

O “dia de São Bartolomeu” e o “carnaval sem fim”: o quebra-quebra de ônibus e bondes na Cidade de São Paulo em agosto de 1947

Adriano Luiz Duarte

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

RESUMO

Este texto tem por objetivo analisar o quebra-quebra de ônibus e bondes ocorrido na cidade de São Paulo em 1º de agosto de 1947. O fim da guerra e a derrocada do Estado Novo configuram um novo cenário político e social no Brasil, em que as aspirações populares vêm à tona com enorme força. As discussões sobre redemocratização, do ponto de vista das classes populares, estavam profundamente relacionadas à conquista de serviços públicos como coleta de lixo, serviço de correios e postos de saúde. Contudo, essas reivindicações confluíam para o problema do sistema de transportes urbanos. Assim, a questão da circulação pela cidade e o atendimento das demandas populares dependiam do fornecimento regular e eficiente do serviço de transportes. Nesse contexto, o aumento das tarifas desencadeou um grande ataque popular aos ônibus e bondes. Palavras-chave: quebra-quebra; transporte público, cultura política, pós II guerra

ABSTRACT

This article aims to analyze the bus and streetcar rampage that took place in São Paulo City, in August 1st, 1947. The end of the war and the fall of the *Estado Novo* form a new political and social scenario in Brazil, in which the popular aspirations strongly appeared. Thus, the discussions about redemocratization, from the point of view of the popular classes, were deeply related to the conquest of public services such as garbage collecting, mailing services, public health centers, etc. However, these demands lead to the problem of urban transportation. Consequently, the issue of circulating around the city, as well as satisfying the popular demands, depended on the regular and efficient provision of transportation services. In this context, the increase of the transportation fares set off a huge popular attack against buses and streetcars.

Keywords: riot, post War II, public transportation, political culture

O “DIA DE SÃO BARTOLOMEU”

No dia 1º de agosto de 1947 entrou em vigor o aumento do preço das passagens de ônibus e bondes na cidade de São Paulo. O clima de hostilidade da população em relação a ele era muito grande, afinal, esse foi um dos primeiros atos da recém-criada Companhia Municipal de Transporte Coletivo, a CMTC, antes mesmo de anunciar qualquer melhoria no sistema de transportes. Por isso, os repórteres do *Correio Paulistano* dirigiram-se ao centro da cidade para averiguar como a população recebia a majoração das tarifas. No ponto de ônibus da linha Mooca, o repórter ouviu dos usuários que o serviço havia piorado após a encampação pela CMTC. De modo geral, antes havia ônibus em quantidade suficiente e relativamente novos; depois da municipalização, os ônibus novos foram substituídos por velhos e havia poucos carros em serviço. Contudo, as maiores reclamações aconteciam nos pontos de bonde. Na Praça João Mendes, um entrevistado ponderou ao repórter:

Que se aumentem os ônibus dentro de uma base razoável, mas que se poupem os que se servem dos bondes, que não podem arcar com o aumento de 150% resolvido pelos gabinetes ... os que se servem dos bondes é por não poderem usar outra condução melhor e mais rápida, como mais segura, e precisam se sujeitar aos rigores de uma viagem de bonde. Seus recursos não dão para tomar um ônibus ou lotação. Tem que ser no bonde mesmo, ou então a pé.

Outro entrevistado, usuário da linha Alto do Pari, argumentou:

Caso as autoridades competentes não tomem as devidas providências contra esse tubarão, procuraremos remediar a situação a nosso modo. Positivamente isso é um abuso. Se a CMTC tinha suas razões para elevar o preço das passagens, não creio que essa empresa tenha as mesmas justificativas, uma vez que, com estas latas velhas, desconfortáveis e desmanteladas ela já explorou o povo como quis, e o povo nunca teve direito de reclamar. Se reclamava, pelo menos nunca era ouvido. Agora também já é demais...¹

O bonde era o transporte mais usado da cidade, o mais barato e o mais antigo, e também o mais restrito. Os ônibus transportavam, em 1947, cerca de 35 por cento da população, os 65 por cento restantes cabiam ainda aos bondes e lotações. Embora esse ainda fosse o meio de transporte mais importante na locomoção pela cidade, os bairros mais distantes dependiam cada vez mais dos ônibus. De modo geral, nos últimos anos, os bondes estavam em

péssimo estado de conservação, dado o progressivo abandono da *Light*, a concessionária do serviço. Essa situação tornava o aumento das tarifas ainda mais injusto.² Para os usuários, entretanto, o pior era a pura e simples ausência de qualquer meio de transporte em vários bairros da cidade. Isso era sentido como um claro desrespeito, uma total ausência de direitos. Inclusive o direito de reclamar.

Até as 11 horas da manhã a cidade se mantinha calma. “Os veículos da CMTC começaram a trafegar cobrando as novas tarifas, notando-se dentro dos mesmos uma ou outra reclamação proferida muitas vezes em ar de troca e crítica”.³ É difícil precisar, mas os incidentes “que abalaram fundamente a vida da cidade, alterando-lhe por completo o aspecto de todo dia irromperam”, possivelmente, no Largo São Francisco.⁴ Populares armados de paus e pedras começaram a depredar e incendiar os ônibus e os bondes estacionados nas ruas próximas. “Sendo certo que em pouco tempo o movimento se espalhou pela cidade inteira”.⁵ Dispersados no Largo São Francisco, um grupo desceu para a avenida Brigadeiro Luiz Antônio e outro seguiu para a Praça João Mendes, incendiando e destruindo os ônibus e bondes que encontravam pelo caminho. Na frente do Palácio da Justiça, vários bondes foram atacados, apedrejados, tombados e incendiados. Agravando a situação, os bombeiros não puderam apagar os focos de incêndio porque eram ameaçados de linchamento pela população. As depredações e os ataques seguiram em direção ao bairro da Liberdade, e todos os ônibus e bondes que se encontravam pelo caminho foram incendiados e destruídos.

Ao mesmo tempo, os amotinados alcançaram a Praça da Sé ateando fogo nos bondes ali estacionados. A cada minuto, aglomerava-se mais gente na praça que, rapidamente, ficou apinhada de cavalarianos. Na Praça do Patriarca, uma multidão ateou fogo nos ônibus e bondes e também impediu que os bombeiros se aproximassem para debelar o incêndio. As ruas próximas ficaram repletas de vidros, almofadas, cortinas, chapéus, guarda-chuvas, bancos de madeira arrancados dos bondes e postes de sinalização de parada. Nada que se relacionasse com os ônibus e os bondes ficava intacto, e aqueles que chegavam à galeria Prestes Maia, naquela hora de almoço, eram completamente incendiados. Um operário têxtil presente no local contou:

Estava na praça Clóvis Bevilacqua quando vi a cavalaria da força pública avançar sobre o povo, batendo com seus espadins. Logo depois, me abriguei próximo à entrada de um edifício e pude ver alguns manifestantes que jogavam boli-

nhas de gude no asfalto. Quando os cavalos caíam, o povo se aproximava dos soldados tomando-lhes os espadins, aí era a vez dos policiais saírem correndo.⁶

No vale do Anhangabaú, os populares invadiram os fundos da sede da prefeitura e tiraram de lá arquivos, quadros, mesas e cadeiras, que foram arrastados para o meio da rua e rapidamente se transformaram numa imensa fogueira. Um oficial da cavalaria foi cercado pela multidão e derrubado do cavalo. Assustados com o ímpeto do ataque, os cavalarianos não ousaram arremeter contra a população e foram encurralados. Amedrontados, os soldados da força pública engatilharam os mosquetões, e a correria e o pânico foram gerais, aumentando ainda mais a confusão. De repente, do meio da multidão, surgiu um amotinado que, caminhando lentamente, abriu a camisa e gritou para os soldados: “Atire, atire e mate um cidadão brasileiro!”. Os soldados recuaram, mas para dispersar a multidão dispararam diversos morteiros e bombas, “cujas fumaças negras cobriam toda a extensão do vale”. Uma multidão passou a tarde na frente da prefeitura “numa tentativa de fazer com que o prefeito aparecesse numa das janelas da municipalidade ... numa atitude típica de ‘ajustar contas’. Nem a chuva, nem a atitude expectante dos cavalarianos dissuadiu o povo”⁷.

