Luís, São Paulo.*

⁵⁹ Os jornais comerciais costumavam se referir a Light como “a poderosa”, demonstrando a dificuldade encontrada por qualquer um que quisesse enfrentá-la nos tribunais da Justiça.

violência, as relações hierárquicas e os ressentimentos se amalgamaram com as modificações da vida urbana.

Nas situações de conflito entre os operários dos bondes e os usuários, o estigma era uma arma nas mãos dos usuários. O que era uma representação discursiva da imprensa transbordava e pautava as relações dos indivíduos no cotidiano da cidade, cristalizando uma imagem bastante negativa dos trabalhadores do tráfego. Reproduzimos, também, cenas traumáticas de tensão e dor, momentos em que os ressentimentos afloravam com maior intensidade. Nossas conclusões não exageram a ponto de afirmar a existência de uma ojeriza popular contra os operários dos bondes. O que demonstramos foi a construção *a priori*, por parte da imprensa, de um único culpado. Esse mecanismo produziu efeitos negativos na imagem que esses operários formaram de si, nas relações que estabeleceram com os usuários e na projeção de suas ações coletivas.

O setor de tráfego era o que mais absorvia mão de obra na estrutura da Light. Pelo lugar que ocupavam, os operários de bondes poderiam liderar processos organizativos e reivindicatórios capazes de envolver o conjunto dos trabalhadores da empresa. Os bondes também eram essenciais à dinâmica da cidade e à mobilidade do conjunto dos trabalhadores. Contudo, a constante desqualificação pública desses operários contribuiu para depreciá-los. Os conflitos com os usuários impediram o estabelecimento de vínculos e inserções em identidades mais amplas de classe e vizinhança; além disso, obstruíram a formação de alianças em momentos de lutas coletivas e a possibilidade de esse setor se perceber como estratégico para o desenvolvimento econômico e para o processo de construção da cidade.

Recebido em 01/12/2009

Aprovado para publicação em 12/05/2010