

ECONOMIA MORAL E REVOLTA: O CASO DOS BONDES EM SÃO PAULO

Marco Antônio Cornacioni Sávio*

Resumo

O artigo tem por objetivo demonstrar a complexidade inerente aos confrontos entre a população e as forças policiais, ocorridos em 1909, em São Paulo, contra a instalação de linhas de bondes, e que ocorrem paralelamente à disputa jurídica entre a empresa canadense Guinle e a inglesa Light & Power que atuavam no setor. Discutindo com a historiografia tradicional, situa tais ocorrências como expressão de uma “economia moral”, conforme Thompson, decorrentes dos inúmeros problemas que a incorporação de novas tecnologias de transportes trouxe à população.

Palavras-chave

Revoltas urbanas; transportes de bondes; revoltas populares em São Paulo.

Abstract

The objective of the present article is to demonstrate the complexity inherent to the confrontations between the population and the police forces, occurred in 1909, in São Paulo, against the tram lines installation, which ran parallel to the legal dispute between the Canadian company Guinle, and the English firm Light & Power, that operated in the sector. In discussion with the traditional historiography, it places such events as the expression of a “moral economy”, according to Thompson, as a result of the numberless problems brought to the population, with the incorporation of new transportation technologies.

Keywords

Urban revolts; transportation by trams; popular revolts in São Paulo.

O ano de 1909 havia começado de forma conturbada para a Light & Power Co. Naqueles dias, a empresa canadense viu-se verdadeiramente ameaçada por uma concorrente direta no fornecimento de força, luz e transportes na cidade de São Paulo, a Guinle & Cia. Essa empresa, que controlava a Companhia Docas de Santos,¹ era há muito tempo concorrente da empresa canadense no ramo de distribuição de materiais elétricos, já que os Guinle detinham os direitos de distribuição dos produtos da General Electric na cidade do Rio de Janeiro. No ano de 1908, a empresa santista iniciou uma ofensiva jurídica que seria o auge da disputa entre as duas companhias, tentando garantir o privilégio de concorrer com a Light em São Paulo. Essa concorrência apenas se daria nas áreas da cidade em que a Light não havia instalado as suas redes de distribuição elétrica e de transportes.

A briga jurídica entre as duas companhias acabou por transformar-se em algo muito maior e mais emblemático do que a simples concorrência entre duas empresas pelo controle de uma concessão. Mobilizando estudantes, políticos e engenheiros e tendo a decisiva intervenção do prefeito de São Paulo, Antônio Prado, a disputa “Guinle *versus* Light” foi a responsável por uma das maiores revoltas registradas na capital antes da Greve de 1917. Por dois dias, o município tornou-se palco de combates entre a população e as forças policiais, que tentavam restabelecer a ordem e garantir o funcionamento do sistema de transportes, além, é claro, de proteger o patrimônio da empresa canadense.

Após uma série de disputas nos tribunais e artigos publicados nos grandes jornais da cidade, os ânimos se exaltaram, resultando numa mobilização de vários grupos letrados do município, em sua maioria estudantes e profissionais liberais. Os estudantes da Faculdade de Direito do Largo São Francisco organizaram-se e passaram a realizar manifestações contra o monopólio da Light. Após o final de uma dessas manifestações, um grupo de estudantes saiu às ruas gritando palavras de ordem contra o monopólio e dando vivas ao prefeito Antonio Prado.² Num crescendo, a manifestação começou a angariar adeptos ruas afora e, num determinado momento, quando os estudantes se encontravam em frente ao Café Guarany, aproveitaram a passagem de um bonde e começaram a atirar frutas contra o carro, atingindo o motorista, o condutor e alguns passageiros. Foi o sinal para que a revolta explodisse.

Partindo da região central e tomando os subúrbios, em poucas horas a revolta já tomava conta da cidade. Armados de paus, pedras, facas, algumas armas de fogo e vários outros instrumentos que pudessem ser úteis no protesto, incluindo bombas de fabricação caseira, uma multidão atacava tudo aquilo que simbolizasse a companhia canadense pelas ruas da cidade, principalmente os bondes. Com a situação fora de controle, não restou outra alternativa ao Secretário de Justiça, Washington Luís, senão acionar a cavalaria, que partiu em direção aos subúrbios da cidade e ao escritório da Light, na praça Antônio

Prado, que foi atacado pela multidão armada de pedras, paus e bombas caseiras, que eram lançadas contra suas vidraças. Ao longo da avenida Celso Garcia, a população apedrejava os carros da companhia que por lá passavam, alguns chegando mesmo a invadir os bondes, agredindo motoneiros e condutores. Tiros foram disparados contra os carros, o que levou a Light a ordenar que os bondes fossem recolhidos e o serviço de transportes paralisado. Cargas de cavalaria avançaram contra a população dos bairros operários, com tiros sendo disparados contra a multidão, em operações que resultaram em dezenas de prisões e vários feridos. A principal garagem de bondes da cidade, na rua Barão de Limeira, sofreu ataques da população, que tentou invadir e saquear o barracão.