Naquele prédio funcionava também a sede provisória da CMTC que, a despeito de estar guardada pela polícia, foi invadida e totalmente destruída. Os móveis e papéis arrastados para a rua alimentaram as fogueiras. Na Rua Líbero Badaró, embora os cavalarianos da força policial guardassem tanto o acesso pela Praça do Patriarca, quanto pela Avenida São João, uma multidão alcançou a frente do prédio da prefeitura, atirando pedras e estilhaçando as vidraças. Na esquina das ruas Líbero Badaró com Miguel Costa, as pedras conseguiram atingir os quadros na parede do gabinete do prefeito e quebraram os telefones da sua mesa de trabalho. Também foram atingidas as salas do chefe de gabinete e de diversos assessores técnicos. O major Teles Marcondes, da força policial, foi apeado do cavalo e apedrejado, quando tentava prender um revoltoso. Duas caminhonetes oficiais foram tombadas e incendiadas, e o próprio carro oficial do prefeito Stokler das Neves foi apedrejado, não sendo incendiado porque a polícia conseguiu resgatá-lo da multidão. O secretário dos negócios jurídicos, Paulo Lauro, não teve seu carro oficial queimado e depredado porque um contínuo da prefeitura retirou-lhe as placas brancas, e assim passou tranqüilamente pela multidão. Os funcionários da prefeitura não conseguiam sair do prédio e a polícia não conseguia entrar. Espertamente, no momento em que o ataque era mais intenso, os funcionários

hastearam a bandeira do Brasil numa das sacadas do edifício, para apaziguar a multidão.

Também o prédio da *Light* foi atingido por pedras e paus. Todas as vidraças da sua parte frontal foram estilhaçadas. Na Rua da Consolação, esquina com Alameda Santos, um ônibus foi parado pela multidão e o motorista, assustado, disparou um tiro de revólver que atingiu um menor de idade. Não fosse a rápida atuação da força pública, ele teria sido linchado. Mas nenhum outro motorista ou motorneiro foi molestado. A conduta da multidão em geral se repetia: os populares cercavam os ônibus ou bondes e exigiam que os condutores abandonassem seus postos e que todos os usuários descessem, em seguida o depredaram e incendiavam, sem ferir nenhuma pessoa. Na esquina da Rua da Figueira com a Avenida Rangel Pestana, a multidão invadiu um posto de gasolina e saqueou apenas o suficiente para atear fogo aos ônibus e bondes. Mas o posto não foi depredado, nem tampouco roubado.

Segundo informações do jornal *O Estado de S. Paulo*, as depredações e os ataques da população se espalharam por outros bairros da cidade, pois mencionam-se ocorrências de ataques sistemáticos no terminal de bondes de Vila Mariana, Penha, Brás e Santo Amaro. Preocupadas, as guarnições da 2ª Região Militar entraram imediatamente em prontidão. O governador Adhemar de Barros, alarmado com as dimensões da revolta popular, teria telefonado ao presidente Dutra, no palácio do Catete, afirmando que somente o exército seria capaz de conter a rebelião popular e restabelecer a ordem. O presidente Dutra teria negado a intervenção do exército, alegando que o assunto era de exclusiva competência do governo do Estado.⁸

Durante todo o dia caiu uma fina garoa, mas por volta das 16 horas despençou uma forte chuva que ajudou a apagar os vários focos de incêndio. Na Assembléia Legislativa, o dia 1º também foi tumultuado. Em meio à intensa troca de acusações, duas comissões foram criadas: uma para procurar o governador e a outra, o prefeito, propondo a suspensão imediata do aumento. Nenhum dos dois foi encontrado aquele dia. Às 17 horas, quando o clima já começava a se acalmar, o prefeito Stokler da Neves apareceu no edifício da biblioteca municipal, onde estivera “trancado junto com o diretor Sérgio Milliet”. O governador Adhemar de Barros, que passou todo o dia em Bauru para os festejos do 51º aniversário da cidade, lamentou o ocorrido dizendo-se convencido da “premeditação do movimento”.⁹ No dia 2, a CMTC informou que dos seus 600 ônibus, 16 haviam sido completamente incendiados e destruídos; 78 haviam sido danificados de tal modo que sua recuperação levaria algumas semanas. Com os bondes a situação foi bem pior: dos 550 bondes,

242 foram depredados, 29 reboques danificados, 5 bondes completamente queimados. No total, foram 370 coletivos destruídos. O balanço final do quebra-quebra apontava que apenas 380 ônibus e 200 bondes teriam condições de operar. Excepcionalmente, caminhões particulares de aluguel, que já trafegavam regularmente pelos bairros periféricos, tiveram permissão para chegar até o centro da cidade.¹⁰

O inquérito instaurado, presidido pelo delegado especializado da Ordem Política, Nelson da Veiga, determinou que todos os feridos fossem submetidos a exame de corpo de delito, dando início, imediatamente, aos interrogatórios. Todos os detidos que prestaram declarações foram devidamente qualificados, convocando-se, posteriormente, um promotor público para assistir aos termos do inquérito. No total, foram qualificados 65 indivíduos, todos, segundo relatório do DOPS, “detidos nos locais dos fatos e [depois de] ouvidas diversas testemunhas. Sendo certo, no entanto, que muito embora esses indivíduos fossem detidos nos locais todos, de uma só maneira, negam a autoria do delito”.¹¹

Tentando dar sentido aos fragmentados acontecimentos do dia 1º, a delegacia de Ordem Política juntou trinta e quatro relatórios de inspetores do DOPS que cumpriam seus plantões espalhados por diversas áreas da cidade, e os relatórios dos delegados de 11 distritos da capital, descrevendo o início do quebra-quebra em cada um deles. Os depoimentos são muito parecidos e expressam, de modo geral, muita surpresa com o motim. Em quase todos há referências ao tipo de gente envolvida na ação. “Grande número de pessoas, engraxates, vendedores de jornais, na sua maioria de cor preta”, ou ainda, “uma grande massa popular, que era composta de vendedores de jornais, vagabundos e desordeiros”. Mas também, para surpresa dos investigadores e delegados, eram comuns “as pessoas elegantemente trajadas”.¹² Um investigador do DOPS, conhecido com Zequinha, dá uma descrição muito interessante do início dos acontecimentos do 1º de agosto. É um observador privilegiado, já que a sua função, como ele mesmo explica, era “estar em contato com público”:

Tendo em vista o serviço que a mim está afeto na CMTC, isto é o de estar em contato com o público, pude observar, no dia 1º do corrente, o seguinte: no período da manhã, até a hora do almoço, não se ouviram reclamações de vulto contra o aumento das passagens de bonde; todos, inclusive os operários, pagaram suas passagens regularmente. Poucas horas antes dos acontecimentos notei que nos bondes notava-se a presença de dois ou três indivíduos, geralmente de aspecto popular, que passaram a discutir entre si o absurdo do aumento das pas-

sagens e que o povo deveria reagir contra isso e etc. Tais conversas foram por mim ouvidas em vários pontos diferentes e na rua Xavier de Toledo, estava um rapaz, tipo estrangeiro, que dizia que a *light* deveria ser queimada por ser culpada, em parte, do desleixo existente no tráfego de São Paulo. Pelo modo como se expressavam as várias pessoas por mim ouvidas, todas elas, aproximadamente, dizendo a mesma coisa, tem-se a impressão de que esses grupos foram adequadamente preparados.

Aparentemente, a função do inspetor Zequinha era passar aquele dia 1° de agosto dentro dos ônibus e bondes atento às opiniões dos usuários, mas, principalmente, dos motoristas, cobradores e motorneiros, já que a Ordem Política se ocupava de vigiar a incipiente organização sindical dos trabalhadores da CMTC. Ele continua:

Quanto aos acontecimentos propriamente ditos, notei que o mesmo grupo de indivíduos, cerca de trinta, que procederam às depredações nos baixos do viaduto do Chá, também foi vista na praça Ramos de Azevedo e Largo do Paissandu e, mais tarde, gritando: “— guerra, guerra! Fora Adhemar!”. O povo, propriamente dito, a grande maioria, não tomou parte nas depredações. Era o grupo acima referido e mais alguns, que agiam ao mesmo tempo em vários pontos da cidade...¹³

No sábado, dia 2 de agosto, a cidade amanheceu calma. Uma grande escala de policiamento, nunca antes vista, garantia a tranqüilidade. Investigadores da Ordem Política, Cavalarianos da Força Pública, Guardas-Civis e Guardas-Noturnos, num total de 850 homens. Todos deveriam estar presentes nos locais previamente acertados às 5 horas da manhã. Todas as praças do centro da cidade e as mais importantes estações de ônibus e bondes foram ocupadas. Os 160 guardas-civis e os 80 guardas-noturnos ficaram, fardados, dentro dos ônibus e bondes, circulando pela cidade. Naquele dia, todos os efetivos dessa força-tarefa receberam dois números de telefone “para os quais deveriam ligar, imediatamente, se constatassem alguma intercorrência”.¹⁴ Cavalarianos circulavam pelo centro em pequenos grupos e ocupavam as entradas de todos os prédios públicos da cidade e os principais terminais de ônibus e bondes na Praça da Sé, Praça do Patriarca, Largo São Francisco e Praça João Mendes. As garagens de bondes na Vila Mariana, Penha, Brás e Santo Amaro também amanheceram patrulhadas. O final de semana foi calmo. Mas na segunda-feira, dia 4, a CMTC ainda exigia garantias da Secretaria de Segurança

