

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**

ANDRÉ LUIZ GODINHO DA SILVA

**URBE MÓVEL, URBE MÓRBIDA:
AUTOMÓVEIS, BONDES ELÉTRICOS E A VIOLENTA DISPUTA PELAS RUAS
DA CIDADE DE SÃO PAULO (1900-1930).**

**GUARULHOS
2018**

ANDRÉ LUIZ GODINHO DA SILVA

**URBE MÓVEL, URBE MÓRBIDA:
AUTOMÓVEIS, BONDES ELÉTRICOS E A VIOLENTA DISPUTA PELAS RUAS
DA CIDADE DE SÃO PAULO (1900-1930).**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do título
de Bacharel e Licenciado em História
Universidade Federal de São Paulo
Área de concentração: História
Orientação: Prof. Dr. Luis Ferla

**GUARULHOS
2018**

Godinho, André.

Urbe móvel, urbe mórbida: automóveis, bondes elétricos e a violenta disputa pelas ruas da cidade de São Paulo (1900-1930) / André Godinho. Guarulhos, 2018.

58 f.

Trabalho de conclusão de curso (Bacharel e Licenciado em História) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2018.

Orientação: Prof. Dr. Luis Ferla.

1. Modernidade. 2. Bondes elétricos. 3. Automóveis. 4. Atropelamentos. 5. São Paulo I. Ferla, Luis. II. Urbe móvel, urbe mórbida: automóvel, bondes elétricos e a violenta disputa pelas ruas da cidade de São Paulo (1900-1930).

André Luiz Godinho da Silva
URBE MÓVEL, URBE MÓRBIDA:
AUTOMÓVEIS, BONDES ELÉTRICOS E VIOLENTA DISPUTA PELAS RUAS DA
CIDADE DE SÃO PAULO (1900-1930).

Trabalho de conclusão de curso apresentado à
Universidade Federal de São Paulo como
requisito parcial para obtenção do título de
Bacharel e Licenciado em História.

Aprovação: ____/____/____

Profº. Dr. Luis Ferla
Universidade Federal de São Paulo

Profª. Dra. Joana Monteleone
Universidade Federal de São Paulo

Profª. Dra. Maria Luiza Ferreira de Oliveira
Universidade Federal de São Paulo

A minha família, a melhor que poderia ter.

AGRADECIMENTOS

Desde o ano de meu ingresso nesta instituição da qual tanto me orgulho, em 2015, foram muitos os que me acompanharam e me fortaleceram. Agora, a ponto de encerrar essa etapa, torna-se possível e necessário nomear cada um dos envolvidos e agradecer-los da melhor maneira.

É válido destacar que em um ambiente como o da UNIFESP, o crescimento não se configura apenas pelo viés acadêmico. Para além de historiador, deixo o campus Guarulhos com a certeza de que me tornei alguém melhor em todos os sentidos. Algo que não seria possível sem a presença e companhia diária de tantas pessoas que admiro e estimo.

Seria um equívoco começar por outra pessoa que não minha mãe Lucinéia. Pessoa que sempre me amou incondicionalmente e que de tudo fez por mim, ou melhor, continua fazendo. Para além de agradecer-lhe por todo o suporte durante a graduação e a produção dessa monografia, devo a ela minha vida, te amo!

Ao meu pai José Roberto, um imenso agradecimento por todo suporte e companheirismo. Mesmo não compreendendo muito bem minha escolha de ser professor em um país como esse, nunca deixou de me apoiar. Quando as coisas ficavam difíceis e o ânimo esmorecia, saber que te encontraria no Domingo na casa da Vó me colocava de novo no caminho certo. Sempre soube que poderia contar com você. Amo você!

Não poderia deixar de mencionar meu querido irmão Paulo. Minha referência desde meus primeiros passos, companheiro inseparável de todas as horas. Dono de uma leitura de mundo singular, me ajudou em mais momentos do que posso me lembrar. Muito do que sou hoje devo a você, meu muitíssimo obrigado!

Ao meu padrasto Joel, um grandioso agradecimento por cuidar tão bem de minha mãe. Saber que você estava com ela o tempo todo me garantiu muita tranquilidade e paz para seguir com os estudos. Você é a prova de que família não se restringe a laços sanguíneos, obrigado por todo o cuidado e preocupação.

A minha namorada Gabriela, o mais profundo dos agradecimentos por ser tão incrível diariamente. Minha companheira inseparável dos bons e maus momentos da graduação, dona

do abraço que por tantas vezes me consolou, testemunha ocular das dificuldades e vitórias da vida acadêmica. O sentimento é de que uma página para te agradecer ainda seria insuficiente. No momento, aproximando-se do final dessa empreitada, posso dizer que você é a melhor coisa que a UNIFESP me proporcionou. És absolutamente encantadora, te amo!

Aos demais familiares, meus avós, meus tios, minhas tias e primos, obrigado por serem os melhores. Vocês sempre foram sinônimo de alegria para mim e ajudaram a tornar os anos de faculdade menos difíceis.

Agradeço também os amigos de Piedade, Minoru, Zé e Ducão. Parceiros de longa data que testemunharam meu ingresso no curso de História e que em breve participarão da minha formatura.

As grandes amizades formadas em Guarulhos também merecem agradecimento. Will, obrigado por todo o tempo de “república”, foram 4 anos de muitas contas pagas e de boas conversas. Vê, minha catanduvense preferida, meus agradecimentos pelos finais de semana em sua casa, os tempos que Gabi e eu passamos com você deram novo significado para os dias em Guarulhos. Erik e Liuria, os melhores companheiros de estágio. Anderson e Bruno, Brothers para a vida. Daniel, grande entusiasta da política. Bia, interiorana como eu. Millena e as conversas de todo o tipo. Os agradeço imensamente por tudo, não imaginam o quanto tornaram minha vida na Universidade melhor. É uma honra poder dividir a graduação com vocês.

Aos professores, agradecimentos em especial para Jaime Rodrigues e Denilson Botelho, verdadeiros tutores da minha graduação. Agradeço também a meu orientador, Luis Ferla, pela disposição, atenção e por indicar os caminhos que devia seguir, meu muito obrigado!

Quando se trata de agradecer, não sei ser sucinto. Por isso ainda agradeço uma infinidade de pessoas que não foram citadas diretamente aqui, que contribuíram ouvindo minhas lamentações, me incentivando e desejando sorte, ou simplesmente me iluminando com um sorriso. Meu muito obrigado a todos!

*“Até que os leões tenham
seus próprios historiadores,
as histórias de caçada
continuarão glorificando
sempre o caçador.”*

Provérbio africano, autor desconhecido.

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo analisar o efeito dos fenômenos da modernidade em São Paulo, durante o recorte temporal de 1900 a 1930, debruçando-se principalmente sobre os novos paradigmas de transporte que surgem na cidade na virada do século XIX para o XX, os automóveis e os bondes elétricos. Atenta-se ao fascínio causado pelas novas tecnologias na elite cafeeira, que se entusiasmava com a possibilidade de apropriar-se do que havia de mais moderno na Europa e nos EUA. Não deixando de lado a relação violenta desses artefatos tecnológicos com a população paulistana nas ruas de São Paulo, sobretudo as classes menos favorecidas, que disputavam cada metro das apertadas ruas da cidade com os mencionados automóveis e bondes elétricos.

A proposta desta monografia consiste em analisar na imprensa da Primeira República, o impacto desses fenômenos no cotidiano da cidade nas primeiras três décadas do século XX. Os constantes atropelamentos, acidentes e a relação conflituosa da população junto às novas categorias de trabalho que acompanham as máquinas, os motorneiros, condutores e choferes. Procurou-se compreender como a imprensa se posicionou em relação à violência dessas relações e quais foram as medidas tomadas pela câmara no sentido de regulamentar essas novas tecnologias.

Palavras-chave: Modernidade. Bondes elétricos. Automóveis. Atropelamentos. São Paulo.

ABSTRACT

This work aims to analyze the effect of the phenomena of modernity in São Paulo, during the temporal cut from 1900 to 1930, focusing mainly on the new transport paradigms that appear in the city at the turn of the XIX century for the XX, automobiles and the electric trams. It is attentive to the fascination of new technologies in the coffee elite, who were enthusiastic about the possibility of appropriating what was most modern in Europe and the United States. Not leaving aside the violent relationship of these technological artifacts with the population of São Paulo in the streets of the city, especially the less favored classes, who competed every meter of the narrow streets of the city with the mentioned automobiles and electric trams.

The proposal of this monograph consists of analyzing in the press of the First Republic, the impact of these phenomena on the daily life of the city in the first three decades of the twentieth century. The constant trampling, accidents and the conflictive relationship of the population with the new categories of work that accompany the machines, motormens, conductors and chauffeurs. We sought to understand how the press was positioned in relation to the violence of these relations and what were the measures taken by the government to regulate these new technologies.

Keywords: Modernity. Electric trams. Automobiles. Trampling. São Paulo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO 1 - BONDES ELÉTRICOS E AS DIVERSAS FACETAS DESSE NOVO MEIO DE TRANSPORTE	17
1.1 - A CIDADE DE SÃO PAULO NA VIRADA DO SÉCULO	17
1.2 - A LIGHT AND POWER COMPANY E SUA RELEVÂNCIA NA CIDADE	20
1.3 – BONDES ELÉTRICOS E A NOVA DINÂMICA DE TRANSPORTES	24
1.4 - ATROPELAMENTOS, VIOLÊNCIA E A ESTIGMATIZAÇÃO DE CONDUTORES E MOTORNEIROS	27
CAPÍTULO 2 - O ADVENTO DO AUTOMÓVEL E SEUS DESDOBRAMENTOS NA CIDADE DE SÃO PAULO	36
2.1 - FASCÍNIO, PRIMEIROS MOMENTOS E ALTERAÇÕES NA URBE	36
2.2 - CONSOLIDAÇÃO E PROTAGONISMO	41
2.3 - VIOLÊNCIA, PRESSÃO DA IMPRENSA E ÓDIO AOS CHOFERES	43
2.4 - REGULAMENTAÇÃO E PRIMEIRAS LEIS	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
FONTES	57
BIBLIOGRAFIA	57

INTRODUÇÃO

No começo do ano de 2012, um acontecimento ganhou o cenário nacional e foi amplamente divulgado em jornais, canais de televisão e internet. “Ciclista morre atropelado por filho de Eike Batista na BR-040, no RJ¹” foi o título escolhido pela plataforma de notícias do site G1 para retratar o ocorrido. Uma onda de opiniões ganhou força na sociedade, mais especificamente no campo da internet e redes sociais. Discutia-se a velocidade em que estava o carro do envolvido no acidente, o valor do automóvel, se o condutor estava embriagado, entre muitas outras especificidades.

Obviamente, não se tratava de um acidente de circunstâncias comuns. O fato do motorista do automóvel ser filho de uma figura pública milionária, acalorou as discussões e fomentou o interesse de parte da sociedade, sobretudo de curiosos. No entanto, é de fundamental importância ressaltar que acidentes envolvendo veículos com pedestres, ciclistas e animais, são corriqueiros e acontecem diariamente nas mais variadas cidades do país. Dados divulgados no ano de 2017 pelo jornal eletrônico Estadão, apontam que as mortes por atropelamento cresceram cerca de 30% na capital paulista², com a maioria dos casos não atingindo a repercussão do caso mencionado.

O panorama demonstrado aponta para uma relação de constante violência nas ruas e rodovias de São Paulo. Embora órgãos como DETRAN e outros responsáveis pelo trânsito desenvolvam campanhas de conscientização com frequência, a situação conflituosa entre automóveis, pedestres e ciclistas insiste em persistir. Seja pela imprudência dos que fazem o uso irresponsável de veículos ou pela dificuldade dos transeuntes em dividir as ruas com essas máquinas, os acidentes continuam a estigmatizar o meio urbano. Não é tarefa simples apontar as principais causas desses acidentes diários, nem mesmo indicar as medidas necessárias a serem tomadas para coibi-los. A situação nos permite pensar a respeito dos impactos causados pelo artefato técnico na sociedade e as possíveis mudanças que esse meio de transporte individual pode incorrer na urbe e nos cidadãos.

¹ Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/03/filho-de-eike-batista-se-envolve-em-acidente-com-morte-no-rj-diz-policia.html>. Acessado em: 20/09/2018.

² Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,mortes-por-atropelamento-crescem-30-no-primeiro-trimestre-na-capital,70001755400>. Acessado em: 22/09/2018.

Embora há muito tempo presentes nas ruas da cidade, faz-se necessário desnaturalizar a presença dos meios de transporte a serem contemplados por essa monografia: o automóvel, item demasiadamente desejado e difundido na atualidade; e o bonde elétrico, transporte coletivo voltado à população menos favorecida, retirado de circulação na década de 1960. Partindo de uma inquietação com os atropelamentos e a relação conflituosa do presente, buscamos com esse trabalho discutir e analisar os primeiros impactos desses meios de transporte na cidade de São Paulo, acompanhando-os durante as três primeiras décadas do século XX. Se no presente, se valendo de um arcabouço de leis de trânsito, de avenidas e construções pensadas para os meios de transporte, persiste a relação conflituosa entre o pedestre e o veículo, como seriam os primeiros anos dessas novas máquinas na cidade? O que representariam na São Paulo de primeira república? Como se daria a disputa pelas ruas da cidade?

Sendo assim, o objetivo desta monografia consiste em discutir e analisar o impacto da tecnologia na cidade de São Paulo no recorte cronológico de 1900 a 1930. Recorte este que se configura pela aparição dos objetos de pesquisa em 1900 e se encerra com arrefecimento de notícias a respeito dos acidentes e mudanças causadas por meios de transporte em 1930. O estudo recaiu, portanto, sobre a emergência do automóvel e dos bondes elétricos na capital. Pretendemos por meio desses fenômenos da modernidade compreender as mudanças culturais, sociais e políticas que ascenderam junto à cidade nas primeiras décadas do século XX, estabelecendo um olhar atento às relações entre esses novos meios de transporte e a população paulistana da primeira república. Além disso, estaremos atentos, sobretudo, aos atropelamentos e demais acidentes que ocorreram neste período em decorrência do advento de tais máquinas e, como esses artefatos influenciaram no processo de modernização tão almejado pelas elites de São Paulo.