Ao cair da noite daquele dia 25 de abril, a situação começava a se acalmar. No dia seguinte, no entanto, como forma de garantir a ordem pública, Washington Luís ordenou que a cavalaria ocupasse as principais ruas do Triângulo e regiões como as do Brás e da Barra Funda, numa tentativa de evitar novos incidentes. Nas ruas da região central, a Força Pública recebeu instruções para dispersar quaisquer aglomerações, sendo proibida a formação de grupos nas ruas do centro. Muitas casas comerciais, receosas de que os enfrentamentos que ocorreram nos subúrbios ao longo do dia anterior se repetissem nas ruas do Triângulo, cerraram as suas portas. Além disso, os bondes destinados às regiões onde ocorreram os principais problemas circularam valendo-se de uma escolta armada de dois soldados da Força Pública.³

Apesar de todas as medidas preventivas, novas ocorrências de violência voltaram a acontecer em diversas regiões da cidade. Na região central, as aglomerações foram dispersas à força pela cavalaria, gerando correria nas ruas. Um dos manifestantes presos durante a confusão foi acudido pelos revoltosos, que atacaram a escolta que o guiava para a delegacia, iniciando um confronto entre a polícia e os populares. No Brás, ao longo da rua Celso Garcia, a cavalaria interferiu para garantir a circulação dos carros da empresa. Do outro lado da cidade, na Barra Funda, novos ataques contra carros da empresa eram registrados. Um bonde foi apedrejado. Na rua Brigadeiro Tobias, toras de madeira foram depositadas sobre os trilhos na tentativa de fazer os carros descarrilarem. Assaltos contra bondes foram registrados em outras ruas, como na rua Maranhão e na rua Itambé, enquanto um bonde foi incendiado em Higienópolis.

A grande violência desses dias de conflito foi, certamente, o reflexo de um grande ressentimento da população paulistana contra a companhia canadense. Até aquele momento, nenhuma grande manifestação daquele tipo contra a empresa havia ocorrido na cidade e o seu tamanho e a sua violência surpreenderam a todos. No entanto, se tomados por uma perspectiva mais ampla, aqueles dias de violência representaram uma reação a um poder que, por uma década, havia excluído boa parte da população da cidade do

sistema de transportes e havia desorganizado uma das mais tradicionais profissões do município, profissão essa que representava o ganha-pão de muitas famílias: o transporte de cargas feito pelos carroceiros.

Como entender essa revolta? Seria ela o resultado dos discursos inflamados de alguns estudantes contra a Light e que serviram para mobilizar a população? Seria aquela revolta uma reação contra as práticas ilegais da empresa, que vitimavam as populações mais pobres, principalmente no que tange à especulação imobiliária? Ou, ainda, seria ela o resultado do desinteresse dos poderes públicos que deixaram essas populações marginalizadas sem outras alternativas de expressão que não a revolta?

Na opinião de um dos atores envolvidos, a própria Light & Power Co, essa revolta foi o resultado direto da disputa pelo controle dos serviços relacionados à eletricidade no município. Nas palavras dos homens da empresa, os “tumultos foram promovidos pela Guinle & Cia. com a participação de alguns estudantes bagunceiros e pessoas das classes mais baixas”,⁴ uma versão que levanta certa suspeita. A maior prova de que essa versão apresentada pela Light é, no mínimo, inadequada, foi o próprio comportamento dos estudantes que, no auge das refregas, se abstiveram de apoiar a população que sofria a violenta repressão da polícia.

Apesar de se tratar de uma versão oficialista, essa idéia divulgada pela empresa teve fortes ecos na historiografia relativa ao acontecimento, que, por caminhos diversos, acabou por endossar uma versão de que multidão foi influenciada pelo discurso de alguns estudantes que procuravam marcar a sua posição contra o monopólio e que, através desses discursos, acabaram se insurgindo contra um poder que era por eles pouco compreendido. Não existem muitos trabalhos que abordem aqueles dias da Revolta de 1909. Para entender melhor de que forma esse acontecimento refletiu na historiografia, cabe analisar alguns exemplos para tentar compreender qual a extensão desses fatos e o que eles significaram para a cidade de São Paulo. Para essa análise, serão utilizados dois exemplos de narrativas que abordaram o tema, escritas em épocas diferentes, com intuítos bastante distintos. A primeira delas é o trabalho Waldemar C. Stiel, *História dos transportes coletivos em São Paulo*, de 1978. A segunda é o trabalho de Nicolau Sevcenko, *Orfeu extático na metrópole*, de 1992.⁵ Stiel narra a revolta nos seguintes termos:

Nessa época, o ponto de reunião para discussões e comentários era em frente ao café Guarani, na Rua 15 de Novembro. No dia 25 de abril, alguns rapazes puseram-se a discutir sobre o caso Light-Guinle, foram-se exaltando e a eles se foram juntando grupos de garotos. Começaram a vaiar os transeuntes, dirigir grosserias aos guardas cívicos etc. (quantos dos que ali se achavam não estarão dizendo aos filhos ou netos: “No meu tempo a rapaziada não era assim...”)

Ao passar um bonde da linha Santa Cecília, foi atirada uma pedra que fez em estilhaços as vidraças, o mesmo acontecendo a vários outros que passaram e sofreram depreda-

ções. Um deles assaltaram-no, quebrando vidros e salva-vidas, inutilizando campanhas e focos de luz. Eram sete e meia da noite, e a Light, em vista das ameaça, resolveu suspender o tráfego de bondes. Os arruaceiros dirigiam-se à Praça Antonio Prado, onde apedrejaram o edifício da Light e jogaram bombas contra as suas vitrinas. Com a chegada da cavalaria, afastaram-se e desceram a Rua São João, onde quebraram combustores de iluminação elétrica (p.132).

A passagem é contraditória em relação à extensão dos acontecimentos. É curioso como apenas “alguns rapazes” e “garotos” que se ergueram contra a tirania da empresa fizessem com que a companhia interrompesse as suas operações em vista do perigo por eles causado. Sem julgar as posições de Stiel, o fato é que a revolta envolveu bem mais que alguns rapazes e garotos sob efeito da bebida e imbuídos de alguns arroubos cívicos. A conclusão de sua narrativa acerca da história traz para o centro dos acontecimentos o então prefeito Antônio Prado. Numa intervenção decisiva, o prefeito acaba com as razões da revolta quando, sempre segundo as palavras de Stiel, Prado despacha favoravelmente à Light, dando definitiva interpretação à lei 407, por ele mesmo instituída e acabando com a batalha jurídica que, desde o início daquele ano, era assunto entre os estudantes da Faculdade de Direito e da pequena elite letrada da cidade. No caso de Sevckenko, a interpretação acerca da revolta assume um tom distinto:

O fato é que, quando da renovação do contrato monopolista da Light em 1909, o conselheiro Antônio Prado deu parecer contrário e, mesmo incitado por generoso suborno “o prefeito despachou a estranha proposta declarando que nem a tomava em consideração”.

Essa decisão foi festejada como uma vitória pela população, oprimida pela especulação de terrenos e preços de aluguéis provocada pelas manobras da Light, além das tarifas extorsivas e péssimos serviços das companhias de eletricidade, gás, bondes e telefones. Mas, um mês depois, a Comissão de Justiça da Câmara dos Vereadores reverteu a situação, dando parecer favorável e reafirmando o monopólio. A resposta foi um motim popular de grandes proporções, com a ocupação do Triângulo, Praça Antônio Prado e Avenida São João pelos estudantes e populares, forçando a ocupação militar dos escritórios da Light e do jornal a ela filiado, A Gazeta. Na seqüência dos eventos a população enfrentou os soldados a pedras, paus, frutas, legumes e bombas artesanais, sofrendo cargas violentas, espancamento brutal e prisões indiscriminadas. No calor a refrega, o refrão dos amotinados era: “Abaixo a Light! Abaixo o monopólio! Viva Antônio Prado!” O prefeito se tornou um símbolo contra a barbárie especulativa que renegava ao mesmo tempo a cidade e a cidadania. (pp.122-123).

Nessa segunda abordagem, nota-se uma diferença do tom usado por Stiel. Ao invés de um grupo de estudantes se revoltando contra uma disputa entre duas empresas de caráter monopolista, a população aparece rebelando-se contra as práticas especulativas da empresa canadense que influenciava de forma direta e negativa em suas vidas, transfor-

mando a cidade naquilo que o autor chamou de “cemitério esparramado de postes e fios”. No entanto, algo parece se perder na abordagem daqueles acontecimentos. É notório o fato de a Light ter se transformado rapidamente no principal agente especulador do município nos primeiros anos do século passado. No entanto, as conseqüências dessa situação, apesar de bastante danosas, eram sentidas apenas de forma indireta pela população da cidade, que se ressentia quanto ao valor alto dos alugueis, mas que, provavelmente, não ligava essa situação à ação monopolista e especulativa da empresa canadense, o que, certamente, teria resultado em outras revoltas que seriam anteriores a 1909. Restam apenas, então, os preços praticados pela companhia, que devem ser levados como um dos fatores primordiais para a revolta. Além do mais, palavras de ordem como “Viva Antônio Prado!” parecem muito mais um grito de estudantes em favor do prefeito do que o grito de revolta da multidão excluída.