Pública para colocar os ônibus e bondes nas ruas. Às 23 horas, o superintendente geral, João Gonçalves da Foz, reafirmou, após receber um telegrama do governador Adhemar de Barros, a manutenção do aumento no preço das passagens e anunciou “tempos ainda mais difíceis” para a população paulistana, já que metade da frota de bondes da cidade ficaria fora de uso por tempo indeterminado. A Federação das Indústrias de São Paulo orientou seus associados para que “mobilizassem seus recursos de transporte — caminhões, furgões, ônibus, carros de passeio etc. — e contribuíssem para o reajustamento provisório de horários”. Essa mobilização se justificava, pois, segundo Armando de Arruda Pereira, presidente da Fiesp, o tráfego coletivo estava estrangulado pelos depredadores da “noite de São Bartolomeu dos nossos veículos de transporte coletivo”.¹⁵

O temor de que os acontecimentos do dia 1º voltassem a se repetir era muito grande. Na quarta-feira, dia 6, o secretário de Segurança Pública “resolvendo intensificar o serviço de vigilância nesta cidade resolveu criar, a título experimental, a *polícia dos amigos da cidade*”.¹⁶ A idéia era selecionar cidadãos “idôneos e capazes” para colaborar no trabalho de polícia preventiva e repressiva. O delegado titular de cada circunscrição escolheria os policiais “amigos da cidade”, que receberiam uma carteira de identificação. No dia 11, o Secretário depôs em uma comissão da Assembléia Legislativa sobre suas acusações de envolvimento partidário nas ações do dia 1º. Sua única observação foi de que os deputados opositoristas Arnaldo Borghi e Anymondi Falconi, ambos do PTB, foram vistos nas imediações do Vale do Anhangabaú no dia do conflito. Sem provas do seu envolvimento, a discussão foi encerrada. O barulho do quebra-quebra repercutiu longe. Em Washington, o governo americano emitiu uma nota tentando eximir as empresas estrangeiras pelo estrago do dia 1º, e aproveitou para sugerir a redução nos preços das passagens.

Os meios governamentais americanos acompanharam com atenção a situação provocada com as desordens que se verificaram no estado de São Paulo em consequência do aumento nos serviços de transporte coletivo ... os especialistas econômicos, entretanto, conhecedores da situação no Brasil salientam que o aumento no preço dos transportes foi decidido ao mesmo tempo pelas companhias estrangeiras e por outras, as quais contam em parte com capitais brasileiros. Esses meios opinam que o Brasil, caso obtivesse o importante empréstimo — que pedirá dentro em breve ao banco internacional — estaria em condições, princi-

palmente no estado de São Paulo, de melhorar o sistema de transporte e eventualmente normalizar seus serviços, restabelecendo os antigos preços.¹⁷

No dia 22 de outubro, em plena campanha eleitoral para a Câmara Municipal e vice-governatura, Adhemar de Barros, em reunião no palácio dos Campos Elísios, anunciou a possível redução nas tarifas dos transportes e exigiu que, em dois dias, a CMTC se pronunciasse a respeito. No dia seguinte, os jornais anunciavam a redução do preço das passagens do bonde, que passavam a custar Cr\$ 0,40.¹⁸ Além do evidente oportunismo eleitoral da medida, ela denotava o reconhecimento cabal das péssimas condições dos transportes e do equívoco do aumento no mês de agosto. O problema, de fato, não era apenas o aumento da passagem, mas a forma como ele foi conduzido, o momento em que foi autorizado e a evidente utilização de dois pesos e duas medidas para tratar os bairros periféricos e os bairros nobres da cidade.

O “CARNAVAL SEM FIM”: A CRIAÇÃO DA CMTC E O AUMENTO DAS TARIFAS

De todos os complexos problemas urbanos na cidade de São Paulo no pós-guerra, possivelmente o mais agudo era o dos transportes coletivos. Nenhum bairro e nenhuma vila estavam livres dos transtornos causados pela ausência ou pela precariedade dos serviços de transporte. Inúmeros foram os memoriais, abaixo-assinados e cartas dirigidas aos poderes públicos municipal, estadual e federal, mas o problema apenas se agravava. A deficiência nos serviços como pavimentação, coleta de lixo, correios, hospitais, creches e telefones públicos, passando pela moradia, estavam diretamente relacionados à ineficiência dos transportes públicos. A especulação imobiliária havia reservado as áreas mais próximas ao centro da cidade para uma valorização futura. Assim, loteavam-se áreas cada vez mais distantes, que cresciam sem qualquer planejamento e sem nenhuma infra-estrutura. O estabelecimento de linhas regulares de ônibus e bondes para os bairros periféricos estava diretamente subordinado à questão da pavimentação e da instalação de condições mínimas para a circulação dos coletivos, ou da eletrificação para a chegada dos bondes. Grande parte das novas ruas era aberta pelos próprios moradores e, portanto, não reconhecida oficialmente, impedindo o acesso da população aos serviços públicos. A cidade real era construída muito mais rapidamente do que a cidade legal era capaz de absorver.¹⁹

Bairros como Vila Mazzei e Vila Nilo, por exemplo, “estavam completamente esquecidas por parte da prefeitura, porque suas ruas estavam esbura-

cadadas e a estrada que as liga à capital encontrava-se em péssimo estado de conservação”. O Ipiranga, por sua vez, tinha “as ruas esburacadas, sem passeio público, completamente às escuras, sem uma lâmpada para avisar contra os buracos”. No Bom Retiro, “o calçamento de várias ruas se acha em precárias condições”.²⁰ Para chegar ao centro da cidade, a maioria dos moradores tinha que se servir das lotações feitas em caminhões abertos: uma frágil armação de madeira em cada um dos quatro cantos da carroceria sustentava uma teia de cordas em que os “passageiros” se apoiavam para enfrentar os solavancos da viagem. O caminhão era, geralmente, o único veículo automotor que transitava em muitos bairros periféricos, principalmente em dias de chuva, além de ser o único meio de transporte capaz de substituir as ambulâncias com alguma eficiência.

Outro grave problema era o tempo de espera. No Jabaquara, por exemplo, havia uma linha de bondes e outra de ônibus. Com o fim da guerra, a linha de bondes foi desativada e o número de carros da empresa de ônibus diminuiu. Resultado: “a qualquer hora que se passe no largo da Sé, lá está uma extensa fila à espera de condução, chova ou faça sol”.²¹ À tarde, no retorno do trabalho, a situação piorava, pois os moradores chegavam a esperar “duas ou três horas” sem que aparecesse um único coletivo. Do outro lado da cidade, Tucuruvi, Parada Inglesa, Vila Talarico, Tremembé, Vila D. Pedro II e Vila Gustavo enfrentavam problemas similares. O número de veículos era irrisório, tendo em vista o tamanho dos bairros, e os moradores eram obrigados a fazer longas caminhadas a pé. Situação agravada pela total ausência de iluminação pública nas suas ruas. Em Vila D. Pedro II, por exemplo, não havia luz nem nas casas, no Tremembé ainda não havia chegado o serviço de coleta de lixo, e nenhum desses bairros contava com serviços de correio.