O trabalho em evidência em muito se aproxima de uma historiografia preocupada em analisar e cuidar das influências da tecnologia dentro da sociedade, produção que cresce exponencialmente no final dos anos de 1970, com a aparição de uma série de trabalhos que visavam compreender os avanços tecnológicos e materiais no meio urbano e o efeito desses fenômenos no dia a dia das cidades.³ Influenciados por Walter Benjamin e com um anseio de contemplar as transformações consequentes da modernidade junto às classes menos favorecidas, destacam-se os historiadores Nicolau Sevcenko e Marco Sávio. Estes se

³ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade.** São Paulo: Educ, 2002, p. 30.

encarregaram de construir uma narrativa histórica de valorização dos artefatos tecnológicos presentes nos séculos XIX e XX, compreendendo estes objetos como protagonistas de diversas relações e transformações presentes na sociedade. Dessa forma, o campo historiográfico ao qual esse trabalho tem compromisso busca uma outra abordagem em relação a produções anteriores, que projetavam o automóvel e os bondes como figuras marginais do processo de modernização de São Paulo no começo do século passado, ou mesmo como personagens “ilustrativos para o vertiginoso processo de mudanças pelo qual passava a cidade.”⁴

As produções historiográficas que se destacam sobre o automóvel e o bonde elétrico em São Paulo na primeira república são os trabalhos de Marco Antônio Cornacioni Sávio, essencialmente no que concerne a duas obras em especial. Primeiro *A modernidade sobre rodas*⁵, na qual o autor aborda a questão de uma predisposição das elites em engendrar uma espécie de “Brasil passado a limpo”, onde a cidade de São Paulo com a tecnologia – automóvel e suas implicações – teria um papel fundamental representando um modelo de marcha para o progresso. Aos moldes da almejada sociedade estadunidense. Outra obra do autor de grande relevância a este campo da historiografia é *A cidade e as máquinas*⁶, onde Sávio discute entre outras coisas, o significado dos artefatos tecnológicos em São Paulo no começo do século XX, debruçando-se sobre o caso dos automóveis, bondes e novas formas de energia, como a eletricidade, sobretudo pensando o papel desempenhado por essas novas tecnologias no cotidiano das pessoas inseridas no recorte cronológico estabelecido por este trabalho. Um terceiro trabalho que soma junto às produções historiográficas sobre o período é a obra de Guillermo Giucci, *A vida cultural do automóvel*⁷, que discorre principalmente sobre o processo de consolidação da automobilidade nos EUA e na América Latina entre os anos de 1900 e 1940, expondo a violência e o fascínio que se associavam à figura automotiva. Por fim, não podemos deixar de exaltar a contribuição de Nicolau Sevcenko em sua obra *Orfeu extático na metrópole*.⁸ Menos específica em relação ao automóvel e o bonde, a obra preocupa-se em abordar diversas facetas da sociedade paulistana, sobretudo nos anos de 1920, discutindo questões relacionadas à literatura, poesia, esporte, lazer, trabalho e outras

⁴ Idem, p. 34.

⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002.

⁶ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010.

⁷ GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

⁸ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

manifestações socioculturais ligadas ao meio urbano onde se inserem os objetos dessa monografia.

Tais trabalhos são de grande relevância na consolidação de estudos sobre as tecnologias que marcam a cidade no primeiro quartel do século XX, na medida em que se comportam como referências para uma abordagem nesse sentido, haja vista a pequena produção historiográfica existente que compreende o automóvel e o bonde elétrico como peças fundamentais no processo de modernização em São Paulo. Ademais, as mencionadas obras se configuram como guias metodológicos de grande valia sobre como lidar com os jornais a serem utilizados como fontes. Os quatro trabalhos mencionados utilizam de impressos como fontes para sustentarem suas análises. Além dos periódicos, nas obras de Marco Sávio também encontramos uma constante presença de documentos oficiais, a maioria de origem da câmara dos vereadores da cidade.

Para o desenvolvimento do trabalho pretendemos fazer uso das mesmas fontes trabalhadas pelos autores em suas obras. Enfatizando os valores da imprensa para o período estudado e estabelecendo uma série de problematizações em torno dos jornais, pensando as crônicas, cartas e demais escritos como produtos de um tempo e de interesses que ora se aproximam e outrora se distanciam. Tais documentos não devem ser concebidos sem uma análise do momento político em que se encontram inseridos, por isso a necessidade de um olhar atento ao prefeito em questão, vereadores em destaque e os partidos políticos em vigência. Trataremos de usar dois jornais que se fazem presentes durante todo o recorte temporal deste projeto, *O estado de São Paulo* e o *Correio paulistano*, buscando sempre que possível pensá-los de maneira crítica e também compreender e analisar o papel da imprensa e suas contribuições no cenário estudado.

Sobre o *OESP*, sabendo que este jornal fora de propriedade da família Mesquita, destacamos que na maioria das vezes não deixava de representar os interesses das elites cafeeiras, mesmo assim, exerceu forte pressão em relação a omissão dos poderes públicos frente as mortes por atropelamento de automóveis e bondes. Outro jornal a ser analisado de perto será o *Correio Paulistano*, considerado basicamente o veículo de propaganda do Partido Republicano Paulista (PRP). Com estreita ligação com políticos de destaque no recorte temporal contemplado por esta monografia, como Antônio da Silva Prado e Washington Luis, ambos membros importantes do Partido Republicano Paulista, este jornal não deixou de exercer influência sobre as massas. Destaca-se que, as fontes aqui discriminadas

acompanharão o trabalho de forma constante, propiciando a construção de uma narrativa marcada pela presença da imprensa da época.

Sendo assim, esta monografia encontra-se dividida em dois grandes blocos: o capítulo 1 apresenta os bondes elétricos e os principais desdobramentos de seu advento na cidade de São Paulo. Perpassa pela própria cidade na virada do século, apresentando as ambições da sociedade paulistana e o limiar da modernidade na ainda provinciana capital paulista. O presente capítulo ainda se ocupa da empresa canadense Light & Power Company, responsável pela implementação de bondes elétricos e principal fornecedora de eletricidade após sua consolidação. Ademais, esse capítulo busca expor os constantes conflitos entre população e Light, motivados pelo serviço de baixa qualidade prestado, mas principalmente pelos frequentes acidentes e atropelamentos. Por fim, se atenta às novas classes de trabalho que acompanham essas modernas máquinas de transporte, pensando como condutores e motorneiros são concebidos por população e imprensa.

O capítulo 2, por sua vez, ocupa-se dos automóveis e seus desdobramentos na cidade. O fascínio que desde sua chegada à cidade se instaurou sob as elites e até as camadas mais pobres e seus primeiros momentos pelas apertadas ruas de São Paulo. O capítulo em questão ainda trata da representação do automóvel na sociedade paulistana, sobretudo o que significava possuir um automóvel na época. Debruça-se sobre as mudanças que implica na sociedade, na criação de novas leis e regulamentações, na ascensão da máquina automotiva e a conquista do espaço. Ainda sim, como no primeiro capítulo, estabelece um olhar especial sobre o contato direto entre máquina e população, observando de forma minuciosa os conflitos dessa relação, principalmente os atropelamentos e suas mazelas. Como no caso dos condutores e motorneiros no capítulo anterior, aqui também se faz uma análise a respeito dos choferes, classe que emerge com o advento do automóvel.

CAPÍTULO 1 – BONDES ELÉTRICOS E AS DIVERSAS FACETAS DESSE NOVO MEIO DE TRANSPORTE

*“- Que rachar lenha- secundou o gato loquaz -,
eu preferia ser condutor de bonde,
e olhe que não existe trabalho pior.”*
BULGÁKOV, Mikhail. *O mestre e Margarida*. p. 267.

1.1 – A CIDADE DE SÃO PAULO NA VIRADA DO SÉCULO

Não é razoável conceber que o grau de modernidade encontrado na capital paulista nos primeiros anos do século passado irrompe da noite para o dia, como se automóvel e bonde insurgissem de maneira espontânea nas ruas de uma cidade bastante acostumada com carros de boi, carroças, cavalos e cochos⁹. É consenso na historiografia que retrata a passagem do século XIX para o XX que as mudanças que atingem a cidade fazem parte de um amplo processo, que se inicia na Europa na segunda metade do Oitocentos e que em seguida toma proporções globais.

Para Nicolau Sevchenko, o século XIX pode ser captado por um longo período que propiciou as elites europeias um desenvolvimento tecnológico até então não experimentado. Subitamente as classes mais abastadas encontraram-se aptas para desfrutarem do domínio de “poderosas forças naturais e de fontes de energia cada vez mais potentes”¹⁰. Esta situação se fez possível pela investigação e aplicação de novas teorias científicas, que possibilitaram o controle e o proveito de potenciais energéticos inéditos de escala fascinante. Algo que ocorre por volta de 1870 com a chamada revolução Científico-Tecnológica, período em que se proliferam “usinas hidro e termelétricas, o uso de derivados do petróleo, que daria origem aos motores de combustão interna e, portanto, aos veículos automotores”¹¹.

⁹ Marco Sávio relata que no final do século XIX e no começo do XX “São Paulo cheirava a cocheira”, visto que, os transportes dependiam exclusivamente de tração animal, o que ocasionava em uma presença maciça de mulas e outros animalejos por praticamente todos os lugares. Em: SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930**. São Paulo: Annablume, 2010, p. 52.

¹⁰ SEVCENKO, Nicolau. **A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 14.

¹¹ Idem, p. 15.

Torna-se evidente que avanços tecnológicos dessa magnitude não se limitariam às fronteiras da Europa. Angela da Costa e Lilia Schwarcz entendem que o final do século XIX foi marcado por uma burguesia industrial bastante satisfeita pelo progresso e evolução conquistados, cada nova invenção desencadeava outra série de inovações e conseqüentemente um mundo novo de possibilidades¹². Neste contexto, as últimas décadas do século em questão ficaram conhecidas como a era da ciência, representando o limiar de uma “certa modernidade que não podia esperar”¹³, nessa situação, a provinciana cidade de São Paulo foi impregnada por essa ideia.

Para pensarmos a cidade de São Paulo no período proposto pelo trabalho, dos anos de 1900 a 1930, torna-se importante pensarmos a respeito da jovem experiência republicana do país e do grande conjunto de mudanças que envolvem o período. Como se sabe, a Primeira República foi marcada por manifestações populares variadas, um período de efervescência social e de grandes transformações¹⁴. A cidade de São Paulo foi palco de algumas dessas mudanças e se deixou marcar por elas. Para Marco Sávio, o final do século XIX e o início do XX foi um tempo de grande importância para o Brasil e particularmente para São Paulo. Seria justamente nesse período que a cidade entraria no processo de transformar-se e definir-se em um importante centro político e econômico, vindo a se destacar anos depois como uma das cidades mais ricas e relevantes do país¹⁵.

O mundo na virada dos séculos XIX e XX já contava com grandes cidades, sobretudo na Europa. Mesmo no Brasil havia cidades de grande relevância e poder, caso do Rio de Janeiro, então capital do país. Sobre isso, destaca o literato Lima Barreto com espanto: “De uma hora para a outra a antiga cidade desapareceu e outra surgiu como fosse obtida por mutação de teatro. Havia mesmo na coisa muita cenografia”¹⁶. No entanto, São Paulo era um caso particular e diferenciava-se de outras cidades de época por diversos aspectos. De uma cidade marcadamente provinciana para uma cidade que começava a demonstrar os primeiros indícios do que viria a se tornar, Marco Sávio diz:

¹² COSTA, Angela Marques da e SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890 – 1914: No tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 10.

¹³ Idem, p. 09.

¹⁴ Para saber mais a respeito do movimento republicano, principais bandeiras e dos movimentos populares do período, tais quais canudos, juazeiro, contestado, entre outros cf: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de A. N (orgs). **O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2017.

¹⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930**. São Paulo: Annablume, 2010, p.49.

¹⁶ COSTA, Angela Marques da e SCHWARCZ, Lilia Moritz. Op. cit., p. 29.

A população da cidade de São Paulo não passava de algumas dezenas de milhares de habitantes nos anos de 1890. O crescimento da importância da economia cafeeira e a situação geográfica da capital, entroncamento das duas mais importantes ferrovias do país, fez com que a cidade passasse, num curto espaço de dez anos, por uma explosão demográfica que faria com que sua população saltasse de meros 65.000 habitantes no ano de 1890 para quase 240.000 no ano de 1900¹⁷.

De fato, São Paulo caminhava diariamente na virada do século em direção a tornar-se local de grandes transformações socioeconômicas, urbanísticas, físicas e demográficas. Bastante marcada pela incipiente lavoura cafeeira e tentando desgarrar-se do passado escravista, a cidade marchava sem desvios para uma metrópole do café¹⁸. As ruas da cidade foram então marcadas por uma enorme massa de imigrantes. De maioria italiana, esses trabalhadores se fixaram na cidade e conseqüentemente contribuíram para a formação de uma grande camada proletária¹⁹.

Nicolau Sevcenko, em sua obra *Pindorama revisitada*, compreende que as condições climáticas encontradas no Vale do Paraíba no Estado de São Paulo propiciaram o *boom* da cafeicultura. Além da terra, que facilitava a produção do café, a condição geográfica dessa região também era bastante conveniente, estando entre a cidade de São Paulo e a então capital Rio de Janeiro²⁰. Essa condição fez com que o Estado de São Paulo controlasse da última década do século XIX até o final da década de 1920 cerca de 70% do café mundial, sendo assim, o grosso das riquezas provenientes do cultivo do café encontrava-se aglutinado na capital paulista²¹.

Além de imigrantes italianos, outros indivíduos se estabeleceram na capital paulista e, de alguma maneira, se relacionaram com questões relacionadas à cafeicultura ou outras oportunidades oferecidas naquele cenário. Sevcenko discorre que São Paulo no princípio do século XX já apresentava ares de uma cidade formada por uma “colcha de retalhos cosmopolita”, tratando de expor que:

A população da cidade se compunha dos descendentes dos povos indígenas originais; dos ex-escravos fugidos das fazendas; dos libertos com a

¹⁷ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 49.

¹⁸ COSTA, Angela Marques da e SCHWARCZ, Lilia Moritz. Op. cit., p. 30.

¹⁹ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 50.

²⁰ SEVCENKO, Nicolau. **Pindorama revisitada**: cultura e sociedade em tempos de virada. São Paulo: Peirópolis, 2000. P. 77.

²¹ Idem, p. 78.

extinção da escravidão e seus descendentes, mestiços ou não; das populações vindas da área platina, do Brasil central e do norte; dos diferentes povos europeus, com destaque para italianos, portugueses, espanhóis, alemães e eslavos; dos imigrantes árabes, turcos, armênios, israelitas, ademais de gente do oriente distante, sobretudo japoneses e chineses²².