Sem desconsiderar as duas abordagens anteriormente apresentadas, que têm, de maneiras distintas, o seu valor para compreender aqueles acontecimentos, é necessário procurar uma abordagem que procure vasculhar outros fatores que levaram grandes grupos populares que habitavam a cidade a se erguerem contra uma companhia que, em tese, representou uma melhoria nos serviços para o município. Afinal de contas, antes da Light & Power Co, os bondes eram modestos carros puxados por burros, a eletricidade não existia e os serviços de gás e luz eram extremamente precários. O fato é que a empresa canadense representou, de maneira concreta, uma melhora geral nos serviços prestados na cidade de São Paulo, mas que, por razões distintas, acabou por se transformar numa empresa exclusivista e refratária à inclusão de vastas camadas da sociedade.

A Revolta de 1909, apesar de ter sido impulsionada pelos acontecimentos que envolveram a empresa Guinle & Cia. e a Light & Power Co, foi também o resultado de uma longa série de pequenos conflitos que foram travados entre a população da cidade e as novas formas de transporte e serviços oferecidos pela a companhia canadense. Ao longo de dez anos, esses novos serviços acabaram por reorganizar todo o município, que teve de adaptar ao sistema imposto por uma nova tecnologia, desorganizando todo um tradicional número de serviços executado por homens, mulheres e crianças; abalando uma economia ligada ao transporte de cargas e mercadorias. Essa tradicional economia teve de enfrentar a concorrência de uma nova forma de tecnologia que, pouco a pouco, fez com que seu espaço de ação diminuísse na cidade. Nessa luta cotidiana para tentar adaptar e adaptar-se a um novo modelo tecnológico de transportes que se instalava em São Paulo é que podem estar as respostas para uma melhor compreensão da Revolta de 1909.

“Economia moral” e revolta

A idéia da existência de uma “economia moral” foi sugerida pelo historiador inglês Eduard P. Thompson no final dos anos 60.⁶ Ao analisar as revoltas por comida, ocorridas na Inglaterra ao longo do século XVIII, Thompson constatou um certo padrão no comportamento das multidões, que não podia ser explicado apenas como uma reação fisiológica à fome – causa que, segundo a maioria dos historiadores, era primordial para se entender os movimentos populares do período. O autor sugere que as revoltas e outros movimentos sociais não são exclusivamente causados pela combinação de períodos de escassez com alta de preços, mas também pela destruição de formas tradicionais de vida e de organização de alguns grupos ou mesmo de toda a sociedade. Uma vez que mudanças no sistema produtivo ou na organização econômica de certos setores da produção são introduzidas, alguns grupos sociais são, necessariamente, marginalizados, gerando descontentamento e, em certos momentos mais críticos, revoltas, como uma resposta para buscar uma ordem perdida.

A idéia de Thompson não é a de deixar de lado questões objetivas, no caso específico de seu estudo, a fome e os preços, mas sim procurar entender o que leva grupos de pessoas a se manifestarem reivindicando uma certa ordem econômica e moral que por alguma razão fora perdida.⁷ As ações cotidianas de grandes grupos sociais baseavam-se nessas formas relativamente estáveis de relação econômica, que apenas se alteravam graças à ação de forças naturais causadoras de certos desequilíbrios ou no caso das revoltas por alimentos analisadas por Thompson, em decorrência de uma combinação de escassez com novas práticas comerciais. Isso não quer dizer que não existissem razões objetivas que levassem multidões a se revoltar contra uma nova ordem que resulta em exclusão e, conseqüentemente, em piores condições de vida. No entanto, juntamente com essas questões objetivas, deve-se tentar compreender quais fatores guiam essas revoltas e que estão além dessas questões, no caso deste estudo, o transporte por bondes. A revolta é um ato, antes de tudo, de grupos que podem se organizar e protestar contra determinadas práticas que lhes são lesivas, catalisando sentimentos amplamente difundidos pela população em geral, o que acaba resultando em movimentos que envolvem largas parcelas da população. A idéia de uma “economia moral” tem algo a dizer no caso das novas tecnologias de transporte na cidade de São Paulo, principalmente no caso dos bondes. O que se busca aqui é uma outra maneira de entender como as formas tradicionais de vida dos habitantes de São Paulo foram alteradas pela nova tecnologia.