O ditado popular, “quem espera sempre alcança”, não estava no horizonte dos usuários dos serviços públicos de transporte. Cerca de 200 pessoas ficaram três horas na fila da linha Parada Inglesa, no dia 23 de janeiro de 1946, e nenhum ônibus apareceu; no mesmo dia, na linha Santana, a fila tinha 90 pessoas, pois os ônibus para o bairro saíam a cada meia hora. Além da demora e das ruas esburacadas, os passageiros ainda tinham que suportar, como descreveu um usuário,

os bancos partidos, as vidraças quebradas, as cortinas rasgadas, óleo e graxa para todo canto — e gente apinhada como num carnaval uns sobre os outros. Era assim o expresso tartaruga, o ônibus balança, cai de um lado e vai para o outro e a cada ‘chacoalhão’ é uma nuvem de poeira que invade o carro.²²

E quando chovia, nem os “calhambeques” das empresas de transporte se submetiam aos riscos de trafegar em certos bairros. Assim, as pessoas que se dirigiam ao centro deveriam sempre contar com a perspectiva das longas filas, de uma espera infundável e, talvez, de voltar para casa a pé. Exatamente por conta dessas condições gerais, a reivindicação mais freqüente formulada tanto pelos Comitês Democráticos e Populares (CDPs) quanto pelas Sociedades Amigos de Bairro (SABs) estava relacionada aos transportes. Reivindicava-se o aumento no número de ônibus, a extensão das linhas, a modificação dos itinerários, a ligação com bairros contíguos e a melhoria do estado geral dos coletivos. Entretanto, a demanda mais comum era, pura e simplesmente, a criação de novas linhas de ônibus ou de bondes.²³

Diante de tantas dificuldades, os moradores do Tucuruvi e Vila Mazzei — orientados pelo CDP local — fizeram um abaixo-assinado e entregaram uma cópia na prefeitura e outra na sede do *Jornal Hoje*. Argumentavam que a linha de ônibus Santana havia alterado duas vezes o seu ponto final, que originalmente ficava junto à chácara Baruel, a cerca de cem metros do ponto final do bonde. Segundo os moradores, “os proprietários dessa chácara, incomodados com a existência das filas, conseguiram da diretoria de trânsito a transferência do mesmo para a rua Voluntários da Pátria”. A mudança deixou o ponto quinhentos metros mais distante; contudo, na esquina da rua Voluntários da Pátria com a rua Francisca, morava um major da força policial, que também se sentiu incomodado com as extensas filas e, mais uma vez, o ponto de ônibus foi transferido para outros quinhentos metros adiante.²⁴ Na Vila Zelina, os moradores, por intermédio do CDP, também organizaram um abaixo-assinado, com mais de 250 nomes, e encaminharam uma cópia ao proprietário da empresa *Paulista* e outra ao Diretor do Serviço de Trânsito:

Os abaixo-assinados moradores de Vila Zelina vêm mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer que se digne ordenar à empresa, para que a mesma transfira o ponto de ônibus Vila Zelina, nº 93, para o local anterior, isto é, em frente ao escritório de terrenos de Vila Zelina, isto porque no local em que é o ponto final atualmente, diante de uma padaria, formam-se numerosas filas, incomodando e prejudicando os moradores do citado bairro.²⁵

O serviço de trânsito nem se deu ao trabalho de responder. Mas o diretor da *Paulista*, num misto de desprezo e arrogância, alegou que ele não modificaria o local do ponto final da citada linha e que, se quisesse, “poderia comprar a Vila Zelina inteira”.

Em pior situação estavam os bairros de ocupação mais recente como a Vila Maria. Localizada a aproximadamente sete quilômetros da Praça da Sé, não havia aí nenhuma linha de ônibus ou bonde que levasse os moradores até a Avenida Guilherme Cotching, principal rua do bairro. Não havia uma única rua calçada no bairro, nem luz elétrica, só poeira e terra quando fazia sol, e poças d'água e lama quando chovia. No verão, as águas, que não chegavam por meio dos canos, alagavam os campos e invadiam as casas. Mesmo os caminhões, únicos veículos que ousavam entrar no bairro, atolavam com facilidade. As empresas de ônibus não se interessavam em explorar linhas como essas, alegando que as quebras de veículos não compensavam financeiramente os parcos ganhos. Do outro lado do rio Tietê, nas regiões industriais da Mooca, Belém e Ipiranga, a situação não era muito melhor, como contou uma trabalhadora: “aqueles bondes abertos com todo mundo empilhado, né! A gente andava uns três pontos só para pegar o bonde, era meia hora a pé. Você tinha que andar meia hora, pra andar quinze minutos de bonde”.²⁶

As dificuldades com o sistema de transportes contribuíam, diretamente, para o aumento do custo de vida, e aqueles que enfrentavam maiores dificuldades com a locomoção pela cidade eram os mesmos que pagavam a conta da carestia. A reportagem do *Jornal Hoje* percorreu um trecho da Av. Domingos de Moraes, artéria por onde circulavam 80 por cento dos veículos que passavam pela Vila Mariana, Bosque da Saúde, Saúde e Jabaquara. Os trilhos da *Light* estavam eternamente em conserto, dificultando fluxo de pessoas e mercadorias. No meio do caminho, no nº 704, entrevistaram o quitandeiro Adelineo Silva, que contou:

Para os que moram em bairros distantes como esses, sem dúvida que o problema do transporte é o mais sério. Com esse tempo de chuva o abastecimento torna-se quase que impossível nessas redondezas. Ninguém quer se arriscar a vir onde moramos, porque as ruas são péssimas, sem calçamento. Por isso, quando recebemos mercadorias, pagamos preços caros devido aos carros.²⁷

Atrasos infundáveis, ônibus lotados, percursos longuíssimos, ora pela escassez dos ônibus, ora pelo seu péssimo estado de conservação, ora pelo estado deplorável das ruas esburacadas, filas quilométricas... Empurra-empurra... Aperto... E muitas outras humilhações diárias. Esse era o retrato do sistema de transporte na cidade de São Paulo no imediato após-guerra.

Em 1945, a cidade de São Paulo possuía, aproximadamente, 220 quilômetros de trilhos, um terço dos quais estavam em péssimas condições, por-

que vários anos antes a *Light and Power*, concessionária do serviço, tentava se livrar do ônus da sua manutenção, tentando assim forçar a transferência de vários dos seus encargos para a Prefeitura. Levando-se em conta a necessidade da construção de subestações, eletrificação, instalação de dormentes etc., estimava-se que, apenas para colocar em funcionamento com plena capacidade os serviços já existentes, seriam necessários, aproximadamente, 1 bilhão de cruzeiros.²⁸ Em junho de 1941, através do Decreto-Lei n^o 3.366, deixou de ser compulsória para a *Light* a manutenção do serviço de bondes e, assim, o pouco de investimento que havia até aquele momento, desapareceu completamente. O decreto, de fato, tinha o objetivo de neutralizar as seguidas pressões da companhia, que ameaçava com o constante risco de paralisação dos serviços. Mas o tiro saiu pela culatra, a qualidade dos serviços despencou ainda mais e a negociação do espólio da concessionária se tornou iminente, embora já se soubesse que a compra do refugio da empresa não seria a solução para os problemas de transporte da cidade.

A discussão passou a girar em torno de várias alternativas: empresa pública ou concessão privada, monopólio ou liberdade de exploração do serviço? Uma questão, ao menos, parecia consensual: o serviço de bondes não seria mais uma alternativa viável para a rápida expansão urbana. Caberia ao sistema de ônibus acompanhar o crescimento da cidade. Para a maioria dos usuários do sistema, contudo, o problema dos transportes era uma evidente questão de poder econômico e da conseqüente divisão dos moradores em cidadãos de primeira e cidadãos de segunda categoria. E para se chegar a essa conclusão não era necessária nenhuma doutrina, partido ou cartilha política, bastava circular pela cidade e constatar onde se formavam e quanto demoravam as longas filas; bastava comparar a qualidade dos ônibus que serviam aos diferentes bairros e a duração dos respectivos trajetos.

Foi nesse contexto que, na terça-feira, 1^o de julho de 1947, a CMTC iniciou suas atividades. Depois de longos debates, ela foi criada como uma empresa pública que administraria as concessões privadas para a operação do transporte coletivo na capital. Ela administraria, inicialmente, as linhas que não interessassem à iniciativa privada, e estabeleceria as regras para a operação e criação das novas linhas. Embora fosse ansiosamente esperada, a CMTC já nasceu sob o signo de severas críticas e foi saudada com ressalvas e desconfianças.²⁹

Muitas eram as razões para a descrença geral. Os empresários do setor de transporte criticavam o fato de a CMTC ter sido criada como monopólio público, o que prejudicaria a livre concorrência, a iniciativa privada e a com-

petição no mercado. Fazendo coro com os empresários e aproveitando a oportunidade para alfinetar o modo como a prefeitura — ainda uma indicação do governador — havia conduzido as negociações, os grandes jornais enfatizavam que a CMTC havia sido formada pela aquisição do espólio das antigas concessionárias, em geral carros velhos, ultrapassados ou mesmo quebrados e, muitas vezes, sem condições de uso, pois desde o início da discussão para a criação da companhia municipal, nenhuma companhia privada investiu um tostão sequer nos ônibus e bondes em circulação. Acrescentavam ainda que a CMTC havia adquirido um pacote de “novos” carros vindos dos Estados Unidos, quase todos fora de uso e muito velhos, necessitando tantos reparos que alguns ficariam meses estacionados nas novas oficinas.³⁰ Mas para o grande público a principal razão de descontentamento era o fato de que mal havia sido criada e a CMTC, já no seu primeiro dia de funcionamento, antes de qualquer outra medida, anunciou uma majoração nos valores das passagens de ônibus e bondes, aumento que a prefeitura havia negado diversas vezes às empresas privadas nos meses anteriores, mas que vinha sendo calorosamente discutido em toda a cidade. O aumento, embora variasse de linha para linha, chegava a 150 por cento para os bondes e de 100 por cento para os ônibus. A recém-criada empresa alegava que o aumento era uma estratégia para nivelar as tarifas excessivamente díspares. Mas “a maioria alimentou a suposição de que esse aumento outra coisa não visava senão beneficiar os acionistas das companhias encampadas”.³¹ Ou seja, com a criação da CMTC, a única novidade concreta era o iminente aumento do preço das passagens.