Estes infindáveis números de imigrantes que chegavam até a cidade, quase sempre acabavam por ocupar as regiões periféricas, acompanhando as ferrovias e basicamente as várzeas dos rios, regiões bastante suscetíveis a enchentes²³. Essa imigração em grande escala, fomentada pelos cafeicultores e pelo próprio governo, culmina na manifestação de diversos problemas relacionados à infraestrutura. A cidade ainda não se fazia preparada para um contingente tão grande de pessoas, o que escancarou dificuldades no precário sistema de transportes, no abastecimento e na segurança²⁴. São Paulo era um mar de gente de diferentes origens e anseios, pessoas que em muito colaboraram para o projeto de modernidade que a cidade tentava por em prática. Deste modo, na sociedade paulistana de época, “Os costumes se alteram, as culturas se misturam. Costumava-se dizer que em São Paulo ouvia-se mais a língua de Dante que a de Camões.”²⁵

1.2 – A LIGHT AND POWER COMPANY E SUA RELEVÂNCIA NA CIDADE

Envoltos pela excitação da virada do século, os políticos paulistanos não demoraram a costurar acordos com a empresa canadense Light & Power Company, que vislumbrava no Brasil, especialmente em São Paulo, uma oportunidade de grandes negócios, muito em virtude do relevante crescimento econômico impulsionado pela economia cafeeira²⁶. Não custou para que a empresa de capital anglo-americano conseguisse concessões para espalhar-se pela cidade, fornecendo energia para áreas residenciais, comerciais e industriais. Essa relação entre a recém-chegada empresa, a cidade e o povo será mais bem examinada com a presença das fontes deste trabalho.

²² Ibidem, p. 84.

²³ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 50.

²⁴ Idem, p. 50.

²⁵ COSTA, Angela Marques da e SCHWARCZ, Lilia Moritz. Op. cit., p. 36.

²⁶ MAGALHÃES, Gildo. **Força e luz**: eletricidade e modernização na república velha. São Paulo: Editora UNESP: FAPESP, 2000, p. 52.

Logo no ano de 1900, já tornava-se evidente a importância que teria a empresa canadense frente a cidade de São Paulo. Um artigo do *Correio Paulistano*, importante jornal da Primeira República, intitulado “A Viação e a Light” demonstrava já no evento de inauguração da primeira linha de bondes elétricos, o que representava a companhia. No mencionado artigo, datado em 23 de maio de 1900, salta-se aos olhos a mobilização gigantesca destacada pelo jornal. O evento mais parecia uma festa oficial, não abrindo mão dos banquetes e de toda pompa das etiquetas diplomáticas. Na ocasião se fizeram presentes os mais renomados políticos, o presidente deixou o palácio, os secretários suas pastas, o próprio prefeito não deixou de aparecer, o interesse era mesmo de todos em saudar a “aurora boreal do progresso”.²⁷ Somando-se a esse clima festivo, destaca-se ainda no mesmo artigo a fala de um dos representantes da Light, que em inglês cumprimenta o presidente do Estado, Rodrigues Alves e lhe diz “Lord Rodrigues, aqui tendes a chave do futuro de São Paulo”.

O artigo mencionado, embora curto, é dotado de grande potencial. Diante desse relato, podemos entender que o estabelecimento da empresa canadense na cidade foi visto com bons olhos em um primeiro momento, sendo aparentemente aceito por unanimidade pelas figuras políticas envolvidas no processo de modernização pensado para São Paulo. No entanto, é necessário maior investigação nesse sentido, algo que se dará mais adiante nesse trabalho. Antes de adentrarmos na atuação da Light e suas principais práticas, é preciso em primeiro lugar pensar a sua consolidação e as manobras utilizadas pela empresa para se estabelecer.

Como já fora mencionado, a empresa canadense volta os olhos para São Paulo pelo seu grande potencial de crescimento e também por ser uma cidade que demonstrava ser carente de uma infraestrutura de serviços. Isso gerava margem para um sistema de concessões que pudesse atenuar a fragilidade apontada nos serviços públicos. Um dos engenheiros da Light presente na cidade, destaca em um de seus relatórios que as autoridades municipais estariam ansiosas para ajudar qualquer companhia que assumisse a responsabilidade do serviço e fornecimento de luz e força²⁸.

Entendendo que poderia suprir essa demanda, a Light logo se ocupou de contratar um serviço jurídico que tratasse das questões burocráticas e conferisse segurança legal para o início dos trabalhos na cidade. Para além disso, o serviço jurídico ainda teria a incumbência

²⁷ *Correio Paulistano*, 23 de maio de 1900.

²⁸ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 58.

de afastar do caminho da empresa possíveis competidores locais²⁹. É justamente nesse panorama de disputa da Light com outras empresas já instauradas na cidade que surgem as primeiras dificuldades da canadense. Superada a desconfiança do prefeito da cidade, Antônio da Silva Prado³⁰, a empresa teria que se encarregar da Companhia Viação Paulista, até então detentora dos direitos de transporte por bondes no município e bastante disposta a dificultar a expansão da empresa em solo paulistano. O motivo fazia-se bastante óbvio, a Cia Viação Paulista enxergava na Light a sua própria ruína, uma vez que não possuía condições econômicas e tecnológicas para enfrentar a recém chegada canadense³¹.

Entre as primeiras medidas tomadas pela Cia Viação Paulista para inviabilizar a Light na cidade encontra-se a jurídica. Um artigo do jornal *O Estado de São Paulo* (OESP), retrata de maneira incisiva um pedido de embargo das obras da Light na cidade, logo no primeiro ano de suas ações. A argumentação por parte da Viação Paulista era bastante simples, para a companhia em questão, a empresa estrangeira não possuía os direitos exclusivos no que tange ao transporte de passageiros na cidade de São Paulo³².

Para livrar-se das investidas da Cia Viação Paulista, a Light mais uma vez recorreu ao seu competente corpo jurídico e beneficiou-se do prestígio que detinha frente à câmara municipal e à prefeitura. Como já fora mencionado, existia uma pré-disposição dos políticos da cidade em facilitar as ações da companhia que se despusesse a dar conta das demandas de luz e força. Mesmo estando em desvantagem, a resistência da Viação Paulista não esmoreceu, Marco Sávio relata que:

A luta judicial pelo direito de trafegar na cidade tomou as ruas e as páginas dos jornais da capital, mobilizando argumentos acerca das qualidades de cada uma das empresas, da qualidade dos serviços e mesmo argumentos clamando pelo patriotismo dos representantes da cidade na Câmara³³.

Na imprensa, um artigo de alguém provavelmente ligado à Viação Paulista, foi publicado no OESP em julho de 1900. De uma maneira bastante apaixonada, a argumentação se dava pelo viés nacionalista, alertando sobre os interesses econômicos de estrangeiros que

²⁹ Idem, p. 58-59.

³⁰ Antônio da Silva Prado figura de destaque na primeira república, foi o primeiro prefeito da cidade de São Paulo, permanecendo na função de 1899 a 1911.

³¹ Ibidem, p. 61.

³² *O Estado de São Paulo*, 27 de março de 1900.

³³ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 62.

iriam sugar nossas riquezas, a indignação era completa, “A capital esta sendo entregue amarrada de pes e mãos, a um *trust* de ricos americanos que se estão impondo pela bandeira da força com que illumina as suas pretensões e offusca o direito alheio e a nossa própria sociedade”³⁴.

De acordo com Alexandre Macchione Saes, a chegada da Light provocava sentimentos contraditórios junto à população paulistana. Sobre a empresa, muito se apresentava contra e a favor de sua estadia e serviços prestados:

A entrada de uma grande empresa estrangeira na economia nacional era vista por boa parte da população como uma grande aquisição, já que a empresa representava o desenvolvimento e a modernidade provenientes do exterior para o Brasil. Uma nova tecnologia, uma grande quantidade de capitais, uma nova postura administrativa e prestadora de serviços estava se estabelecendo na capital paulista, de maneira a possibilitar que a cidade incorporasse as mais recentes inovações e benefícios internacionais. Como descreviam euforicamente os jornais e até mesmo um relatório da Prefeitura de São Paulo de 1914, considerava-se que a vinda da Light poderia criar condições para uma industrialização tão grande quanto à de Chicago e Manchester juntas. Por outro lado, contraditoriamente, as conquistas para a concessão de funcionamento da Light na cidade deixavam claros os objetivos monopolistas da empresa, que logo entrariam em choque com os emergentes empresários nacionais³⁵.

O trecho em questão evidencia a incessante busca pela modernização pensada por São Paulo, sobretudo pelas elites da cidade. Conjuntamente, o trecho é certo ao demonstrar o que representava essa empresa canadense durante a Primeira República, dividindo opiniões acerca do que viria a ser a grande companhia de luz e força da capital. Justamente a empresa que tornaria possível a circulação dos inéditos bondes elétricos na capital paulistana. Neste sentido, destaca-se que o sistema de transportes foi um dos primeiros alvos da Light, em um dos relatórios produzidos por um dos engenheiros da companhia as palavras que saltam são “uma cidade como São Paulo deve dar excelentes retornos para serviços de bondes, especialmente aqueles operando por eletricidade e administrados com o intuito de oferecer um serviço conveniente, rápido e barato.”³⁶

³⁴ *O Estado de São Paulo*, 05 de julho de 1900.

³⁵ SAES, Alexandre M. **Conflitos do Capital**: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). São Paulo: Edusc, 2010, p. 104-105.

³⁶ *Idem*, p. 101.

É acompanhando esse pensamento que os bondes elétricos ganham as ruas de São Paulo durante o recorte cronológico estabelecido por esta monografia. A relação entre bondes elétricos e a Light deve ser encarada como uma via de mão dupla, não se pode pensar ou compreender um dos sujeitos sem recorrer ao outro. A Light consolida-se, entre outros motivos, em virtude da proliferação e sucesso dos bondes elétricos na capital. Este novo meio de transporte altera a dinâmica da cidade, propicia um jeito novo de encarar as ruas e desperta o fascínio em diferentes esferas da sociedade. No entanto, faz-se necessário dizer que, assim como no caso da Light, a recepção dos bondes elétricos não foi uma unanimidade, provocando posicionamentos divergentes. Apresentando-se como uma figura um tanto ambígua, o bonde elétrico será mais bem observado na sequência.

1.3 – BONDES ELÉTRICOS E A NOVA DINÂMICA DE TRANSPORTES

Ainda no ano de 1900, *O Estado de São Paulo* não hesitou em relatar a supremacia dos novos bondes elétricos, destacando a eficiência desse meio de transporte e exaltando suas qualidades. Um artigo evocava as grandes vantagens da máquina em evidência:

O bond americano está tão acima do nosso omnibus e ferro-carril que é quase impossível estabelecer confronto entre elles. [...] Subindo rampas tão fortes que são inacessíveis a tração animada, galgando frágeis viaductos e pontes sobre rios – em summa – cobrindo o paiz com uma rede de comunicações, que está operando uma mudança mais rápida nas condições sociaes e econômicas do que se experimentou com a introdução da locomotiva a vapor. [...] Alguem precisa de liquidar algum negócio, consultar o seu advogado, ou ver o seu médico a uma ou duas milhas de distancia: vae ao telefone e verifica se a pessoa está em casa e sae então para tomar o bond, que provavelmente naquelle momento está passando pela sua porta e que o deixa, senão no logar onde quer ir, ao menos perto. O essencial é que ele sabe que uma vez dentro do bond está animado de boa velocidade, permittindo-lhe fazer a viagem de ida e volta, uma milha para lá e uma para cá em 10 minutos pouco mais ou pouco menos [...]³⁷.

O fragmento acima não deixa dúvidas de que a experiência do novo bonde, agora movido pela incipiente eletricidade, em muito se distanciava do antigo meio de transporte movido por força de animalejos. Serviço este oferecido previamente pela Cia Viação Paulista, como observado anteriormente. Ademais, o artigo ainda menciona consideráveis mudanças

³⁷ *O Estado de São Paulo*, 05 de agosto de 1900.

sociais e econômicas, das quais corrobora o historiador Nicolau Sevcenko. Para o autor, o advento do bonde elétrico possibilita pela primeira vez as cidades crescerem de maneira colossal, no sentido em que torna possível o rápido deslocar de multidões de bairros residenciais para as áreas de trabalho e vice-versa³⁸.

Era inegável o fascínio ocasionado por esse novo meio de transporte na cidade, vários artigos de jornais com relatos de natureza semelhante tratavam de exaltar a presença dessas engenhosas máquinas. O bonde então passa a figurar de forma constante na imprensa de época, a cidade vivia eufórica com o artefato técnico que até o momento parecia ser a “cereja do bolo” do novo século XX. Sobre isso, Marco Sávio realça que:

Os novos bondes por tração elétrica eram, nos primeiros dias de sua operação, um espetáculo que entretinha os moradores da cidade e atraía os olhares curiosos da imprensa, que não deixava de louvar esses melhoramentos. Eram vários os artigos de jornais tratando das novas tecnologias ou dando vivas aos novos bondes que traziam para o município a tão afamada tecnologia norte-americana que, no seu dia-a-dia, provava a sua superioridade³⁹.

Com os bondes deslizando pelas ruas de São Paulo, a modernidade parecia poder ser tocada com as mãos. O *Correio Paulistano* anunciava com alegria em um de seus artigos que os burros utilizados para tracionar os antigos bondes, estes utilizados pelas companhias que prestavam o serviço de transporte anteriormente a Light, estavam sendo vendidos por preços irrisórios⁴⁰. Assim o jornal em questão passava a ideia de que São Paulo deixava de vez o atraso para embarcar de forma permanente rumo ao progresso.

Com a nova tecnologia algumas mudanças se fizeram perceber antes de outras. Marco Sávio salienta que uma das primeiras alterações se deu na repentina mudança de horários no serviço dos bondes e na extinção e modificação de algumas linhas. Fato que fez com que a população tivesse que deixar de praticar hábitos antigos em relação ao transporte, somando-se a isso, os novos bondes não podiam parar onde bem entendiam para receber a população.

³⁸ SEVCENKO, Nicolau. **A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 61.

³⁹ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930**. São Paulo: Annablume, 2010, p. 71.

⁴⁰ *Correio Paulistano*, 06 de novembro de 1901.

Habitados a esperar o bonde em frente as suas casas e em ruas mais centrais, os transeuntes tiveram que aceitar a ideia de se dirigirem aos pontos indicados pela Light⁴¹.