No entanto, algumas perguntas se impõem, entre elas as seguintes: seria possível utilizar o conceito de uma “economia moral” para se entender a Revolta de 1909? Até que

ponto a instalação de uma nova forma de tecnologia pode abalar práticas econômicas tradicionais estabelecidas pelos costumes, numa cidade em rápida mudança como era a São Paulo no início do século passado? Quais os grupos que tiveram o seu meio de vida mais alterado pela introdução dessa nova tecnologia de transportes? Quais os fatores objetivos que resultaram nessas mudanças e que acabaram por causar uma violenta revolta? Para se compreender de que maneira os bondes elétricos acabaram por alterar a forma pela qual as pessoas se relacionavam com a cidade é necessário começar a análise com algo comumente esquecido pelos historiadores: os padrões de instalação da rede de bondes.

O serviço de assentamento de trilhos iniciou-se em 1899, ocupando principalmente as regiões mais centrais do município. No caso das linhas que serviam aos bairros mais elegantes da cidade e à região do Triângulo, a empresa utilizou-se de um padrão distinto para o assentamento dos trilhos do que aqueles utilizados nas regiões dos subúrbios. As diferenças iam desde o tipo de trilhos assentados até o tipo de madeira dos dormentes, passando por profundidade e pelos postes que erguiam a rede aérea de energia. O trilho utilizado pela companhia nas ruas mais centrais era um trilho mais pesado, em forma de T, com sete polegadas de altura, ideal para locais onde o calçamento a paralelepípedo já estivesse assentado. Esse trilho não interferia no tráfego de outros carros, sejam eles carroças ou automóveis, mantendo as ruas desimpedidas para a circulação. No entanto, para as ruas das periferias ou aquelas de menor movimento, a companhia foi autorizada a utilizar-se de um trilho menor, de cinco polegadas, sem a necessidade de se estabelecer nenhuma forma de calçamento ao redor das áreas onde eram assentados. Essas diferenças na altura dos trilhos e nas formas de assentamento são de fundamental importância para compreender como se iniciou o conflito entre a companhia e uma das classes mais organizadas da cidade à época, os carroceiros.

Nas avenidas do subúrbio, que não contavam praticamente com nenhuma forma de melhoramento, a companhia estava autorizada a instalar os trilhos de cinco polegadas seguindo regras bastante simples, ou seja, enterrar os dormentes e os trilhos sob o piso da rua. No entanto, a possibilidade de utilizar trilhos menores em ruas de pouco movimento de carros e sem pavimentação criou um problema técnico para a empresa. Devido a uma série de fatores, entre eles as particularidades do clima local, do solo e as dificuldades em se conseguir uma madeira adequada para os dormentes, quais deterioravam num curto espaço de tempo. Além disso, uma particularidade do solo local tornava difícil a instalação dos trilhos em ruas sem pavimentação. Durante os períodos quentes ou de estiagem, o solo das ruas tornava-se bastante duro, dificultando o assentamento dos trilhos. Porém, nos períodos de chuva, esse solo tornava-se rapidamente mole, criando ondulações na superfície da área instalada devido à vibração produzida pelos bondes. Essa situação se

agravava com a dificuldade de conseguir a madeira adequada o assentamento de trilhos, o que aumentava o problema e gerava maiores irregularidades na superfície da linha.

Os problemas com ondulações nos trilhos resultaram numa complicação extra para os carroceiros, uma das classes de trabalhadores que foram das mais prejudicadas com a chegada da empresa canadense na cidade. O ganha-pão desses homens estava no transporte de mercadorias, de cargas e de pessoas pelas ruas do município. Os problemas com a instalação dos trilhos da Light se manifestavam numa grande dificuldade para o tráfego de carroças, principalmente as que carregavam mais peso. O tráfego desses veículos que constantemente cruzavam a linha, aliado ao tráfego dos bondes e a vibração que ele produzia, resultava na criação de grandes cavidades entre a bitola dos trilhos em várias partes das linhas, fazendo com que os dormentes ficassem expostos na superfície das ruas. Isso ocorria graças a uma soma de fatores, à qual se relacionam os trilhos menores e mais baratos, as variações climáticas que faziam com que o solo encharcasse num momento e, pouco tempo depois, endurecesse, isso sem contar o uso de diferentes tipos de madeiras nos dormentes, o que gerava ainda mais vibração e, conseqüentemente, mais irregularidades na superfície da via. Ao invés de permanecer sob o piso da rua, a linha ficava, em diferentes locais com diferentes extensões, quase que inteiramente sobre o mesmo.