A notícia do aumento estourou como uma verdadeira bomba em todos os cantos da cidade, principalmente porque durante a recente campanha eleitoral para o governo do Estado, o candidato eleito, Adhemar de Barros, havia prometido, enfaticamente, a diminuição do custo de vida e, especialmente, do preço das passagens de ônibus e bondes. Entretanto, a CMTC havia pagado, pelo sucateado acervo de bondes da *Light*, 60 milhões de cruzeiros, e ainda havia incorporado todas as suas dívidas. Como insistiam os grandes jornais, a CMTC nascia deficitária. O aumento das passagens tinha, portanto, o objetivo de amortizar o peso dessa dívida.³²

A Assembléia Constituinte Estadual, reunida naqueles meses, estava atenta ao debate. Os deputados, mesmo os governistas, divididos no apoio às decisões da CMTC, subiam diariamente à tribuna e liam dezenas de cartas e telegramas enviados pelos usuários dos transportes coletivos da cidade, onde se criticavam os elevadíssimos gastos com propaganda feitos pela nova empresa, os altíssimos salários de seus novos diretores e, principalmente, a pressa com

que a companhia anunciara o aumento das tarifas, antes mesmo de oferecer qualquer melhoria nos serviços. A direção da CMTC respondia às críticas com três argumentos. Usando gráficos bastante complexos, demonstrava uma queda no número de passageiros transportados pelos bondes; enfatizava as vultosas despesas com o aumento do material rodante e, por fim, alegava que a majoração das tarifas seria menor que o aumento do custo de vida.

Numa longa carta dirigida ao jornal *O Estado de S. Paulo*, o engenheiro F. D. Homem de Melo, usuário do sistema de transportes públicos, apontava os equívocos e refutava os argumentos do memorial da CMTC.³³ Segundo Homem de Melo, os dados da CMTC referiam-se aos anos de 1941/1946, abrangendo, portanto, todo o período de racionamento de gasolina, por isso, refletiam um período anormal em termos de parâmetro. Tomando-se o primeiro quadrimestre de 1947, houve, ao contrário, aumento no número de usuários de ambos os sistemas. O material rodante representava, na verdade, aumento de capital e de patrimônio; ou seja, a modernização do sistema estaria sendo paga pelos próprios usuários, isso porque a CMTC supunha que a melhoria dos serviços seria extremamente onerosa. Tomando-se um número ‘x’ de passageiros por carro/quilômetro e, aumentando-se o total de carros, diminuía-se o índice ‘x’, conseqüentemente, o custo da unidade carro/quilômetro seria menor. Portanto, não seria possível, do ponto de vista empresarial, introduzir uma modernização para ter queda de rendimento. Por fim, de acordo com o memorial da CMTC, o índice de aumento das passagens seria de 2,62 por cento, enquanto o custo de vida, no período de 1939/1947, teria sido 2,92 por cento. Contudo, esse índice, na verdade, escamoteava o fato de que, com a unificação dos preços das tarifas, o aumento para o usuário das linhas Jardim América, na nobre e elegante zona sul, por exemplo, seria de 30 por cento, mas para os usuários do Pari, Santana, Mooca, Belém, Tatuapé e outros bairros periféricos, ficaria entre 100 e 150 por cento.

O cerne da questão estava na remuneração do capital investido na nova empresa. Estabeleceu-se que o retorno seria de 8 por cento, enquanto, de modo geral, as empresas privadas obtinham 7 por cento. Portanto, o que o aumento das passagens punha em discussão era o caráter de serviço público da nova empresa. A despeito de ela ter sido constituída como monopólio municipal, essa grande margem de lucro era a evidência dos planos futuros de que a empresa se auto-financiasse, interrompendo o fluxo de recursos públicos para o sistema de transportes. Enfim, os investimentos para criar e colocar em operação a CMTC iriam sair do bolso dos usuários imediatos e diretos do sistema.

As discussões sobre o aumento no preço das passagens eram anteriores à criação da CMTC e, possivelmente, contribuíram para a queda da popularidade do governador. Isso ficou evidente quando, no domingo, 30 de junho, Adhemar de Barros foi ao estádio do Pacaembu, onde se enfrentavam Palmeiras e Portuguesa. Chegou quase no meio do jogo, e quando se aproximava da tribuna de honra sua presença foi anunciada pelos alto-falantes do estádio. A reação foi imediata:

Dos milhares de pessoas que estavam nas arquibancadas e poltronas, apenas umas bateram palmas... Foi uma recepção fria... Nas gerais, entretanto, a chegada do governador deu margem a que o povo irrompesse em ruidosa manifestação de desagrado: 'abaixo o aumento dos bondes e dos ônibus' foi o grito que partiu da boca de milhares de populares...³⁴

As vaias ao governador e as manifestações de descontentamento partiam da população mais pobre da cidade, aquela que iria pagar pelos aumentos na tarifa de ônibus e bondes e pela criação da CMTC. Ao mesmo tempo, as redações dos jornais eram inundadas de cartas, telefonemas e mensagens contrárias ao aumento.³⁵ Para piorar o quadro: a criação da CMTC não significou que todas as empresas passariam imediatamente para o controle público. Diversas linhas continuariam a ser exploradas pelas empresas privadas. Nelas os carros eram quase todos novos e apresentavam condições gerais bastante razoáveis, o que escancarava “a prosperidade por parte das concessionárias. Caso contrário, se dessem prejuízo, como alardeiam os técnicos da CMTC para justificar o aumento de tarifa, os responsáveis por estas linhas se desinteressariam do serviço e tratariam de passar adiante o abacaxi”.³⁶ Era notório que apenas as linhas deficitárias haviam sido incorporadas à CMTC. Muitas dessas empresas não encampadas haviam conseguido renovar as suas frotas, mantendo as tarifas inalteradas, o que mostrava não apenas a existência de lucros, mas a possibilidade de investimentos reais. Além disso, várias empresas que operavam mais de uma linha haviam vendido para a CMTC as suas sucatas e deslocado os ônibus em bom estado para as linhas não encampadas. Os protestos contra o aumento das tarifas anunciado pela CMTC foram tantos e partiram de tantos lugares diferentes que o governador Adhemar de Barros, depois de entendimentos com o prefeito Cristiano Stockler das Neves e com a direção da CMTC, resolveu adiá-lo *sine die*. Mesmo com a suspensão do aumento, os ânimos não serenaram e o clima que reinava na cidade era de indignação e revolta.

No fim do mês de maio, os motorneiros, assim como os motoristas e cobradores de ônibus, que reivindicavam o pagamento das folgas, de acordo com dispositivo constitucional, iniciaram uma operação na qual os ônibus foram paralisados vários domingos consecutivos. O movimento se espalhou e agravou ainda mais a já difícil situação dos usuários; porém, a operação “marcha lenta” contou com o apoio da população. Usando a pressão dos trabalhadores por salário como álibi, no dia 18 de junho o governador voltou à carga, anunciando para uma data futura — breve, mas indefinida — o aumento das passagens. No dia seguinte, o prefeito Stokler das Neves manifestou seu apoio ao governador e anunciou que os ônibus circulares não serviriam mais ao centro da cidade. As auto-lotações se aproveitaram da situação e passaram a cobrar Cr\$ 1,50 por um serviço que antes custava Cr\$ 0,50. Diante dos seguidos protestos, o governo municipal recuou e os ônibus circulares voltaram ao centro, enquanto o aumento geral de preços das tarifas continuava engavetado. As ações do governo — tanto municipal, quanto estadual — eram desencontradas, hesitantes e repletas de idas e vindas. As pressões populares, através de cartas, memoriais e abaixo-assinados se multiplicavam. Além disso, os comitês democráticos e as sociedades amigos de bairro, constantemente pautavam o tema do aumento das tarifas nas suas reuniões, sendo a suspensão indefinida do aumento e o recuo nos preços percebidos como vitórias da pressão popular.