Acrescido a esse inconveniente, outro fator começava a incomodar os paulistanos em relação ao novo transporte, o preço abusivo que se diferenciava dependendo do trajeto do bonde e a qualidade dos carros oferecidos, onde os melhores estavam sempre operando nos trajetos de regiões mais nobres. Nos subúrbios, o que se via eram carros de tecnologia inferior e de manutenção menos zelosa, os preços praticados nessas localidades eram discrepantes, podendo variar em 300% em relação às áreas mais nobre da cidade⁴². O cenário se altera somente no ano de 1909, quando ameaçada pelo retorno da concorrência e por revoltas violentas a companhia decide por uniformizar o preço das passagens⁴³. Tal desigualdade praticada pela companhia pode ser observada no seguinte artigo do *Correio Paulistano*, que ataca de maneira direta o tratamento privilegiado recebido pelas elites:

O bond é a mais bela conquista da democracia moderna. Eguala o plebeu com o patricio. A indistincta divisão de castas, apesar da rigidez demagógica do régimen republicano – liberdade, fraternidade e egualdade – dividiu a cidade em bairros “chics” e bairros obreiros. Os bondes pois soffreram tambem essa disparidade social, passando a haver bondes nobres, de clara estirpe plutocrática, e bondes plebeus, de sangue sujo, abastardado, si é que me permittem o heráldico symbolico... Quem se pavoneia num “Avenida”, num “Hygienopolis”, num “Campos Elyseos”, parece ir mais ancho. A tripulação é fina; chusmado por gente galante, fidalgo, e distincto, tem um ar de vehiculo aristocrata, empavesado, de seda e casimiras de padrão rebuscado. [...] O bonde operário, porém – Braz, Santo Amaro, Moóca -, perde muito da sua compostura. Parece que não roda nos trilhos, ginga, Vai aos baleos, barulhento, capenga, aos tropeções e ás guinadas, tintinabulando como um bêbado. Nos seus bancos a multidão apinha-se; dependurando-se no estribo e, nas plataformas, cestas e fardos amontoam-se como em porões de navios, a carga. O conductor é menos diplomata: ‘ _ Entra, diabo! Não vê que estamos com atrazo? Tlin, tlin! Fiii...’⁴⁴

O trecho acima pode ser longo, porém configura-se de grande valia para a compreensão das desigualdades latentes presentes no transporte de época. Sávio utiliza do mesmo artigo do *Correio Paulistano* em sua obra, para o autor os bairros periféricos conviveram desde o início da circulação dos bondes na cidade com um serviço de qualidade

⁴¹ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 74.

⁴² Os bondes que atendiam aos bairros de Higienópolis, Campos Elíseos, Santa Cecília e a região da Paulista possuíam um preço fixo de \$200. Já em bairros de populações menos favorecidas o preço praticado era de \$400, caso de bairros Lapa, Vila Mariana, Pinheiros e Santana. Idem, p. 140.

⁴³ Ibidem, p. 141.

⁴⁴ *Correio Paulistano*, 15 de dezembro de 1919.

inferior, marcado por carros excessivamente lotados e pelos maus tratos de motorneiros e condutores, profissões a serem analisadas por essa monografia em breve⁴⁵.

Diante do cenário exposto, podemos dizer que passada a euforia do advento da eletricidade e dos novos bondes, o deslumbramento ligado a essas novas tecnologias aos poucos esmoreceu. Não que os bondes não fossem mais desejados ou utilizados de maneira intensa no cotidiano, mas os problemas provenientes de sua disseminação frente às ruas sem estrutura de São Paulo se mostravam cada vez mais frequentes, vitimando, sobretudo os mais pobres quase que de maneira exclusiva.

A insatisfação com os bondes de maneira alguma se limitou aos preços praticados e a qualidade de serviço, desde o princípio de sua circulação em São Paulo esse novo meio de transporte enfrentou dificuldades em trafegar pelas apertadas ruas da cidade. Com a proliferação do automóvel – objeto a ser abordado no segundo capítulo dessa monografia – a disputa pelos espaços já limitados das ruas se intensifica, gerando uma gama de problemas variados. Com o tráfego na cidade em alta, alastram-se os casos de atropelamento pela capital e as ruas são tomadas pela insatisfação popular, essa situação de violência entre bonde e pedestres será analisada no subcapítulo a seguir.

1.4 – ATROPELAMENTOS, VIOLÊNCIA E A ESTIGMATIZAÇÃO DE CONDUTORES E MOTORNEIROS

É fato que a eletricidade somada ao bonde elétrico representou profundas mudanças na sociedade paulistana da Primeira República. Se por um lado uma parcela da sociedade comemorava orgulhosa com as novas aquisições da cidade, outra camada de afeições bem mais modestas sentia os efeitos da incipiente tecnologia de maneira nefasta.

Antes mesmo dos primeiros acidentes envolvendo bondes elétricos ganharem as páginas dos periódicos, a eletricidade tratou de se notabilizar pela violência junto à população. A respeito das tragédias ocasionadas pela energia elétrica, Sávio discorre que:

⁴⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 143.

A maior parte desses acidentes se relacionava com rompimento de cabos ou a problemas com o isolamento dos fios, sem contar as inúmeras ocorrências envolvendo pessoas que caíam em transformadores instalados junto a muros, sobre a superfície, ou simplesmente eram vítimas de instalações mal feitas e tombavam devido a descargas elétricas junto aos postes de transmissão⁴⁶.

Um artigo do jornal *O Estado de São Paulo* trouxe informações detalhadas de um desses acidentes envolvendo a eletricidade na cidade. De acordo com a coluna do periódico, a população se juntara no centro da cidade para acompanhar uma banda que ali se apresentava. Em meio a um emaranhado de fios, dois homens ao tocarem em fios desencapados receberam fortes descargas elétricas, que resultaram em chamas e horrorizaram os demais presentes. Um soldado em meio à multidão correu em auxílio dos dois homens eletrocutados, porém um deles, com as vestes queimadas, já estava sem vida⁴⁷.

O desastre relatado por esse artigo estava muito longe de ser um acontecimento isolado. Com a expansão da rede elétrica pela cidade, outros tantos casos ganharam espaço nos jornais e aumentaram a indignação da população frente à eletricidade que, ao mesmo tempo em que cativava, espalhava o medo nos paulistanos. Outro caso curioso que apareceu na imprensa foi o caso de um homem que ao voltar de um enterro no cemitério do Araçá, escorregou por conta de uma poça de lama e se chocou com fios desencapados presentes no local. A descarga elétrica foi forte o suficiente para ceifar a vida do homem de má sorte, que no dia seguinte foi enterrado no mesmo cemitério que visitara à pouco⁴⁸.

Para Sávio as causas “[...] para tais ocorrências têm razões variadas, mas todos estão ligados à falta de uma fiscalização mais efetiva por parte dos poderes públicos em relação aos serviços de instalação, bem como a inexistência de uma manutenção e de um controle mais efetivo por parte da empresa”⁴⁹. Muitos dos serviços realizados envolvendo fios e cabos da rede elétrica eram realizados de maneira malfeita, a pouca instrução e capacidade técnica dos operadores de energia resultavam em fios soltos e desencapados por toda parte, tornando a via pública em uma espécie de campo minado. A situação era de um número crescente de vítimas

⁴⁶ Idem, p. 96.

⁴⁷ *O Estado de São Paulo*, 15 de novembro de 1900.

⁴⁸ Idem, 13 de outubro de 1902.

⁴⁹ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 98.

eletrocutadas, a população desavisada sofria na pele a violência imposta pela tecnologia recém-chegada⁵⁰.

Pensando através da bibliografia e das fontes que acompanham esse trabalho, podemos dizer que acidentes como os mencionados, frequentes no cotidiano paulistano, colaboraram significativamente para uma visão negativa da população para com a eletricidade e as novas tecnologias, algo que se tornaria ainda mais evidente com os constantes acidentes envolvendo os bondes elétricos. Os desastres envolvendo esses meios de transporte pareciam ser ainda mais perversos, resultando na maioria das vezes em mutilações e lesões graves. Assim como nos casos das mortes pela eletricidade, a imprensa tratou de cobrir esses acidentes macabros que vitimavam na maior parte das vezes crianças, idosos e demais pessoas de mobilidade reduzida.

A relação entre bondes e pedestres na cidade, passada a euforia e excitação da instalação das primeiras linhas, nunca foi das mais amistosas. Os transeuntes mostravam dificuldades em dividir as ruas apertadas da cidade com as novas máquinas. Neste sentido, para Sávio, a aparição do bonde elétrico na cidade ocasionou um impacto nos paulistanos na medida em que os forçou a um novo comportamento. As ruas de São Paulo já apresentavam dificuldades em comportar as carroças e os antigos bondes de tração animal, com esse novo meio de transporte não foi diferente⁵¹.

Ao que tudo indica, os transeuntes de São Paulo ainda de hábitos marcadamente provincianos, tiveram que desenvolver conscientemente ou não uma diferente forma de disciplinarização de seus próprios corpos para se adequarem a nova realidade dos bondes elétricos. Sobre isso e dialogando com Sávio, Nicolau Sevcenko atesta que “Esse controle tecnológico pleno do ambiente em que vivem as pessoas acaba, por consequência, alterando seu comportamento. Nessa sociedade altamente mecanizada, são os homens e as mulheres que devem se adaptar ao ritmo e à aceleração das máquinas, e não o contrário”⁵².

Como já mencionamos, a principal característica que agravava a relação entre bondes e pedestres era o espaço limitado das ruas, essa condição fazia que a relação entre máquina e transeuntes acontecesse de um jeito de outro, mesmo quando os paulistanos não pretendiam

⁵⁰ Idem, p. 99

⁵¹ Ibidem, p. 106-107.

⁵² SEVCENKO, Nicolau. **A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 62.

utilizar do transporte, precisavam estar atentos desviando da passagem do bonde e saltando sobre os trilhos. Por conta disso, logo no início da circulação dos bondes da Light pela cidade uma espécie de salva-vidas foi pensado para se aplicar na máquina. O equipamento consistia em um aparelho fixado a frente do bonde que teria a função de colher a vítima em caso de queda diante das pesadas rodas, evitando o atropelamento⁵³. Mas o *OESP* logo tratou de ironizar o novo item de segurança, dando a entender que o equipamento por vezes mais atrapalhava do que ajudava, tendo em vista que por ser grande e espalhafatoso atingia e derrubava pessoas distraídas nas ruas⁵⁴.

A situação de perigo aumentava com o grande número de crianças que tinham na rua seu espaço de lazer. Para esses meninos e meninas o bonde se tornava um atrativo e um artefato a ser desafiado, um complemento a sua diversão. Sobre os bondes e as crianças, Sávio explana que “Os trilhos desses veículos eram utilizados como depósitos de uma gama variada de pequenos objetos com o intuito de auferir o que aconteceria quando o bonde passasse sobre eles, ou mesmo o que aconteceria com os carros da Light”⁵⁵. Diante dessa mistura de componentes perigosos como: Bondes elétricos, espaço limitado e muitas crianças, espalharam-se os acidentes pela cidade e conseqüentemente os “desastres”, palavra muito utilizada pelas fontes dessa monografia para retratar a violência dessa interação.

De acordo com Sávio, não há registros muito precisos a respeito do número de vítimas deixado pelos bondes, mas com sua consolidação e disseminação pela cidade os acidentes tornaram-se cada vez mais frequentes. Esses acidentes muitas vezes ganharam a capa dos jornais e colaboraram significativamente com a imagem formada pelos paulistanos em relação a empresa canadense e seu recém instaurado meio de transporte⁵⁶.

Os motivos de tais acidentes eram bastante variados, passavam dá má conservação dos bondes, da superlotação dos próprios veículos e das ruas, da desatenção dos transeuntes, da grande velocidade imprimida por condutores e motoneiros aos corriqueiros descarrilamentos, algo muito frequente nas primeiras três décadas do século XX⁵⁷. Como mencionado, os acidentes que quase sempre eram acompanhados de vítimas fatais, marcavam-se pela

⁵³ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 108.

⁵⁴ *O Estado de São Paulo*, 19 de agosto de 1902.

⁵⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 109.

⁵⁶ *Idem*, p. 112.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 116.

crueldade, pelas mutilações e esmagamentos. O *OESP* em um de seus artigos destacou um desses acidentes de grande repercussão, inclusive exibindo imagens do bonde tombado e das vítimas. Um bonde de carga da Light apresentou problemas no freio, o motoneiro desesperado com a situação e incapaz de evitar o pior saltou do bonde, o veículo ganhou mais velocidade devido ao seu grande peso, resultando em descarrilamento. Duas meninas que por ali trafegavam no momento foram colhidas pela máquina desembestada, ambas foram esmagadas contra um muro de maneira brutal, o acidente causou comoção na cidade e fortaleceu o ódio de parte da população pela companhia canadense e seus bondes⁵⁸.

Outro relato da mesma natureza que chocou pela quantidade de pessoas envolvidas também foi coberto pelo *OESP*. O motivo como no caso anterior foi pane nos freios. Com o bonde lotado o motoneiro se deu conta de que não contava mais com os freios e viu a opção de saltar do veículo como uma das únicas que lhe restava, assim o fez, deixando toda gente a própria sorte. O bonde seguiu por um tempo seu caminho sob os trilhos até se descarrilar e atingir uma casa, com o choque cerca de quarenta pessoas se feriram e duas vieram a óbito por esmagamento⁵⁹.

Somando-se as causas já mencionadas como superlotação, falta de espaço nas ruas e má conservação dos bondes, está a inoperância do poder público em relação à companhia canadense. Como fora exposto no começo deste trabalho, os políticos em vigência, de maioria do PRP⁶⁰, sempre viram na Light uma aliada no sentido de tornar possível as mudanças pretendidas pelo partido, dentre elas o projeto de modernização tão desejado pelas elites. Por conta disso, pouco faziam em relação a Light. Sávio salienta que:

A mais pronta resposta para aqueles tipos de ocorrência estava na absoluta falta de fiscalização por parte dos poderes municipais e na conivência dos mesmos com práticas ilegais da companhia, visando uma maximização de seus lucros à custa do conforto e da segurança da população paulistana⁶¹.

Enquanto os poderes públicos se omitiam da responsabilidade pelos constantes acidentes e mortes nas ruas da cidade, a população transtornada com a situação tratou logo de

⁵⁸ *O Estado de São Paulo*, 24/11/1911.

⁵⁹ *Idem*, 21 de dezembro de 1925.

⁶⁰ Durante a primeira república, São Paulo no cenário político encontrava-se sob o firme controle do Partido Republicano Paulista (PRP), uma das principais forças políticas do país. Para saber mais sobre o PRP e sua atuação cf: CASALECHI, J. E. *O Partido Republicano Paulista*.