Essa situação significou um grande empecilho para o transporte de cargas por carroças, já que os animais corriam o risco de ficar com suas patas presas por entre os trilhos, principalmente na bifurcação das linhas, aumentando o perigo de fraturas e de sacrifício de animais; além de problemas para a passagem das carroças, que corriam o risco de tombar em certos trechos mais críticos, graças às depressões que faziam o veículo assumir inclinações perigosas. Nas reclamações dos jornais encontravam-se queixas em relação ao descaso com que os trilhos eram deixados em certas partes da cidade, causando acidentes que resultavam no sacrifício de animais e em grandes prejuízos para seus proprietários.⁸ Em outras situações, o estado dos trilhos em avenidas importantes como a Celso Garcia, onde quase não havia calçamento e a empresa utilizava trilhos menores, causava grandes complicações, tanto aos carroceiros quanto ao serviço de transportes da própria empresa.⁹

Além dos problemas com os trilhos, a concorrência exercida pela companhia, que perdurou ao longo de uma década, mesmo com prejuízo por parte da Light & Power, foi outro fator de piora na relação entre os carroceiros e a empresa. Foi devido à concorrência da empresa, entre algumas outras razões, que os carroceiros realizaram uma greve no ano de 1903 que, literalmente, paralisou a cidade de São Paulo. Entre as reivindicações da classe estava a definição, por parte da Prefeitura Municipal, de regras claras para o ressarcimento em caso de acidentes envolvendo carroças e outros veículos, o que normal-

mente resultava, se os carroceiros fossem os responsáveis por quaisquer desses casos, no confisco de seus animais para a garantia de pagamento, enquanto que quando eram eles as vítimas desses acidentes, o rigor da lei não era o mesmo, já que a maioria dos casos envolvia os bondes da Light & Power.¹⁰ Os carroceiros tinham seus animais presos entre os ferros do salva-vidas ou então mortos em consequência do contato com a eletricidade, sem que, no entanto, tivessem condições de reclamar por quaisquer indenizações seja da empresa, seja dos poderes públicos.

A animosidade passou a se tornar mais acirrada após a greve de 1903, que, ao invés de reverter em algum benefício para a classe, acabou significando a entrada dos bondes elétricos no mercado de transportes de carnes do abatedouro municipal para o mercado central, concorrendo numa das áreas mais rentáveis para a classe.¹¹ Além disso, tornavam-se cada vez mais comuns narrativas de carroceiros que sofriam com os acidentes envolvendo bondes e seus animais. Com o passar dos anos, a tensão entre os carroceiros e a companhia passou a se manifestar em situações cada vez mais violentas. Ao longo da avenida Celso Garcia, eram registrados os piores incidentes, com agressões aos motorneiros e condutores, tiros disparados contra os bondes e constantes interrupções causadas por montes de pedras ou toras colocadas por sobre os trilhos.

Sendo um grupo dos mais representativos para a economia da cidade, os carroceiros são figuras centrais para se compreender a dinâmica que levou à Revolta de 1909. O que houve entre as causas para aquela revolta foram, portanto, um problema de ordem técnica – as diferentes formas de instalação dos trilhos – e um de ordem econômica – a concorrência exercida pela empresa que era, em todos os aspectos, desigual. Manifestando-se ambos os problemas de uma forma destrutiva na ordem econômica estabelecida pelos carroceiros ao longo de décadas, acabaram por servir como catalisadores para a explosão da revolta contra a empresa. Um dos motivos para o surgimento desses problemas estava na quase inexistente fiscalização, por parte da Prefeitura Municipal, de um lado, e na anuência da Câmara dos Vereadores para com todos os projetos apresentados pela Light, de outro, o que acabava por resultar no descumprimento do contrato.

Porém, além desses fatores, deve-se acrescentar outros dois fatores, que também são de fundamental importância para a compreensão dos motivos que levaram à Revolta de 1909: são eles o preço das passagens e a inexistência de carros para o transporte para operários. Desde sua chegada, os preços praticados pela companhia canadense se encontravam bem acima daqueles praticados pela velha empresa de bondes de tração animal. Essa situação resultou numa radical exclusão das classes menos privilegiadas do uso do sistema de transporte por bondes, o que quer dizer que a maior parte da população do município, que não parava de aumentar de forma rápida e desordenada estava condenada a se locomover a pé cidade afora.