No dia 4 de julho a CMTC anunciou que pretendia, em comemoração à promulgação da Constituição Estadual, substituir toda a frota de ônibus que servia ao bairro Jardim América, compreendendo as linhas n° 40 e n° 41. Para isso, havia comprado dez novos ônibus, os moderníssimos *Coach-GM*, com capacidade para 40 passageiros sentados e 30 em pé. Os antigos ônibus da linha Jardim América seriam deslocados para servir outros bairros. Por vários dias, os novíssimos *Coach-GM* ficaram enfileirados no Parque do Anhangabaú. A cerimônia de entrega dos novos ônibus foi cercada de pompa. Às dez horas da manhã do dia 9 houve uma singela cerimônia, na qual os convidados seguiram em dois ônibus, fazendo o percurso das respectivas linhas. O itinerário do n° 40 saiu do Parque do Anhangabaú e seguiu pela Av. Nove de Julho, Av. Brasil até a esquina com a Av. Rebouças. O n° 41 saiu pelo Parque do Anhangabaú, Av. Nove de Julho, Rua Estados Unidos, Av. Alcântara Machado, Av. Brasil até a esquina com a Av. Rebouças. Em ambos os itinerários, o preço da passagem seria de Cr\$ 1,00. Em seguida, todos os convidados foram levados ao *Esplanada Hotel*, onde a direção da General Motors ofereceu um lauto coquetel. Em seu discurso, o superintendente da CMTC, João Gonçalves da

Foz, justificou os novos ônibus na linha Jardim América: “devido à excelente pavimentação das ruas que servem ao seu itinerário ... os antigos ônibus daquela linha, em número de 16, depois de reparados serão distribuídos por várias zonas da capital, principalmente, as em que é mais densa a população operária”.³⁷ O que determinava a operação da linha Jardim América era a excelente condição da pavimentação de um dos bairros mais caros da cidade e não a necessidade gerada pelo adensamento populacional. Isso era a expressão mais cabal de um infausto círculo vicioso em que os privilégios atraíam mais privilégios, enquanto as carências engendravam novas carências.

No dia 31 de julho, a prefeitura voltou à carga e anunciou para o dia seguinte o controvertido aumento das tarifas. As reações na imprensa, alimentadas pelo clima de oposição ao governador Adhemar de Barros, foram imediatas:

Uma das medidas mais antipáticas que jamais o poder público *arremessou contra o povo*, acaba de ser efetuada, com o menosprezo da assembléia, da imprensa e da população mesma, que manifestaram, sem qualquer reserva o seu repúdio ... mas o prefeito Cristiano Stokler das Neves não está para branduras e ficou no que ameaçava. Aumento de 150% nas passagens de bondes e ônibus, sem que nada assegure melhora de coisa alguma, a não ser diversas máquinas vistosas para os bairros residenciais. Os bondes, apenas mais sujeitos, continuam trafegando com centenas de populares dependurados nos estribos.³⁸

Os ânimos estavam realmente à flor da pele. Os jornais denunciavam diariamente o descontentamento da população e preveniam que coisas desagradáveis poderiam acontecer. É bem possível que o governador e o prefeito acreditassem que a sustentação dos comunistas e o grande apoio popular à sua eleição fossem capazes de conter qualquer ação mais contundente. Não foi ao que aconteceu. No dia 31, a sessão da Assembléia Legislativa foi toda voltada para a discussão do aumento das passagens. O único consenso entre os deputados era de que se tratava de uma “questão momentosa”. Durante os trabalhos, alguns chegaram a pedir a demissão do prefeito e ameaçaram sustar o aumento com mandatos de segurança.³⁹ As discussões iniciadas pela manhã se estenderam até o início da noite. Com exceção da bancada governnista, que fez uma defesa muito tímida do aumento, as críticas foram em termos ríspidos e contundentes. Ao final da sessão aprovou-se uma moção, cujos votos contrários foram apenas três, dos 43 deputados presentes.⁴⁰

No mesmo dia em que anunciava o aumento do preço das passagens, a CMTC prometia, “para breve”, o início da circulação de mais trezentos novos ônibus. Diante da “auspiciosa” notícia, diversos leitores enviaram ao jornal *O Estado de S. Paulo* centenas de sugestões de novas linhas para os bairros que ainda não eram sequer servidos por ônibus. Em geral, as cartas eram minuciosas e propunham os trajetos completos, de ida e volta, até mesmo demarcando os pontos obrigatórios de parada, escolhendo as ruas mais transitáveis, as menos esburacadas, optando pelas artérias centrais dos bairros e pelas ligações não apenas do centro ao bairro, mas de bairro a bairro. Ou seja, os usuários do sistema estavam muito atentos ao que acontecia.

Os aumentos das passagens de ônibus nas empresas não encampadas pela CMTC — que depois dos acontecimentos de 1º de agosto passou, jocosamente, a ser chamada de *Custa Mais Trinta Centavos* — provocaram uma revolta maior até que o aumento da empresa oficial. No dia 5 de agosto, 20 moradores do Alto do Pari, que embarcaram no ônibus n° 14, se recusaram a pagar o valor majorado da passagem, e obrigaram o motorista a levá-los até a Rua do Carmo, 35, sede do jornal *Folha da Noite*. O motorista conduziu o ônibus até a garagem do Pari e o abandonou, juntamente com o cobrador. Diante dos protestos dos moradores, que se recusaram a descer e ameaçaram incendiá-lo, outro motorista tomou a direção do coletivo e o levou à sede da Delegacia de Ordem Política e Social. Surpreendentemente, o delegado de plantão afirmou que o aumento pretendido pela empresa *Alto do Pari* era ilegal, pois ela não possuía nenhuma autorização oficial da prefeitura para isso. O gerente da empresa, que havia seguido com os moradores, contra-argumentou alegando ter recebido autorização verbal do engenheiro Emílio Cordes, chefe da subdivisão de transportes da prefeitura. Não adiantou. Sob os aplausos da multidão, a passagem voltou ao preço antigo, Cr\$ 0,60. Essa vitória foi muito comemorada, e a ação de tomar o ônibus e conduzi-lo à sede do jornal, que parece ter sido planejada na associação de bairro, abriu um precedente, e fez que as empresas do Parque da Mooca, Alto da Mooca, Vila Bertiooga e Belém, que não haviam sido encampadas pela CMTC, recuassem dos aumentos já autorizados e voltassem aos preços antigos. O problema dos transportes públicos era uma espécie de feixe onde se encontravam e se aguçavam boa parte das mazelas da cidade, porque ele antecedia as condições para a solução de muitas das demandas populares. Portanto, a situação de morador e a sua condição de cidadão estavam profundamente subordinadas à possibilidade do acesso a um sistema eficiente de transportes; ou seja, era impossível pensar a cidade de São Paulo e seus embates políticos, sociais e econômicos

nesses anos, sem levar em consideração os significados, simbólicos ou reais, que tiveram para seus moradores os problemas envolvidos no sistema público e privado de transportes coletivos.

Os dias que se seguiram ao quebra-quebra foram de tentativas para se entender o que, afinal, havia acontecido. Embora houvesse um “clima no ar”, apontado por quase todos os órgãos de imprensa, as dimensões dos acontecimentos surpreenderam até mesmo os mais pessimistas. Afinal:

Nem em 1924, quando a cidade ficou um mês sob o peso de uma revolução aqui deflagrada, nem em 1930, quando o PRP abandonou a administração e o policiamento da capital, muitos dias antes que aqui chegassem as tropas revolucionárias vitoriosas vindas do sul, se viu São Paulo tão completamente abandonada e indefesa ante os promotores e executores das mais espantosas violências e do mais desenfreado vandalismo...⁴¹

Um dia depois ao motim, o *Correio Paulistano* reconhecia que:

O povo é magnânimo e paciente, só perde a tramontana e se convulsiona nos momentos de profundas e generalizadas inquietações, quando a consciência coletiva exige uma alteração decisiva de valores sociais. As perturbações da ordem, como as de ontem são obras da multidão que não só não tem uma consciência homogênea, como age no impulso de paixões exacerbadas e sem finalidade doutrinária ... alguma coisa de mais grave e fermentadíssima deve haver no íntimo das massas. Uma simples elevação, nas passagens de bondes, não basta para explicar o desvairamento das atitudes agressivas, violentas e destruidoras de ontem. Compete ao governo tomar nota de todo o acontecido e chegar à conclusão de que medidas muito oportunas e prudentes devem ser tomadas para que o contágio da inquietação aguda, não tome um caráter generalizado, transformando-se numa comoção específica que costuma ter o nome de movimento revolucionário.⁴²

O temor do jornal encontrou eco na Assembléia Legislativa. No dia 5, os deputados Mota Bicudo (PSD) e Conceição Santamaria (PSP) apresentaram um projeto propondo que 50 por cento dos ônibus novos que estavam servindo à linha Jardim América fossem deslocados para servir aos bairros da Penha, Quarta-Parada, Mooca e Alto da Mooca. Também surgiram urgentes estudos sobre as linhas residenciais nos bairros do Pacaembu e Jockey Clube, para “verificar a possibilidade da sua retirada”, considerando tratar-se “de uma

zona citadina cujos moradores, em sua grande maioria, possuem automóveis particulares”.⁴³ Claramente, os deputados insinuavam que os motins do dia 1º expressavam mais que uma simples revolta contra o aumento do preço das passagens.