⁶¹ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 127.

ir encontrando culpados. No embate violento entre máquina e pedestres, duas novas categorias foram estigmatizadas pelos conflitos constantes, motorneiros e condutores passaram a ser o alvo preferido dos paulistanos.

Acompanhando a euforia do advento do bonde elétrico na cidade, tais categorias chegaram a desfrutar de certo prestígio, afinal seriam motorneiros e condutores os responsáveis por fazer com que a máquina da modernidade deslizasse pelos trilhos cidade à fora. Porém, o historiador João Marcelo Santos ressalta que:

[...] 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 animais⁶².

O historiador Alexandre Ricardi constata que uma das ações mais frequentes contra a classe de motorneiros e condutores se deu na própria imprensa. Sendo instituído um serviço de denúncias, todos os dias eram publicados em diferentes jornais diversos relatos a respeito de tragédias, acidentes, desastres e acontecimentos nefastos de toda natureza. Os policiais e usuários do transporte eram ouvidos e seus relatos rapidamente publicados, sem maior averiguação dos fatos por parte da imprensa⁶³.

Um relato um tanto cômico que figura no *OESP* e em parte da bibliografia deste trabalho diz respeito à predisposição destes trabalhadores do transporte em beneficiar o sexo feminino frente ao masculino. O relato do munícipe se dá da seguinte forma:

Os moradores da rua Barão de Piracicaba pedem-nos que chamemos a atenção do sr. gerente da tracção da Light and Power para o facto dos motorneiros só pararem os bonds para receber senhoras. Quando se tracta de homens, esses motorneiros travam ligeiramente o carro e soltam logo que o passageiro pega no balaustre, podendo isso ocasionar sérios desastres⁶⁴.

⁶² SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. **Revista Mundos do Trabalho**, vol. 2, n. 3, janeiro-julho de 2010, p. 105.

⁶³ RICARDI, Alexandre. **A técnica contra o paulistano**: os desastres com bonde e rede elétrica retratados no clippings reunidos pela Light and Power no início do século XX. Disponível em: http://www.13snhct.sbhct.org.br/resources/anais/10/1344287853_ARQUIVO_RICARDI_A_atecnicacontrapaulistanos.pdf. Acesso em: 29 de Abril de 2018.

⁶⁴ *O Estado de São Paulo*, 01 de janeiro de 1902.

Com a mesma via cômica encontramos o relato de outro usuário do transporte, que se queixa da dificuldade de se equilibrar uma vez dentro do bonde. O homem discorre da seguinte forma:

Frequentemente se vê o seguinte. Entra um indivíduo no bonde. No momento em que elle passa pela frente de outro, para arranjar lugar, dá o veículo um empurrão, e o pobre diabo, perdendo o equilíbrio, calca as 4 arrobas sobre o melhor, o único callo do outro, ou então, cahe no collo de uma senhora, que, sendo moça e bonita, ainda vá, a companhia fica perdoada por essa vez. Estando o banco desocupado, o menos que pode acontecer é o sujeito dar uma *assentada*, e pôr-se a fingir que tem muita agilidade[...]⁶⁵

Embora não faça parte dos periódicos utilizados como fonte nessa monografia, o trecho acima aparece com frequência em parte da bibliografia, colaborando no sentido de desvendar a opinião dos paulistanos a respeito da experiência de usufruir dos bondes controlados por motorneiros e condutores. Sobre isso, podemos destacar que parte da imprensa não deixou de ironizar a contradição da modernidade com os constantes acidentes. Tendo como alvo a alta velocidade imprimida por esses profissionais e a dificuldade dos passageiros em se manter em pé ou mesmo sentados dentro dos bondes, a revista carioca *Fon-Fon*, famosa por suas ilustrações, retratou a situação em suas páginas⁶⁶ da seguinte forma:



Imagem 1 – Revista *Fon-Fon* satiriza a condição dos usuários no transporte de bondes.

⁶⁵ *A Notícia*, 16 de janeiro de 1907.

⁶⁶ Os bonds da Light: uma parada e uma sahida. *Fon-Fon*, 06 de agosto de 1910. FCRB. p. 18-19.



Imagem 2 – Revista *Fon-Fon* continua ironizando a dificuldade no uso dos bondes.

Embora não esteja entre as pretensões dessa monografia trabalhar com imagens, as ilustrações da *Fon-Fon* nos auxiliam a ter uma ideia do que significava utilizar o bonde para se locomover pela cidade. O tom caricato denuncia os arranques violentos e as freadas bruscas praticadas pelos profissionais da Light de maneira bastante incisiva. Dialogando com as imagens, Sávio realça que a insatisfação era geral com a companhia, em todas as localidades, o serviço de transportes da empresa era taxado de incompetente e seus funcionários de violentos, arrogantes e insensíveis⁶⁷. A respeito da suposta tirania dos motorneiros e condutores, pode-se dizer que, uma vez mais as maiores vítimas foram os menos privilegiados, “Os bairros de periferia conviveram, desde o início dos serviços de bonde, com uma dura rotina de bondes cheios, de tratamento rude por parte de motorneiros e dos condutores, grandes velocidade, acidentes e atrasos”⁶⁸.

São muitos os relatos e notícias presentes nas fontes que possibilitam traçar um panorama das relações de conflito que envolvem bondes, motorneiros, condutores e transeuntes, sendo impossível a apresentação de todo esse material nessa monografia.

⁶⁷ SÁVIO, Marco A. C. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. São Paulo: Annablume, 2010, p. 141.

⁶⁸ Idem, p. 143.

Contudo, os periódicos analisados dentro do recorte estabelecido nos permitem pensar que embora motoneiros e condutores não ocasionassem a totalidade dos acidentes, que como vimos, aconteciam pelos mais diversos fatores, estes trabalhadores acabavam por serem culpados pela população e por parte da imprensa. Como salienta João Marcelo Santos:

[...] 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 anteciper a sentença, antes mesmo do inquérito⁶⁹.

⁶⁹ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. **Revista Mundos do Trabalho**, vol. 2, n. 3, janeiro-julho de 2010, p. 122.

CAPÍTULO 2 – O ADVENTO DO AUTOMÓVEL E SEUS DESDOBRAMENTOS NA CIDADE DE SÃO PAULO

“- *Iracema, fartavam 20 dias
pra o nosso casamento
que nois ia se casar
você atravessou a São João
veio um carro, te pega
e te pincha no chão
o chofer não teve culpa, Iracema
ocê atravessou contramão.*”
BARBOSA, Adoniran. Iracema. 1956.

2.1 – FASCÍNIO, PRIMEIROS MOMENTOS E ALTERAÇÕES NA URBE

Chegado a este ponto do trabalho, é necessário salientar que os automóveis, embora não mencionados no primeiro capítulo, sempre existiram em concomitância com os bondes elétricos. A escolha por apresentá-los somente nesta altura da monografia se faz para melhor organizar as diferentes análises que permeiam um e outro objeto.

Tal como o bonde elétrico, o automóvel também é fruto da já mencionada revolução Científico-Tecnológica⁷⁰, fato que propiciou os primeiros motores a combustão e o advento dos primeiros automóveis no continente europeu ainda no final do século XIX. Outra semelhança em relação ao objeto do primeiro capítulo fica por conta do ano em se estabelecem na cidade, ambos se apresentam as ruas paulistanas no ano de 1900, contudo, a relação entre esses objetos parece ser marcada por mais diferenças do que semelhanças. Sendo assim, o automóvel e suas implicações serão abordados mais a fundo nas páginas que se seguem nessa monografia.

A chegada do automóvel na cidade acontece de maneira semelhante a do bonde elétrico. A provinciana São Paulo, sobretudo a elite, encontrava-se eufórica ao se deparar com o que havia de mais moderno nos EUA e na Europa, modelos a serem seguidos pela forte elite cafeeira da cidade. Para Marco Sávio em sua obra *A modernidade sobre rodas*, a trama que envolve o primeiro automóvel a chegar à cidade já demonstrava de maneira geral como seriam os dias da máquina na capital paulistana. O carro em questão, um Decauville de 6 cavalos foi importado e registrado por Henrique Santos-Dumont, nada menos que irmão do

⁷⁰ Tal fenômeno histórico foi explicado de maneira mais aprofundada no subcapítulo “1.1 – A cidade de São Paulo na virada do século”.

célebre Alberto Santos-Dumont, figura que já se destacava no campo científico-Tecnológico na Europa. Essa imagem do automóvel vinculada a uma família bastante ligada a ciência e as invenções, fez com que o automóvel já entrasse na cidade envolto pela aurora da modernidade e do progresso⁷¹.

Diferentemente do bonde, o automóvel se destacaria pelo seu caráter individual de transporte. Com ele longas distâncias poderiam ser percorridas em questão de minutos, não sendo mais necessário aos mais abastados compartilhar o transporte dos bondes com operários e demais extratos menos privilegiados da sociedade paulistana. Guillermo Giucci confirma a grande influência obtida pelo automóvel em tão pouco tempo. Para o autor:

A extraordinária vitalidade do automóvel está no fato de que ele, de modo relativamente rápido, passou a ser visto como uma exigência do mundo moderno – economia de tempo, utilidade, trabalho, liberdade, independência, prestígio. Está aí a dimensão popular, embora frequentemente fosse inacessível ao grande público⁷².

Como destaca o autor, o artefato técnico em questão não se mostrava acessível a toda população e se reservava aos mais ricos e poderosos da cidade. Embora fascinasse a sociedade como um todo, os automóveis não demoraram a significar perante a classe operária uma ostentação intolerável diante de sua situação de miséria e outras mazelas, diz Sávio⁷³. Nicolau Sevcenko dialoga com a questão dizendo que desde seu advento, dado os altos custos de importação e manutenção dessas máquinas, o automóvel fora identificado como o grau máximo de ostentação, ou simplesmente um “brinquedo de ricos”⁷⁴.

Diante do conciso debate historiográfico exposto, notamos que a população mais pobre da cidade começava a demonstrar suas primeiras insatisfações em relação à recém-chegada máquina de quatro rodas. No entanto, a aversão à presença desses artefatos técnicos nas ruas estava longe de se limitar aos preços inacessíveis para sua obtenção. Em processo similar ao já apresentado com os bondes elétricos, os automóveis se estabeleceram para a

⁷¹ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade**. São Paulo: Educ, 2002, p. 14.

⁷² GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 18.

⁷³ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade**. São Paulo: Educ, 2002, p. 19.

⁷⁴ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 74.

disputa de ruas já exageradamente lotadas, nesse caos urbano, os mais prejudicados foram aqueles que tinham na rua seu principal espaço de lazer e sociabilidade, os mais pobres.

Na ausência de locais de recreação e entretenimento, a população fazia das ruas a extensão de sua própria casa. Por conta disso, tornava-se uma questão de tempo até que a população começasse a apresentar os primeiros sinais de incômodo com a presença dos automóveis. A rua se tornaria então palco de um embate constante entre população e máquina, conflito que muitas vezes resultou em desfechos trágicos para ambos os lados. Ainda sobre a importância das ruas, local onde se inserem os objetos dessa monografia, um artigo do *OESP* ressaltava as inúmeras atividades presentes nesse espaço, que animavam os paulistanos e toda a cidade, destacando os jogos de futebol, tênis, as matinês nos teatros, entre tantos outros lazeres variados. O artigo terminava indagando o leitor, “E haverá quem, com tantos divertimentos, ainda se tenha deixado ficar em casa, a bocejar e a cochilar até a noite?”⁷⁵

O artigo acima nos permite compreender a importância das ruas para a população e a infinidade de eventos que aconteciam na cidade, fomentando o fluxo de transeuntes nas mais diversas localidades. Para Nicolau Sevckenko:

O antigo hábito de repousar nos fins de semana se tornou um despropósito ridículo. Todos para a rua: é lá que a ação está. Não é que repousar não seja mais viável, é que se tornou uma obsolescência, uma caduquice. Não é descansando que alguém se prepara para a semana vindoura, é recarregando as energias, tonificando os nervos, exercitando os músculos, estimulando os sentidos, excitando o espírito. Sob o epíteto genérico de “diversões”. Toda uma nova série de hábitos, físicos, sensoriais e mentais são arduamente exercitados [...]⁷⁶

Com essa ânsia pelo espaço público, algumas mudanças tiveram que ser pensadas visando atenuar os constantes conflitos no campo de disputas pelas ruas. A única coisa que parecia certa já no começo do século é que o automóvel viria para ficar, Giucci explana que o automóvel desembarca na cidade como manifestação de uma nova etapa do progresso técnico. Ganhando o coração daqueles que faziam seu uso, o frenesi automotivo estaria acima de questões religiosas, ideológicas, das classes sociais e do próprio modelo econômico⁷⁷.

⁷⁵ *O Estado de São Paulo*, 18 de fevereiro de 1919.

⁷⁶ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 33.

⁷⁷ GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 15.

Embora já surgissem problemas devido à ausência de uma infraestrutura básica para conceber esses automóveis, tais máquinas demoraram a conquistar a cidade por completo. No decorrer das duas primeiras décadas do século XX esse meio de transporte não conseguiu uma expressão numérica muito relevante na cidade, seu preço elevado e a escassa mão de obra voltada a manutenção dessas máquinas dificultaram sua aquisição até mesmo para alguns paulistanos mais abastados⁷⁸.

Giucci conduz seu pensamento pelo mesmo viés, discorrendo que no início do século passado o automóvel ainda não havia se constituído como um produto de massas. Para o autor, a dificuldade em obtê-lo, bem como a grande visibilidade pública que possibilitava, transformava a máquina fortalecendo seu significado cultural⁷⁹.

Visando acomodar esse “cavalo mecânico”, como parte da imprensa o consagrou nos primeiros momentos de sua aparição, o automóvel passou a figurar nas propostas dos políticos de época de maneira privilegiada. Foram rápidas as primeiras movimentações no sentido de tornar possíveis obras que pudessem melhorar a utilização dos automóveis no cotidiano paulista. Sávio compreende que os primeiros esforços voltados à melhoria na infraestrutura, ao contrário do que se pode pensar em um primeiro momento, foram empenhados em projetos de calçamento e não no alinhamento das ruas, que até o momento se preocupavam muito mais em facilitar o fluir dos bondes elétricos⁸⁰.