Para se ter uma idéia do impacto que essas novas tarifas significaram para as populações menos privilegiadas da cidade de São Paulo, um jornal do período publicou uma estatística comparando o número de passageiros transportados nos anos de 1897 e de 1907. Deixando de lado o tom apaixonado do artigo e as interpretações duvidosas de que se valeu, o autor revela um número que dá uma dimensão da exclusão que representou essa nova tecnologia. No ano de 1897, tendo a cidade uma população de aproximadamente 190.000 habitantes, a Cia Viação Paulista transportou em seu acanhado sistema de bondes por tração animal um total de 25.290.504 passageiros, recebendo por isso a quantia de 2.323:678\$600. Dez anos depois, em 1907, tendo a cidade uma população de aproximadamente 350.000 habitantes a Light & Power Co transportou em seu moderno sistema de bondes elétricos um total de 23.274.888, recebendo por isso a quantia de 3.800:000\$000¹², uma situação que se tornava mais grave pela inexistência de carros destinados a operários, garantidos em contrato, e que cobriam metade do valor da tarifa, que variava de 200 réis, nas regiões mais ricas da cidade, até 600 réis para a Penha. A falta de carros para operários, aliado aos preços altos, resultou uma grande massa de nômades que se utilizavam apenas esporadicamente do transporte por bondes, transformando avenidas que ligavam os subúrbios aos bairros industriais em palco de grandes romarias de operários.

Situações como essa levavam a protestos, que tentavam chamar a atenção para assuntos relativos à exclusão que sofriam as camadas menos privilegiadas da população. Esses grupos eram aqueles que mais necessitavam de transporte barato e que, curiosamente, eram os que mais caro pagavam por ele. Num protesto que chamou a atenção da imprensa pela violência da repressão que caiu sobre aquelas pessoas, um grupo de moradores do distrito de Santana, em sua maioria mulheres, chamava a atenção para a situação dos moradores do subúrbio. Enquanto que o trajeto completo da linha que servia a um dos bairros mais elegantes da cidade, a linha Avenida, custava 200 réis por passageiro, o trajeto de Santana até o centro de São Paulo, numa viagem mais curta, custava 400 réis por passageiro. O protesto ocorreu no dia 15 de fevereiro de 1909, naquilo que foi um prelúdio da revolta que meses depois tomaria as ruas da cidade. Nessa passeata, mulheres e crianças de famílias operárias planejavam uma marcha pela rua Voluntários da Pátria. O aviso dado com antecedência ao principal jornal da colônia italiana tinha como intuito evitar quaisquer confrontos entre os manifestantes e forças policiais; no entanto, o efeito foi exatamente o contrário. Na hora marcada, a rua Voluntários da Pátria estava tomada pela cavalaria, que se posicionava em ambos os lados da rua, formando um corredor. Ao primeiro movimento da multidão em direção ao grupo de militares, foram dadas ordens para que a cavalaria e os soldados avançassem, desferindo golpes de cassetete contra os populares e esmagando a manifestação.¹³

Levando em conta os reclamos desses grupos menos privilegiados, no ano de 1909, em relação aos problemas com o modelo de transporte oferecido pela Light & Power, e que ao longo dos anos apenas se agravaram, pode-se listar uma série de fatores que estavam em desacordo com o que foi originalmente acertado em acordo com a Prefeitura Municipal, na unificação do contrato da Light com o da Cia. Viação Paulista. Esses reclamos relatavam praticamente os mesmos problemas que levaram o prefeito Antônio Prado, quase uma década antes, a rasgar o contrato com a velha companhia local em benefício da Light & Power. Levados em consideração esses problemas, torna-se difícil entender os gritos de ordem dando vivas ao prefeito Antônio Prado, principalmente se esses gritos partissem da multidão esquecida ao longo de todo o seu mandato.

Uma explicação mais aceitável está em observarmos a permissividade dos poderes públicos municipais, as relações promíscuas entre a Câmara dos Vereadores e a Light & Power, as deficiências na instalação na rede e os altos preços, que cooperaram para se criar uma cultura contra a empresa canadense. Essa cultura difundida sociedade afora, tinha como principais representantes os carroceiros. Esse fato os coloca, e não os estudantes, como a linha de frente de uma revolta que há muito vinha sendo anunciada e acabou sendo traduzida pela historiografia como um efeito de uma disputa judicial pelo controle de uma concessão de transportes.