NA RUA POR DIREITOS

As ações dos populares contra os ônibus e bondes foram interpretadas, na época, como resultado direto de uma longa seqüência de desatinos políticos e administrativos, tanto do governo do estado quanto da prefeitura, que produziram “decepção e descrédito” originando “um dos mais graves e lamentáveis episódios da história de São Paulo”.⁴⁴ *O Diário de S. Paulo*, em editorial, responsabilizou explicitamente os Getulistas, porque: “um bando de lenço amarrado à cabeça e calças arregaçadas até o joelho, apareceu subitamente berrando: Getúlio! Getúlio! Getúlio!, enquanto ateava fogo aos veículos”. Parece claro que as disputas partidárias e os conflitos políticos atravessaram as interpretações acerca do motim. No mesmo dia, ambigüamente o jornal apontava outros culpados: “tivemos ontem uma demonstração rotunda do clima que os comunistas querem insuflar no Brasil, em sua tarefa daninha, rumo à anarquia desmanteladora das instituições democráticas, que constitui o objetivo máximo de sua nefasta atuação”. A responsabilização pelo motim tornou-se moeda de troca nas disputas políticas. O Cel. Flodoardo Maia, Secretário de Segurança Pública, admitiu, em nota oficial, que as arruaças foram premeditadas e tiveram como seus incitadores “elementos desclassificados”. A nota oficial do governador, que só saiu cinco dias depois do motim, atribuiu os acontecimentos, genericamente, a “adversários políticos e agitadores profissionais”.⁴⁵ No dia 2 de agosto, *O Estado de S. Paulo* publicou a mais elaborada interpretação da imprensa sobre o motim. Ela reunia uma série de impressões bastante disseminadas sobre as ações coletivas:

Em dado momento o *tumulto* perdeu seu aspecto de protesto violento *contra um ato lesivo aos interesses populares*, para assumir o caráter da mais desenfreada desordem. Então, a *massa despida de qualquer sentimento humano* desandou em excessos os mais reprováveis, destruindo lâmpadas de iluminação, e árvores, e automóveis oficiais em diversos pontos ... a *turba* agitada arrancou vários postes que assinalavam o ponto de embarque das linhas, as janelas e portões da prefeitura ... Não menos necessária é a averiguação das raízes psicológicas das atitudes

das pessoas que tomaram parte nos eventos ainda que com uma certa ingenuidade sem qualquer intenção malévola...⁴⁶

O que chama a atenção nessa análise é o fato de que um *tumulto*, iniciado por razões econômicas, “atos lesivos aos interesses populares”, perdeu seu caráter de legítimo protesto popular ao se transformar em “desenfreada desordem”. Ou seja, ao deixar de visar apenas os aceitáveis aspectos econômicos, os atores do tumulto perderam seus sentimentos humanos e se transformaram em *massa*. Portanto, não seriam mais populares anônimos num protesto econômico, o que o reduziria a um simples tumulto, mas um bando sem ordem, sem lei, sem governo, sem sentimentos humanos: a massa, que, diante da ausência de propósitos claros, transmutava-se em *turba*. Desse ponto de vista, os acontecimentos de 1º de agosto não podiam ser explicados simplesmente por fatores econômicos, políticos ou sociais, pois todos eles supunham alguma racionalidade na sua condução, e a turba era, antes de tudo, o resultado da desrazão. Assim, a chave para a compreensão do evento estaria na *psicologia das massas* e no comportamento das multidões, à Gustave Le Bon.⁴⁷ Por isso, a multidão envolvida no quebra-quebra só pôde ser percebida como irracional, instável e destrutiva, cujos atos eram a manifestação de um total primitivismo e baixo desenvolvimento intelectual. Conseqüentemente, os agentes envolvidos no motim foram representados como a ralé e a escória da cidade, e iguados aos criminosos comuns.⁴⁸ No dia seguinte, o argumento foi amenizado:

o bonde e o ônibus não são somente meios de transporte, mas também *símbolos* das dificuldades cotidianas e do mal-estar geral. As calamidades de cada dia, a *sensação de não ser atendido pelos superiores, a impressão de ser indefeso, inerme e indefeso diante desse estado de coisas*, os profundamente e arraigados sentimentos de revolta e destruição, a sedução que o fogo exerce sobre os homens, todos esses e muitos outros fatores contribuíram para possibilitar a extensão das ocorrências...⁴⁹

Mesmo quando se reconhecia um tênue fio de racionalidade nas ações coletivas do motim, os sentimentos e os impulsos irracionais pareciam ser a chave para a sua compreensão. Remeter o quebra-quebra para o campo da “psicologia das multidões” acaba por despolitizar o conflito, evitando-se o enfrentamento das reais condições de exclusão social que o produziram, bem como da necessidade de soluções que respondam a elas. Afinal, é difícil pen-

sar nos transportes coletivos como “símbolos das dificuldades cotidianas”, das carências, das calamidades, da condição social de desamparo perante o poder público e, ao mesmo tempo, não reconhecer que tudo isso é profundamente político. Ademais, as pessoas que experimentavam cotidianamente essa situação percebiam-na como desdobramento da condição de não serem reconhecidos como cidadãos, numa sociedade supostamente democrática, mas, de fato, profundamente autoritária e hierarquizada.

Em fins da década de 1970 o sociólogo José Álvaro Moisés revisitou os acontecimentos de agosto. Ao fazê-lo, conferiu ao motim a legitimidade como objeto de estudo e o resgatou do limbo em que a noção de *psicologia das multidões* o colocara. Nessa ocasião, seu objetivo era investigar as formas e, principalmente, os limites da participação popular na “democracia populista”. A partir desse pressuposto os acontecimentos de 1º de agosto evidenciaram o “paradoxo característico da democracia brasileira do período de 1945 a 1964”. De um lado, a dependência imposta às classes populares e aos sindicatos em relação ao Estado; de outro, a existência de uma variada gama de tentativas de participação política e social dessas mesmas classes populares, dependentes e submissas. Com o fim da guerra, teriam emergido formas “inesperadas e espontâneas” de manifestação popular, que não foram compreendidas nem pelas forças políticas de esquerda nem pelas de direita, nem tampouco pelos próprios atores, que naquele momento eram portadores de uma estrutural incapacidade para entender o que as suas próprias ações representavam do ponto de vista político e social. Deixadas a si mesmas, sem uma direção política eficiente, as manifestações populares ficaram acéfalas e fracassaram. De modo que elas estavam fadadas a ser, no máximo, “explosão espontânea de cólera popular”. Somente através da política populista, materializada alguns anos depois, nas figuras de Jânio, Adhemar e Vargas, as ações das classes populares adquiriram algum significado e encontraram ressonância.⁵⁰

Em ambas as interpretações há um ponto comum: os motins de agosto aparecem como um lampejo, um raio fulgurante e, em conseqüência, não parece existir nenhuma motivação política nas disposições da multidão. Seja quando se remetem à “psicologia das massas criminosas”, no caso do jornal, ou à “defesa elementar da economia popular”, na perspectiva sociológica, só há referência à política quando as massas amotinadas identificam seu oponente, atacando os símbolos do poder público ou quando são reprimidas. A política aparece apenas no final, como uma referência marginal, como um *deus ex machina*.

Entretanto, é possível analisar o problema de outro modo.⁵¹ Primeira-

mente, há um nítido padrão na ação dos amotinados: atacavam-se os bondes que, dada a sua limitada mobilidade, eram mais facilmente apedrejados, tombados, depredados e incendiados. Os ônibus eram os segundos alvos na escolha dos ataques e, diante da sua maior mobilidade, podiam escapar mais facilmente dos incêndios, mas não dos apedrejamentos. Aparentemente, os ataques foram indiscriminados contra todas as linhas. Os carros oficiais, tanto da prefeitura quanto do governo do estado, foram a terceira escolha na hierarquia dos ataques. Também eram incendiados e tombados onde quer que fossem encontrados. Logo que tiveram início as ações, o comércio foi fechado em todo o centro da cidade. Mas não há informação sobre saques a lojas ou mesmo ao comércio de ambulantes; somente as bancas de frutas e de alimentos promovidas pelo governo do estado, conhecidas como as *Tendas do Adhemar*, eram generalizadamente atacadas e incendiadas. Nos jornais também não há menção de ataque a qualquer veículo particular. Por exemplo, no alto da Galeria Prestes Maia havia um automóvel para ser sorteado; ônibus e bondes ardiam em chamas, mas o carro não sofreu nenhum arranhão, assim como os veículos que atravessavam a manifestação e tinham a sua passagem liberada, desde que não fossem carros oficiais. Por isso, os ataques foram seletivos, calculados, mas não planejados.