Um dos primeiros projetos voltados ao automóvel foi implementado na gestão do então prefeito Raimundo Duprat, no ano de 1911. No entanto, este projeto pouco influenciou na dinâmica da cidade ou mesmo alterou a paisagem da incipiente metrópole. Vale dizer que o primeiro projeto que alcança sucesso no sentido de alterar a lógica da cidade e seu espaço físico é o plano de avenidas proposto pelo notório Prestes Maia. Além de propiciar uma nova lógica nas malhas da cidade, o então prefeito fomentou de forma consciente ou não, uma latente especulação imobiliária nas áreas envolvidas pelo projeto⁸¹.

Acompanhando a insatisfação dos privilegiados donos de automóveis que sofriam com as péssimas condições de estradas encontradas na capital, somavam-se as reclamações dos

⁷⁸ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 48.

⁷⁹ GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 24.

⁸⁰ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 50.

⁸¹ Idem, p. 50-51.

próprios transeuntes com a recorrente poeira e lama que marcavam a cidade. A condição sempre fora ruim para os transeuntes, mas com a chegada dos automóveis ficara ainda pior, a alta velocidade desenvolvida por esses veículos, somada as poucas áreas pavimentadas da cidade resultavam em uma cortina de poeira que vitimava os pedestres sem nenhuma pausa⁸². Tamanho o desconforto com a equação automóvel mais estradas de terra batida que o *OESP* lançou mão de um artigo ironizando a cidade, intitulado de “capital da poeira”. Nesse artigo, diversos transeuntes esbravejavam sua indignação perante a situação, sobretudo os comerciantes, preocupados com uma eventual perda de freguesia motivada pela frequente poeira que dominava as ruas⁸³.

A discussão sobre o calçamento fatalmente chegou até a prefeitura, que ironicamente se mostrava atônita com a novidade causada pela modernidade que ajudou a empreender. Sem saber muito bem como reagir, as autoridades municipais ordenaram um serviço de irrigação com a finalidade de coibir a poeira das ruas mais afetadas por esse imbróglio⁸⁴. Porém, como destaca uma das colunas do *OESP*, o serviço se dava de maneira bastante irregular e disforme. Quando a água do caminhão destinado a esse serviço se esgotava, o serviço não era completado, permanecendo uma das mãos sem a devida quantidade de água. Outro procedimento era visto com maus olhos pela imprensa e população, quando a água se mostrava escassa para tal tarefa os serviços eram imediatamente direcionados aos bairros considerados mais importantes e abastados⁸⁵.

Diante do cenário exposto, Sávio discorre que:

O calçamento tornou-se, ao longo da década de 1920, com a expansão da frota de automóveis, discussão obrigatória para todas as camadas da população. Quanto mais intenso se tornava o tráfego, maior o número das reclamações que tomavam os noticiários. De um lado, automobilistas reclamando da impossibilidade de usar os seus veículos devido, principalmente, às más condições das pistas. De outro lado, pedestres, comerciantes e moradores de bairros onde o tráfego intenso causava uma série de transtornos⁸⁶.

⁸² *Ibidem*, p. 52.

⁸³ *O Estado de São Paulo*, 19 de março de 1922.

⁸⁴ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 53.

⁸⁵ *O Estado de São Paulo*, 04 de janeiro de 1918.

⁸⁶ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 53.

Ainda sobre o calçamento e a expansão das áreas de asfalto da cidade, podemos destacar a pavimentação da afamada avenida paulista, considerada a primeira via de piso uniforme e constante da cidade. Essa via propiciou aos donos de automóveis a possibilidade de usufruir do máximo desempenho de suas máquinas, tornando-se praticamente uma pista de corrida para esses proprietários que não se preocupavam em imprimir grandes velocidades⁸⁷. Podemos dizer que a pavimentação da avenida paulista, bem como de outras localidades espalhadas pela cidade, contribuíram significativamente com o automóvel para sua ascensão e conquista por completo da sociedade paulistana.

2.2 – CONSOLIDAÇÃO E PROTAGONISMO

Não é tarefa simples definir exatamente quando a cidade inicia uma dinâmica de melhorias voltadas ao serviço e incentivo dos automóveis no município de São Paulo. Mas o que se observa, é que desde sua chegada, o automóvel já trazia consigo uma necessidade de mão de obra minimamente especializada, função desempenhada em grande parte das vezes por mão de obra estrangeira⁸⁸. O primeiro caso de pessoas empregadas em funções ligadas ao automóvel foi propiciado por Antônio Prado Jr., filho do primeiro prefeito da cidade Antônio Prado, figura política de destaque no recorte temporal proposto por esse trabalho. Dois irmãos belgas seriam os choferes de Prado Jr., incumbidos de guiá-lo cidade à fora com a maestria e elegância que até o momento eram características dos choferes. A partir de então, os serviços ligados ao automóvel e sua viabilidade na cidade cresceram exponencialmente⁸⁹.

Outro fato que aparentemente contribuiu para a estabilização do automóvel na cidade é o grande número de garagens que se instalam em meio às ruas de São Paulo. Esses locais, que prestavam os mais variados serviços destinados ao automóvel, contanto com seções de pintura, tapeçaria, mecânica, entre outros, empregavam quando pouco não um número inferior a 50 pessoas. O fato de Antônio Prado em 1906 publicar uma lei concedendo isenção de impostos a estas garagens só reforça a importância do automóvel para a cidade na lógica dos transportes⁹⁰.

⁸⁷ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 75.

⁸⁸ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 215.

⁸⁹ Idem, p. 215.

⁹⁰ Ibidem, p. 216.

Somando-se as garagens, outra forte evidência da consolidação automotiva na cidade é a instalação no ano de 1919 da primeira montadora de automóveis em São Paulo, propiciada pela vigorosa economia cafeeira. A Ford Motor Co. do Brasil, situada na Vila Prudente provavelmente se caracterizou como a primeira montadora do gênero no país, abrindo portas para outros investidores do ramo, como a General Motors, que se estabelece no bairro do Ipiranga no ano de 1925. Tais companhias rapidamente se tornaram uma espécie de troféu para o Estado de São Paulo, os ricos da cidade se orgulhavam de estarem envoltos da figura máxima da modernidade, se consagrando como os grandes representantes do automobilismo no Brasil⁹¹.

Mesmo sem a devida estrutura para a rodagem e causando uma gama variada de conflitos pela cidade, o automóvel não deixou de triunfar. Para Nicolau Sevcenko, o sucesso do automóvel se deu entre tantos outros motivos:

Dada sua forma de introdução súbita e peculiar na cidade, duplamente aureolado pelo prestígio da mais moderna tecnologia europeia e do mais vistoso objeto de consumo conspícuo, o automóvel passou a ser usado de forma a acentuar a sua mística e se impor como uma moldura mecânica sofisticada do poder, mesmo na mão de choferes e empregados de companhias⁹².

O surgimento dos esportes envolvendo o automóvel foi basicamente o processo que coroou esse novo meio de transporte como o grande protagonista entre as tecnologias incipientes na cidade. As altas velocidades alcançadas nos eventos, as manobras até então desconhecidas, praticamente tudo nesse esporte representava novidade e excitação perante a massa de consumidores. Um das primeiras façanhas automobilísticas realizadas em São Paulo foi a travessia de São Paulo até Santos, realizada por ninguém menos que Antônio Prado, grande entusiasta do automóvel em São Paulo. É bem verdade que para o político a aventura resultou em certo prejuízo, tendo seu carro perdido dois jogos completos de pneus e apresentado avarias na suspensão, mas para a população que testemunhou o feito era mais uma prova da supremacia desse novo meio de transporte⁹³.

⁹¹ Ibidem, p. 216.

⁹² SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 74.

⁹³ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 294.

São Paulo não conseguia se conter diante da vontade ou necessidade de se consumir cada vez mais elementos relacionados ao automóvel. Procurando criar um espaço de discussões e onde se pudesse pensar os eventos automobilísticos para a cidade, surge o Automóvel Club. Este espaço marcadamente elitista foi o ponto de encontro de ricos e políticos que estavam à frente da administração da cidade e até do país. Para Sevcenko, o automobilismo na cidade se configurava em um culto, “A elite da cidade se orgulhava, se não de ter introduzido o automóvel no subcontinente, o que era mais difícil de provar, ao menos de ter organizado as primeiras competições automobilísticas da América do Sul”⁹⁴.

No entanto, como já destacado em algumas passagens, embora a presença do automóvel resultasse em exaltação e entusiasmo frente às elites encantadas pela modernidade, a população mais pobre continuava resistindo essa máquina como podia. Não que essa parcela da sociedade desprezasse esse invento, Sávio é incisivo ao dizer que o automóvel exerceu forte atração também perante as classes menos favorecidas, prova disso seriam as exposições automobilísticas que recebiam grande público das mais diferentes classes sociais entre as décadas de 1910 e 1920⁹⁵. Contudo, os constantes conflitos ocasionados pelas vias abarrotadas e sem espaço, somados aos acidentes macabros entre automóveis e transeuntes resultariam em um verdadeiro ambiente caótico nas ruas da cidade.

2.3 – VIOLÊNCIA, PRESSÃO DA IMPRENSA E ÓDIO AOS CHOFERES.

Faz-se importante ressaltar que a violência nas ruas da cidade de São Paulo não se inicia da noite para o dia com o advento de automóveis e bondes elétricos. As carroças e bondes de tração animal já vitimavam a população paulistana antes mesmo do aparecimento dos objetos dessa pesquisa na capital. No entanto, Sávio destaca que o bonde elétrico e o automóvel representam um novo mundo de velocidade até então desconhecido pela população, onde a força não mais está pautada pela tração de animalejos, mas sim pelos avanços tecnológicos da eletricidade e dos motores a combustão⁹⁶.

⁹⁴ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 73-74.

⁹⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 20.

⁹⁶ SÁVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas**: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. São Paulo: Annablume, 2010, p. 226.

Marshall Berman em sua obra *Tudo que é sólido se desmancha no ar*, discorre sobre os infortúnios de um arquiteto francês ao empreender uma simples caminhada pelas ruas. O referido arquiteto ao sair para uma caminhada é rapidamente expulso da rua pelo tráfego constante. Para o arquiteto foi como se o mundo tivesse se tornado insano, o simples fato de abandonar a casa de manhã e enfrentar as ruas caracterizava risco de morte pelos constantes carros em alta velocidade. Com perplexidade admite que perdeu as estradas para esse novo meio de transporte⁹⁷. Embora o exemplo seja de um outra localidade que não São Paulo, não podemos deixar de notar algumas semelhanças no processo de ocupação das ruas.

Essa constante velocidade dos automóveis e sua proliferação no meio urbano exigem que a população paulistana, então acostumada com o ritmo de carroças desenvolva um novo comportamento para garantir a própria sobrevivência. Neste sentido, o automóvel simboliza a “alteração no padrão de comportamento das pessoas imposta pela preeminência das máquinas, das engenharias de fluxos e do compasso acelerado do conjunto”⁹⁸. Na sociedade paulistana da primeira república inicia-se então, uma readaptação dos sentidos a fim de evitar as colisões com os veículos e aprender a reagir a estes meios de transporte. Para Nicolau Sevcenko a cidade encontrava-se em grande mudança:

[...] a aceleração dos ritmos do cotidiano, em consonância com a invasão dos implementos tecnológicos, e a ampliação do papel da visão como fonte de orientação e interpretação rápida de fluxos e das criaturas, humanas e mecânicas, pulando ao redor – irão provocar uma profunda mudança da sensibilidade e nas formas de percepção sensorial das populações metropolitanas⁹⁹.

Embora adorado ou por vezes odiado pela população, é fato que automóvel e a geografia de São Paulo, ruas e demais localidades pareciam não combinar. Para Gabriel Dupuy, “Carro e meio nunca se deram bem. Ruidoso, poluente e perigoso” o carro não demorou a mostrar sua verdadeira face¹⁰⁰.

⁹⁷ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das letras, 2007, p. 197.

⁹⁸ SEVCENKO, Nicolau. **A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 63.

⁹⁹ Idem, p. 64.

¹⁰⁰ DUPUY, Gabriel. **O automóvel e a cidade**. Lisboa: Instituto Piaget, 1995, p. 51.

Em situação bastante semelhante aos bondes elétricos, os inevitáveis acidentes em ruas tão apertadas e desorganizadas não demoraram a surgir. A cobertura da imprensa frente a esses desastres foi frequente e importante, na medida em que deu unidade as reclamações dos transeuntes e ajudou a pressionar as autoridades cabíveis por posicionamentos em relação aos constantes acidentes.

Como no caso dos bondes, eram vários os motivos que ocasionavam os mais diferentes tipos de acidente dentro da cidade. Foram vários os relatos encontrados de transeuntes sendo perseguidos por choferes na análise das fontes, trechos dessa natureza são frequentes em ambos os periódicos contemplados por esse trabalho:

No dia 31 de Dezembro, às vinte horas, pouco menos, achava-me na Praça da República e dirigia-me para a Rua Sete de Abril. Quase ao entrar nesta, percebi que em minha direção se encaminhava um automóvel, com bastante velocidade, todo descoberto, conduzindo diversas senhoras. Tratei de desviar-me, mas em vão pois por todos os lados para que me encaminhava, era perseguido pelo automóvel e, por um requinte de perversidade, o *chauffer* não diminuía a marcha da máquina. Vi-me forçado a correr até galgar o passeio da praça, escapando de ser colhido pelo automóvel pro verdadeiro milagre. Quantos desastres desses não se dão nesta cidade a todo momento e que são atribuídos ao acaso, quando muitos se dão de caso pensado, por perversidade dos *chauffers*¹⁰¹.

Embora a situação pareça assustadora, Giucci ressalta que a prática de perseguir transeuntes nas ruas não era nova e remontava ao século XIX, quando em São Paulo vários foram os relatos de cocheiros e condutores de carroças perseguindo em alta velocidade os pedestres a fim de se divertirem, intimidarem ou qualquer outro anseio¹⁰².

Ainda sobre o trecho, Sevcenko entende que relatos como esse foram predominantes durante as três primeiras décadas de São Paulo, forçando os transeuntes a estarem sempre alertas. Para o autor a agilidade mecânica era algo fundamental no pedestre do início do século XX, sendo compreendida como uma medida de defesa, quando não de pura sobrevivência¹⁰³.

¹⁰¹ *O Estado de São Paulo*, 03 de Janeiro de 1920.

¹⁰² GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 87.

¹⁰³ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 75.