A concorrência exercida pela Guinle & Cia e a explosão da Revolta de 1909 tiveram como conseqüências imediatas a reforma do contrato entre a Prefeitura e a empresa canadense. Esse novo contrato resultou na adoção dos carros-operários, longos 10 anos após a chegada da empresa que prometia revolucionar os transportes na capital, e na uniformização das tarifas na cidade de São Paulo, com o preço único de 200 réis para todas as linhas no município,¹⁴ exceção feita apenas à linha de Santo Amaro. No entanto, repetindo as mesmas práticas que marcaram os primeiros dez anos da empresa na cidade, esses carros somente foram adotados após muita pressão e outras ameaças de revoltas por parte da população do município, além, é claro, da ameaça de concorrência da Guinle & Cia. Após os primeiros sinais de mudança, aparentemente os surtos de violência contra a companhia diminuíram, demonstrando que a situação crítica de exclusão ao menos se atenuara com as novas tarifas e a adoção de carros operários. Porém, com um olhar mais crítico, a situação não havia melhorado tanto. Os carros operários nada mais eram do que os velhos carros da Cia Viação Paulista, reformados para o serviço e utilizados como reboque – numa prática que desagradaria boa parte da opinião pública pelo perigo que representava e por misturar operários com outras classes sociais. Quais as conclusões resultantes da aplicação da idéia de “economia moral” para análise da revolta de 1909? A obtenção de algumas poucas concessões da empresa canadense seria o suficiente para

novamente reequilibrar os pratos da balança, que pesaram contra as formas tradicionais de economia e organização das classes mais populares da cidade?

Quando colocados nos pratos da balança os fatores que levaram à Revolta, as conclusões que de lá emergem são as de que a ausência de um controle sobre as formas de implementação de uma nova tecnologia, juntamente com uma particular situação de exclusão política e econômica, foram as responsáveis por uma revolta que foi alimentada por quase dez anos e acabou explodindo tendo como estopim um motivo que, aparentemente, era alheio às suas reais causas. Para se compreender as raízes daquele movimento deve-se, portanto, levar em conta não apenas um fato isolado como a concorrência entre duas empresas, mas sim se deve levar em conta os trilhos, os dormentes, as tecnologias de eletricidade, os bondes, a velocidade, uma legislação permissiva, os preços abusivos, a competição desleal exercida pela empresa e a exclusão da participação de largas camadas que formavam a população paulistana no período.

Quando observados todos esses fatores fica mais fácil entender como esse período de mudanças alterou aquilo que Thompson chamou de uma “economia moral”. Em períodos de mudança tecnológica, os desequilíbrios são naturais quando não existem contrapartidas para os grupos que, de formas distintas, são excluídos de certos serviços ou então sofrem concorrência de novas tecnologias. O caso dos carroceiros é emblemático para entendermos a natureza da situação, na qual a chegada dos bondes elétricos e das novas tecnologias relativas à eletricidade acabaram por gerar uma radical mudança na relação das pessoas com a cidade e, conseqüentemente, com certos serviços de transporte que antes eram absolutamente necessários para a sobrevivência do município. No caso, uma melhoria nos padrões técnicos nem sempre reverte numa melhoria para as pessoas que se utilizam dessa tecnologia.

Notas

* Doutor pelo Programa de Estudos Pós-graduados em História da PUC-SP. E-mail: macsavio@uol.com.br.

¹ STIEL, Waldemar Correia. *História dos transportes em São Paulo*. São Paulo, McGrall-Hill do Brazil/Edusp, 1978.

² *O Commercio de São Paulo*, 25/04/1909.

³ Id., 26/04/1909.

⁴ *Light and Power Annual Report*, 1910, p.52.

⁵ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo, Cia das Letras, 1992.

⁶ THOMPSON, E. P. “The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century”. In: *Customs in Common*, pp. 185-258.

⁷ Id. “The Moral Economy Reviwed”, pp. 259-351.

⁸ *O Estado de S. Paulo*, 28/02/1903.

⁹ Tome um dos srs. vereadores o bonde da Penha. Logo adeante do Instituto Disciplinar, é quase fatal, o bonde pára: está na linha, com certeza, uma carroça encalhada. (...) 5 ou 6 carroceiros rodeiam o vehiculo prestes a desaparecer nas entranhas da terra. 1 puxa pelos burros, 2 empurram grossos relhos, 2 *guidam* nos raios das rodas do *raio* da carroça, os restantes preparam as gargantas. É agora! O que puxa, quase arranca as cabeças dos burros; os que surrão dão ralhadas épicas, os que ajudam nas rodas retezam os músculos, e os outros dão berros atroadores! (*A Noticia*, 17/05/1907).

¹⁰ *Correio Paulistano*, 17/07/1903.

¹¹ CRUZ, Heloísa de Faria. *Trabalhadores em serviços: dominação e resistência*. São Paulo, Marco Zero/CNPq, 1991.

¹² *O Commercio de São Paulo*, 04/12/1908.

¹³ *Fanfulla*, 16/02/1909.

¹⁴ *A Gazeta*, 01/05/1909.