O cenário como apresentado por Berman no caso do arquiteto francês era de medo em cada esquina, com a grande disseminação dos automóveis na segunda metade da década de 1910 e principalmente durante os anos de 1920, as vítimas que até então eram compostas majoritariamente por crianças e idosos, dão lugar a todas as faixas etárias. Ressaltando o perigo iminente nas situações cotidianas da cidade o *OESP* tratou de expor em um de seus artigos a cena de uma tragédia evitada:

Hontem, pelas três da tarde, eu ia assistindo a um lamentável desastre na rua 15 de Novembro. Um passageiro do bonde da Ponte Grande viu um amigo que passava na rua e, querendo alcançá-lo ia saltar com o vehiculo em movimento, e saltaria, effectivamente, se o vizinho não o segurasse e prevenisse: _Olhe os automóveis! (...) O homem recuou atarantado, e só então viu o perigo a que se expunha com a sua distração: rente ao estribo que quase o tocava enfileiravam-se numerosos automóveis, em grande extensão na rua, mesmo nos pontos mais estreitos. Chocar-se contra um delles, contundir-se bastante, cahir sob as rodas do bonde em movimento, ter a cabeça partida – tudo isso o homem viu num relance e ficou varado. Pallido e transtornado o passageiro tornava a sentar-se e só foi respirar calmamente na rua do Rosário, quando pode descer sem perigo¹⁰⁴.

O trecho aponta para uma situação de muitos automóveis na rua, onde um simples desembarque de bonde pode ceifar uma vida de maneira cruel. Sobre isso Sávio relata que do início dos anos de 1920 em diante o número de automóveis na cidade cresce em torno de 30% ao ano, ocasionando um tráfego inédito até então e aumentando o número de todo o tipo de ocorrências desagradáveis envolvendo o automóvel na cidade¹⁰⁵.

A presença do artefato técnico automotivo ocasionou mudanças muito significativas em âmbito social na cidade. Embora a disputa pelos espaços limitados em São Paulo já ocorresse antes mesmo de sua chegada, o automóvel transforma a realidade provinciana da capital em um embate constante contra a população de uma maneira não observada até então. A imprensa tratou de registrar o cenário dessa batalha entre máquina e transeuntes, apresentando relatos terminados muitas vezes de maneira trágica que devem ser analisados neste trabalho.

¹⁰⁴ *O Estado de São Paulo*, 10 de abril de 1919.

¹⁰⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 151.

Neste ponto vale pensar a maneira como são redigidas algumas das matérias presentes nesses periódicos que se debruçam sobre as ditas “tragédias”. A respeito do atropelamento de um operário a narrativa do *OESP* foi conduzida da seguinte maneira:

Um desses dias, na avenida Paulista, um dos automóveis que faziam o curso, apanhou um pobre operário, pae de família e matou-o instantaneamente. Fazer o curso numa velocidade que nem permite ao *chauffeur* a diminuição da marcha do seu vehiculo para evitar uma desgraça é não só uma coisa ridícula, senão um symptoma da fúria com que todos os autos rolam por essas ruas da capital¹⁰⁶.

O trecho em questão embora curto, nos possibilita uma série de observações pertinentes. A primeira delas em relação à localidade do acidente. Como já mencionado, a avenida paulista fora apontada por Sevcenko como o espaço que mais se aproximava de uma pista de corrida em São Paulo. Por conta disso e pelo fato do operário falecer instantaneamente, podemos supor que a velocidade imprimida pelo chofer envolvido no acidente era alta. O que nos leva a cair no questionamento se o motorista em questão estava acima da velocidade ou se até mesmo havia esse limite. Ademais o artigo também chama a atenção pelo sentimentalismo imposto, se referindo a vitima como “pobre operário” e “pae de família”, tentando estabelecer certa empatia do leitor com a causa dos que sofrem nas mãos dos choferes e nas rodas de seus carros.

O artigo em questão deseja, mais que informar o trágico ocorrido, chamar a atenção para as constantes contravenções praticadas pelos proprietários de veículos e os choferes. Indivíduos que se aproveitando da inexistência de fiscalizações e leis mais incisivas, faziam das ruas da cidade praticamente o que bem entendiam.

Outros tantos relatos apareceram na imprensa abarcada por esse trabalho, sendo totalmente inviável a reprodução de todos os materiais coletados junto às fontes e a bibliografia¹⁰⁷. No entanto, uma série de relatos se destacam pela violência exacerbada e pela

¹⁰⁶ *O Estado de São Paulo*, 21 de março de 1917.

¹⁰⁷ Nicolau Sevcenko estabeleceu um breve panorama da quantidade de acidentes ocasionados por automóveis em São Paulo somente no ano de 1919. Seguem apenas como exemplo alguns dos casos de atropelamentos com vítimas fatais, n' *O Estado*: 06/04/1919, ancião; 15/04/1919, operário; 16/05/1919, menina de quatro anos, decapitada; 08/06/1919, operário; 16/06/1919, guarda-noturno; 21/06/1919, ciclista; 23/06/1919, empregada da limpeza pública; 26/05/1919, um copeiro e um menino; 31/05/1919, costureira; 25/06/1919, empregado da Cia. Telefônica; 06/07/1919, verdureiro; 07/08/1919, menina de sete anos; 16/07/1919, menina aprendiz e ancião de 70 anos; 09/08/1919, apagador de lâmpões e menino mensageiro de bicicleta; 12/08/1919, operária, 18 anos,

morbidez das informações a respeito dos acidentes, cabendo sobre esses alguns comentários que podem colaborar com a compreensão do papel dos periódicos no período delineado nesse trabalho. Em um artigo do *OESP* podemos ter uma ideia do possível destino cruel que poderia incorrer aquele desejasse perambular pela cidade:

Assim, constitue hoje quasi uma ousadia o sahir o cidadão de sua casa e perambular ahí pela cidade, à mercê dessas milhares de machinas desenfreadas que “voam” pelas ruas como se estivessem a disputar um premio de engolir distancias, que saltam pelas calçadas e se espatifam de encontro aos prédios , que investem contra os postes, numa fúria de tudo arrasar e destruir, e que as vezes também entre si arremettem, esborrachando-se reciprocamente. Não se pode, pois, avaliar os riscos a que se expõe quem se aventure a deixar seus penates para se dirigir de um ponto a outro da cidade. Se escapa de ser estropiado por um automóvel, não está livre de se ver colhido por um bonde, e se, mais feliz, não lhe acontece nehuma nem outra cousa, tem de raspar um susto a cada esquina e de andar aos saltos e as carreiras, afim de chegar aonde vae, sem maiores accidentes¹⁰⁸.

O artigo em destaque está imbuído de uma argumentação que tenta a todo custo transmitir o pânico das ruas para o leitor, o advertindo da possibilidade de ser colhido por um bonde ou mesmo estropiado por um automóvel se caso escolha por utilizar das ruas. O objetivo no artigo não é apenas intimidar ou assustar por diversão, mas também fomentar um sensacionalismo benéfico para a venda dos jornais. Sobre isso, Ben Singer traz um exemplo da imprensa estadunidense que sintetiza de maneira muito eficaz o argumento:

Isaac Bartle, um cidadão proeminente de New Brunswick, foi morto instantaneamente na estação da rua do mercado da Ferrovia Pensilvânia nesta manhã. Seu corpo foi tão terrivelmente mutilado que os restos mortais tiveram que ser recolhidos com uma pá e levados embora em uma cesta [...]. Ele foi reduzido a uma massa irreconhecível debaixo das rodas de uma locomotiva de carga pesada. A locomotiva golpeou Mr. Bartle por trás e o arrastou diversos metros ao longo do trilho, mutilando seu corpo de um modo horrível. Praticamente cada osso foi quebrado, a carne feita em pedaços e distribuída ao longo do trilho, e o corpo foi tão completamente dilacerado que as moedas e a faca no bolso das calças foram entortadas ou quebradas, e o talhão de cheques, a carteira e os papéis foram despedaçados¹⁰⁹.

dentre outros. SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 322.

¹⁰⁸ *O Estado de São Paulo*, 11 de janeiro de 1924.

¹⁰⁹ SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa R. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p. 106.

Embora o acidente descrito de forma minuciosa seja resultado de um atropelamento acontecido em ferrovia, configura-se como uma valiosa amostra. Ben Singer salienta que não há dúvidas de que o sensacionalismo mórbido foi motivado por fins lucrativos, no entanto, destaca que para além da questão econômica “a notícia sobre Isaac Bartle parece comunicar uma hiperconsciência especificamente histórica da vulnerabilidade física no ambiente moderno”¹¹⁰.

Os relatos na imprensa das constantes mortes praticadas pelo automóvel em tom violento e cruel acabaram por contribuir com a estigmatização dos choferes. Tal como motorneiros e condutores, estes profissionais do trânsito gozaram de bastante prestígio nos primeiros anos de atuação, justamente por serem responsáveis por conduzir a máquina da modernidade. Sempre elegantes e de *cap*, estes trabalhadores passaram aos poucos a serem os principais vilões do tráfego paulistano.

Sávio destaca que as primeiras reclamações direcionadas ao uso de veículos na cidade foram diretamente contra a imperícia dos choferes, que realizavam uma série de manobras perigosas pela cidade. Esta situação estaria ligada a extrema facilidade para se adquirir a carteira de habilitação na época, tudo que se exigia do chofer em potencial era uma baliza da máquina¹¹¹. No *OESP*, um artigo dizia que as tarefas para se adquirir a carteira de habilitação se mostravam de extrema facilidade, exigindo pouco do candidato, de tal modo que se um chofer fosse questionado sobre peças básicas do motor, certamente não saberia responder¹¹².

Os automóveis somados aos choferes representavam a modernidade na cidade, contudo, diante dos relatos das mortes violentas praticadas por esses sujeitos, parte da imprensa passou a ironizar o estandarte da modernidade da cidade. Caso da já mencionada revista carioca *Fon-Fon*, que como no caso dos bondes, não deixou de criticar a violência dos automóveis por meio de suas ilustrações¹¹³:

¹¹⁰ Idem, p. 106.

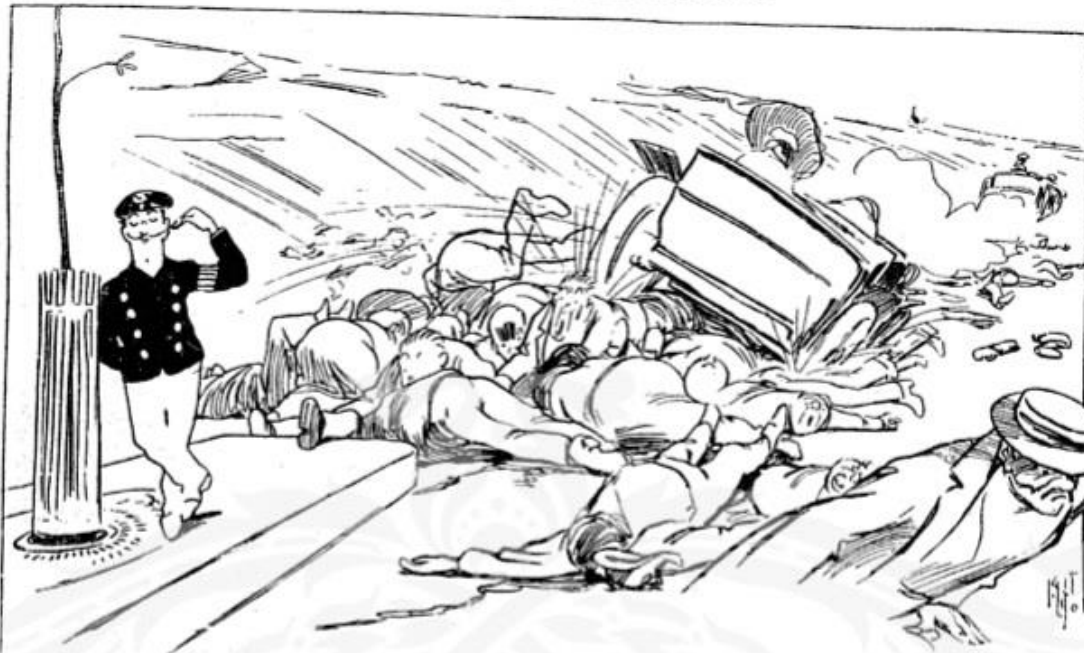
¹¹¹ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 100.

¹¹² *O Estado de São Paulo*, 04 de outubro de 1917.

¹¹³ *Progresso. Fon-Fon*, 09 de julho de 1910. FCRB. p. 27.

FON-FON !

PROGRESSO



O destino progressivo do automovel no... Brasil e as funções ornamentaes dos nossos inspectores de vehicules. ("Pau-nôu" para a secção demographica da primeira Exposição que inaugurarmos).

Imagem 3 – Revista *Fon-Fon* mais uma vez ironiza a violência do progresso na cidade.

Aparentemente, os choferes foram caracterizados como os principais culpados pela violência frequente no meio urbano, mas não sozinhos. A imprensa não eximia a culpa dos governantes, que assistiram durante muito tempo as mortes relatadas sem muito se preocupar com medidas a serem tomadas. No entanto, as denúncias e reclamações frequentes nos periódicos e a grande insatisfação popular por conta da disputa pelas ruas da cidade, pressionaram as autoridades a pensarem e proporem leis e normas de trânsito que atenuassem essas relações de conflito, situação a ser vista com mais detalhes a seguir.

2.4 – REGULAMENTAÇÃO E PRIMEIRAS LEIS

Nos frementes anos de 1920 o tráfego já agitado desde o começo do século beirava o caos, por conta disso e por constante pressão popular e da imprensa, as primeiras movimentações no sentido de regular e controlar a investida violenta dos automóveis começaram a se desenrolar. Embora desde o início governantes e demais autoridades não

tenham se mostrado dispostos a regular esse transporte, muito em razão dos proprietários que usufruíam da máquina, ricos e poderosos, a situação era dramática e não podia mais esperar.

O *OESP* foi um consistente crítico da omissão das autoridades em relação aos constantes atropelamentos nas vias públicas, repudiando e denunciando o descaso da câmara em proteger os pedestres dos descontrolados automóveis. Este jornal mantinha uma série de editoriais, crônicas e artigos a respeito do tema e frequentemente buscava dar voz a população indignada com a violência¹¹⁴.

Mesmo neste cenário caótico de constante violência e desordem, demorou a surgir a primeira regulamentação de veículos, sendo discutida a possibilidade na câmara somente em 1915, após 15 anos desde o advento do automóvel, só acontecendo por forte pressão da imprensa e da população¹¹⁵. Porém as leis provenientes dessas discussões foram muito conservadoras, não alterando de forma contundente as penas aos infratores, que se livravam até mesmo de atropelamentos que resultavam em morte, pagando uma taxa¹¹⁶.

Somente com o conjunto de leis de 1920 a situação melhora de maneira considerável. Estas leis, de maneira inédita, possuíam um caráter bastante abrangente buscando abarcar “todas as necessidades relativas a trânsito, manutenção, regulação da velocidade, licenciamento e impostos, habilitações, bem como infrações e procedimentos de fiscalização”¹¹⁷. É necessário ressaltar que nenhuma das conquistas em relação às leis foi concedida de bom grado pelas autoridades, o processo de regulamentação dos automóveis e dos meios de transporte em geral, foi conquistado à duras penas, com imensa pressão popular e da imprensa. Pode-se dizer que tais conquistas fazem parte de uma série de reivindicações que surgem já com os primeiros acidentes vitimando a população.

Mesmo com as leis resguardando a população contra eventuais injustiças frente aos automóveis, a bibliografia e as fontes nos indicam que a luta pelo espaço, bem como os constantes atropelamentos não arrefeceram. Os transeuntes continuaram a sofrer com as mazelas do atropelamento até o fim do recorte estabelecido por esse projeto, persistindo os

¹¹⁴ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 33.

¹¹⁵ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 99.

¹¹⁶ SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 74.

¹¹⁷ SÁVIO, Marco A. C. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002, p. 106.

atropelamentos e o tráfego nas ruas até os dias atuais. Um relato do *OESP* oito anos após a promulgação das leis de trânsito mencionadas, ilustra a situação enfrentada por São Paulo durante a Primeira República em relação as ruas e o artefato técnico:

Hontem os motoristas tiveram um dia cheio. Atropelaram e mataram como exige o mister a que se dedicam e, segundo parece, é o único dever que praticam com satisfação. Louvado Deus, que o dia de hontem não foi perdido! Mas, não vale bater em tecla tão gasta. O mal, pelos modos, não tem remédio e os motoristas hão de continuar para todo o sempre a despovoar a cidade¹¹⁸.

¹¹⁸ *O Estado de São Paulo*, 10 de março de 1928

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das fontes consultadas por esse trabalho, bem como da bibliografia que norteou as discussões aqui propostas, podemos dizer que os objetos aqui estudados, bondes elétricos e automóveis certamente foram de grande relevância para a cidade de São Paulo entre os anos de 1900 a 1930. Importantes não somente como meros meios de transporte que se limitavam a possibilitar a ida e vinda dos paulistanos cotidianamente, mas como elementos de grande influência no comportamento da cidade e dos transeuntes.

A pesquisa em evidência propiciou compreender a São Paulo de Primeira República por meio de outros olhares, na medida em que nos aproximou de historiadores que compreendem esses fenômenos tecnológicos como figuras chave para o vertiginoso processo de modernização que se fez presente em São Paulo na virada do século XIX para XX. Ademais a produção da monografia nos propiciou vislumbrar outras linhas de pesquisa que se comportariam como continuações desse trabalho.

Os resultados se mostraram muito satisfatórios em relação ao estudo dos bondes elétricos na capital paulista. Para isso fora preciso angariar suporte bibliográfico para compreender o cotidiano da provinciana cidade paulista em tempos de virada, compreender os anseios da população, suas influências e contexto histórico são fundamentais para iniciar os estudos desses avanços tecnológicos. Ter conhecimento a respeito do projeto de modernização pensado pelos políticos de época nos facilita a compreensão do advento das Light na cidade e sua grande relevância para o período.

Como apresentado no primeiro capítulo desse projeto, não se pode falar de bondes elétricos nas ruas de São Paulo sem evocar a grande companhia canadense e a revolução Científico-Tecnológica. Sobre a Light, destacamos sua incipiente tecnologia e caráter inovador, a empresa torna possível a substituição dos bondes tracionados por animais pelos movidos a eletricidade. É válido dizer que sua presença nem sempre fora benéfica para o município e população. Como observamos, a empresa alternou durante o período abarcado por essa monografia entre a posição de admirada e subjugada, monopolizando quase que por completo graças a acordos políticos os serviços de força, luz e transporte de bondes.

Sobre a revolução Científico-Tecnológica, ocorrida na Europa na segunda metade do século XIX, cabe dizer que é conjunto de transformações e avanços científicos que tornaram possíveis ambos os objetos dessa pesquisa. Fruto das tecnologias advindas da eletricidade e dos motores a combustão.

Ainda sobre a importância dos bondes na capital, vale dizer que sua circulação tornou possível o crescimento da cidade em um nível até então não experimentado, como abordamos no corpo dessa monografia. O fato de propiciar um deslocar consideravelmente rápido e eficiente pela cidade faz com que os bairros se conectassem com maior facilidade, possibilitando a interação entre os bairros operários e os bairros centrais.

No entanto a pesquisa se mostrou bastante precisa em relação a violência causada por esse meio de transporte nas ruas de São Paulo, demonstrando a conturbada disputa pelos espaços limitados da cidade e as inúmeras mortes resultantes desse embate. Os transeuntes se queixavam do péssimo serviço oferecido pela Light e atendimento diferenciado dos empregados do transporte nas regiões mais nobres da cidade. A pesquisa ainda revelou a relação nada amistosa entre condutores e motorneiros de um lado e transeuntes de outro. Essa classe de trabalhadores foi frequentemente hostilizada pela população pelos mais variados motivos, destacando-se a imprudência desses profissionais que por vezes culminavam em mortes de inocentes.

No segundo capítulo, introduzindo o automóvel, pudemos compreender outras questões que envolvem esse meio de transporte individual. A pesquisa se mostrou eficiente no sentido que revelou o automóvel não só como um caro e eficiente meio de transporte, mas como um símbolo da modernidade e de poder. Possuir um automóvel nos primeiros anos do século XX significava ao proprietário estar literalmente acima da lei, devido à ausência de leis precisas que regulassem esse novo meio de transporte.

Surpreendeu-nos a velocidade desempenhada pelas autoridades políticas a fim de propiciar a melhor experiência possível para os motoristas nas estradas da cidade. Questões como o calçamento das vias foram logo colocadas em discussão e mais tarde postas em prática em diversas localidades da capital. Destacando-se a avenida paulista, ponto de encontro dos entusiastas dos automóveis. Velocidade e disposição que não se repetiu quando o assunto era a elaboração de novas leis e medidas que atenuassem os constantes conflitos gerados pelo automóvel.

Como no caso dos bondes, o trabalho em questão proporcionou uma visão clara a respeito da violência automotiva para com os transeuntes. Mostrando as agruras da população mais pobre que tinha nas ruas seu principal meio de sociabilização. Esses embates entre população e máquina, praticamente inevitáveis por conta das ruas desorganizadas e cheias, quase sempre resultavam em vítimas fatais, espalhando o pânico entre a população com corpos mutilados e esmagados.

Como no caso dos motorneiros e condutores, os choferes também se tornaram alvo da ira da população. Os motivos do ódio eram basicamente os mesmos para os profissionais dos bondes e dos automóveis, os paulistanos reclamavam do trato ríspido no cotidiano e dos inúmeros acidentes, sejam estes causados pelos operadores das máquinas ou não. Diante da situação incontrolável, como abordado no final do capítulo dois, as autoridades se viram na obrigação de pensar uma legislação que fosse mais completa e incisiva diante desses meios de transporte. No entanto, como averiguamos, a situação das ruas pouco se altera com o conjunto de leis e as fontes seguem repletas de relatos de atropelamentos e dois mais variados problemas envolvendo bondes elétricos e automóveis. Como a bibliografia aponta, não existem dados ou estatísticas de época que nos permitam analisar a fundo se as novas leis resultam na diminuição de casos dessa natureza.

O momento é oportuno para acrescentar que as fontes e bibliografia utilizadas na composição desse projeto encontram-se longe do esgotamento. Muitos foram os temas que não se fizeram presentes nessa monografia por não se encontrarem dentro do recorte estabelecido ou simplesmente por se distanciarem dos rumos pensados para essa pesquisa. Outros pontos foram mencionados, mas não puderam ser desenvolvidos. Em suma, a questão da tecnologia e dos meios de transporte em São Paulo ainda se mostra como um campo aberto.

Das dificuldades para a elaboração dessa monografia, podemos falar da ausência de bibliografias que tratem dos bondes elétricos em São Paulo. O próprio Marco Sávio, autor central dessa monografia e que conduziu grande parte das discussões reconhece a escassez de trabalhos nesse sentido, sobretudo a respeito da violência desse meio transporte na urbe. A segunda e última dificuldade fica por conta das ferramentas de pesquisa das fontes. O *OESP* conta com um sistema de assinatura mensal para lhe conceder livre acesso ao acervo, a pesquisa na plataforma é fluida e te permite pesquisar por dia, mês e ano, o que facilita bastante as buscas. No entanto, seu sistema de busca por palavras chave não funciona, o que

faz com que no momento da pesquisa a procura por notícias se torne muito mais penosa. No caso *Correio Paulistano* o acesso é gratuito por meio do site da hemeroteca da biblioteca nacional. Porém, ao contrário do caso do *OESP*, essa plataforma não te permite pesquisar por dia, nem por mês ou ano. Mas para compensar, seu sistema de busca por palavras chave funciona normalmente. A situação é de uma plataforma complementando a outra, se fosse possível uni-las a construção desse trabalho teria sido mais simples. É necessário destacar que devido ao tempo limitado para a elaboração deste trabalho, não foi possível consultar o arquivo físico de nenhum dos periódicos aqui abordados.

Sobre o papel da imprensa, como destacamos no trabalho, podemos dizer que foi de grande relevância no sentido em que deu voz a população acuada pela tecnologia voraz, pressionando as autoridades por melhorias em relação à situação conflituosa. O trabalho deixou-se marcar mais pelo *OESP* do que pelo *Correio Paulistano*, muito em decorrência de um material mais extenso por parte do *OESP*, mas principalmente pela dificuldade em operar a plataforma de pesquisa da Hemeroteca, por vezes inoperante e apresentando uma lentidão inaceitável. Sabendo que o jornal *Correio da manhã* fora o grande cabo eleitoral do PRP, procuramos marcos que pudessem acusar certo favorecimento ou engrandecimento do partido nos casos investigados. Porém nada explícito foi encontrado, mesmo na análise das entrelinhas. O que se observou foi uma cobertura menos direta por parte desse jornal, talvez pelo fato dos meios de transporte aqui contemplados serem grandes bandeiras do Partido Republicano Paulista. No que concerne ao *OESP*, sua atuação pode ser considerada positiva, com colunas de queixas e diversas denúncias, deu voz a aqueles que precisavam ser ouvidos.

FONTES

Periódicos

- *O Estado de São Paulo (OESP). 1900-1930, São Paulo.* Disponível em <
<https://acervo.estadao.com.br/>> Acessado em: 09/09/2018.

- *Correio Paulistano. 1900-1930, São Paulo.* Disponível em <
<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>> Acessado em: 09/09/2018.

BIBLIOGRAFIA

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.** São Paulo: Companhia das letras, 2007.

CAPELATO, Maria Helena Rolim. “A imprensa como fonte e objeto de estudo para o historiador” in VILLAÇA, Mariana Martins e PRADO, Maria Ligia Coelho (Org.). **História das Américas: fontes e abordagens historiográficas.** São Paulo: Humanitas ; CAPES, 2015.

_____. **Imprensa e História do Brasil.** São Paulo: Contexto / Edusp, 1988.

CASALECCHI, José Enio. **O Partido Republicano Paulista.** Política e poder (1889-1926). São Paulo: Brasiliense, 1987.

COSTA, Angela Marques da e SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890 – 1914: No tempo das certezas.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DUPUY, Gabriel. **O automóvel e a cidade.** Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

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

_____. **Ô da rua!:** o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2011.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel:** percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

IANNONE, Roberto. **Evolução do setor elétrico paulista.** 2006. Tese (Doutorando em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

LEVI, Darrell Erville. **A família Prado.** São Paulo: Cultura 70, 1977.

LEVI-MOREIRA, Sílvia. **São Paulo na primeira República: as elites e a questão social.** São Paulo: Brasiliense, 1988.

LOVE, Joseph Le Roy. **A locomotiva: São Paulo na Federação Brasileira, 1889-1937.** Trad. Vera Alice C. da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. Estudos Brasileiros, vol 57.

LUCA, Tânia Regina. “História dos, nos e por meio dos periódicos” in PINSKY, Carla B. (Org.). **Fontes históricas.** 2. ed. São Paulo: Contexto, 2006.

MAGALHÃES, Gildo. **Força e luz:** eletricidade e modernização na república velha. São Paulo: Editora UNESP: FAPESP, 2000.

MARANHÃO, Ricardo. **O poder da canadense.** Memória Eletropaulo, n.º 2, p. 32-34. janeiro / fevereiro / março de 1989.

PONTES, José Alfredo O. V. **A Light e a Imprensa.** Memória Eletropaulo, n.º 22, São Paulo: Eletropaulo, jul/dez 1995.

PRADO, Maria Lígia e CAPELATO, Maria Helena. **O bravo matutino:** Imprensa e ideologia: o jornal O Estado de São Paulo. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1980.

RICARDI, Alexandre. **A técnica contra o paulistano**: os desastres com bonde e rede elétrica retratados no clippings reunidos pela Light and Power no início do século XX. Disponível em: <http://www.13snhct.sbhc.org.br/resources/anais/10/1344287853_ARQUIVO_RICARDI_A_atecnicacontrapaulistanos.pdf>. Acesso em: 29 de Abril de 2018>.

SAES, Alexandre M. **Conflitos do Capital**: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). São Paulo: Edusc, 2010.

SANTOS, João M. **Os operários dos bondes elétricos**: trabalho violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Vol. 2, n. 3, janeiro-julho de 2010.

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

_____. **A modernidade sobre rodas**: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2002.

SEGATTO, José Antônio. **A República e a Light**. *Memória Eletropaulo*, n.º 2, p. 16-25. Janeiro/

_____. **Relações e Conflitos de trabalho na Light de São Paulo**. *História de Empresas e Desenvolvimento Econômico*. 2ª ed. revista. São Paulo: Abphe / Hucitec / EDUSP / Imprensa Oficial, 2002.

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

_____. **A corrida para o século XXI**: no loop da montanha-russa. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

_____. **Pindorama revisitada**: cultura e sociedade em tempos de virada. São Paulo: Peirópolis, 2000.

SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa R. (Org.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac Naify, 2004, p. 96.

SOUZA, Edgar Egydio de. 1.989. **História da Light** – *Primeiros 50 anos*. 2 ed. revista e ampliada. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico / Eletropaulo, 1989.