O quebra-quebra foi um *ritual de protesto*, cujo objetivo foi expiar as longas filas, as intermináveis viagens, os caminhões inseguros, a falta de ônibus e bondes, as ruas esburacadas e sem pavimentação, a elevação dos preços das tarifas e a distinção no tratamento entre bairros periféricos e bairros centrais; enfim, o desrespeito e a ausência de direitos, até mesmo do direito de reclamar. O ataque aos ônibus e bondes em 1º de agosto de 1947 durou apenas uma tarde, mas marcou profundamente, por mais de uma década, a vida da cidade. Esse motim urbano foi importante porque dramatizou aspectos cruciais das relações sociais que foram tencionadas até o ponto da ruptura. É como se esse acontecimento concentrasse e amplificasse as tensões sociais do imediato pós-guerra. Afinal, desde o fim da Segunda Guerra Mundial e, principalmente, do Estado Novo, avolumavam-se as expectativas por mudanças sociais.⁵² Assim, o quebra-quebra pôs em cena um conjunto de expectativas e demandas não apenas pela ampliação dos espaços públicos de atuação coletiva, mas também do direito de exprimir essas reivindicações. As classes populares não falavam e não agiam apenas pela boca dos líderes populistas, elas construíram por meio da *palavra* coletiva e da *ação* comum uma esfera pública que fez e se refez continuamente, mesmo constatando-se que “só dura, por assim dizer, um piscar de olhos”.⁵³

Os anos de 1945 a 1947 marcam um período de intenso debate público sobre as condições da cidade, sobre os serviços públicos e sobre as inúmeras expectativas populares sentidas como o corolário dos sacrifícios durante a guerra. Por mais de uma década o país vivera um regime político no qual as demandas populares eram silenciadas. Em 1945, inaugurou-se uma nova fase na história das disputas políticas no país. Até 1934, as eleições eram disputadas num círculo muito reduzido de eleitores. No estado de São Paulo, por exemplo, aquela última eleição contou 299.074 votantes inscritos; já na primeira eleição do pós-guerra, em 2 de dezembro de 1945, o eleitorado do estado chegou a 1.565.248 eleitores.⁵⁴ Certamente este salto significou uma fundamental alteração na configuração dos debates, transformando, significativamente, as sensibilidades públicas e o modo como eram negociados as adesões e os apoios. A nova configuração partidária, com a legalidade do PCB, a atuação do PSB e as acirradas disputas entre PSP, PTB, PSD e UDN — sem falar nos partidos menores — redimensionaram o cenário político. O intenso clima de disputas eleitorais e a agitação das reivindicações populares ampliaram e deslocaram os debates sobre as candentes questões urbanas do parlamento e dos partidos políticos para os sindicatos e as associações de bairros: os CDPs e as SABs, principalmente. Em cada bairro ou vila da cidade organizou-se um comitê ou uma sociedade, que sob as mais variadas influências partidárias se investiram, de um lado, como vetores das demandas populares por serviços e equipamentos urbanos e, por outro, do direito de expressá-las. Portanto, o quebra-quebra de ônibus e bondes está relacionado ao conjunto de transformações políticas, urbanas, econômicas e demográficas da cidade, e é nessa complexa teia que ele se dá a entender.

Os eventos de 1º de agosto são um aberto desafio à arrogância, ao autoritarismo e ao desprezo pelas demandas populares, manifestado diuturnamente desde o fim da guerra e, principalmente, nas ações da CMTC. O quebra-quebra mostrou a percepção popular de uma profunda divisão social, na qual os transportes coletivos apareciam como um privilégio e como a materialização do fato de que a cidade estava profundamente cindida entre ricos e pobres, privilegiados e sem direitos. O 1º de agosto não foi apenas um protesto contra um precário e insuficiente sistema de transportes e o eventual aumento no preço das passagens, foi o momento no qual a divisão social tomou a forma de uma manifestação direta e aberta contra um dos símbolos da exclusão. Mas foi também uma manifestação contra as condições de moradia, contra a deficiência no atendimento da saúde pública, contra a ausência de escolas, contra as péssimas condições de salubridade urbana e os péssi-

mos salários e outras carências, porque essas eram experimentadas, pelas classes populares, como um *continuum*. Se esse conflito aberto emergiu relacionado ao tema dos transportes públicos é porque para ele confluíam todas as demandas urbanas de uma população que se percebia abandonada.

Uma denúncia anônima levou os inspetores do DOPS até a casa do pedreiro português Manoel Fernandes Tomé. Investigava-se o sumiço da caixa metálica de um bonde ‘camarão’, onde se guardavam dinheiro e bilhetes. Intimidado a prestar depoimento, em 8 de agosto, Manoel se aventurou a uma interpretação:

o movimento [do dia 1º] era feito porque queriam o Getúlio e era promovido pelos queremistas... que não há dúvida que o presidente Getúlio fez muita coisa pelo nosso país e é um homem popular; que na opinião do declarante *tudo o que o governo faz está errado, inclusive a elevação da passagem de ônibus e bonde...* havia a circunstância de que o congresso do Estado [*sic*] havia prometido arrumar o caso da elevação das passagens, para que a mesma elevação não fosse posta em execução...

Manuel termina seu depoimento dizendo, como todos os outros depoentes do inquérito, não ter participado do quebra-quebra, e que pegara a caixa das mãos de um garoto. Alega que não tinha simpatias pelo PCB, como tentam induzir os investigadores, mas pelo PTB, e que na sua opinião “todo esse movimento foi feito por políticos decaídos com o fito de criar embaraços ao governo do Estado”.⁵⁵ Já que “tudo o que esse governo faz está errado”, não apenas a elevação do preço das passagens, os atos de 1º de agosto estão legitimados.

A nítida conotação de classe desse evento não está apenas na composição social dos amotinados — na lista dos 65 indiciados há um empreiteiro, um advogado, um militar, um publicitário e três funcionários públicos; os 58 restantes são operários: tecelões, gráficos, pedreiros, mecânicos etc.⁵⁶ — ou na seletividade calculada dos seus atos, nem mesmo nos alvos, simbólicos e reais, dos seus ataques, mas em todos os antecedentes que fomentaram o clima de arrogância e ostentação em torno da criação da CMTC.

Nos acontecimentos de agosto também se evidencia uma clara percepção de que o governo deveria atuar como um agente da justiça social. Tanto o governo estadual quanto o municipal eram percebidos como vetores para a garantia e a extensão dos serviços públicos e para a manutenção de um nível mínimo de consumo e de qualidade de vida. Era sua função proteger os po-

bres. Essa “proteção”, contudo, não era vista como uma dádiva, não era uma simples benevolência, mas uma obrigação, era a retribuição que se devia ao voto recebido. Afinal, junto com a eleição os políticos ganhavam uma dívida que deveria ser saldada através da promoção do bem-estar e da justiça para os pobres.⁵⁷ O rompimento dessa “retribuição” foi o estopim da revolta. Destarte, os episódios de agosto colocavam em cena também a aspiração popular por um tratamento digno, respeitoso e que reconhecesse e legitimasse a sua fala, a justeza das suas demandas e a propriedade dos seus direitos. Exatamente por isso, o quebra-quebra se configura como uma espécie de adensamento de conflitos latentes, um momento de impasse nas profundas contradições sociais que, geralmente ocultas, não puderam mais ser contidas pela teatralidade da política. Neste caso específico, as tensões oriundas de uma profunda exclusão social e da ausência de “reciprocidade moral” se expressaram no contra-teatro do ataque aos ônibus e bondes e no assalto à sede do poder público municipal e aos símbolos do governo estadual.

Conseqüentemente, a violência durante o motim não pode ser reduzida à quantidade de ônibus e bondes queimados nem, tampouco, ao número de feridos. A questão essencial é que em nenhum momento houve uma violência descontrolada ou algo como uma multidão ensandecida. O que impressiona é a seletividade e a hierarquia dos alvos da violência, possível apenas porque o antagonista estava claramente definido e identificado. Neste caso, a encenação da violência, com toda a sua atipicidade, exprimiu os sentimentos populares em relação à política, na forma como se configurava naqueles anos. Por isso, o motim de agosto deve ser pensado num duplo aspecto: como manifestação de uma enorme decepção política pela não realização das promessas de prosperidade e justiça que o fim da guerra comportava, e também como um modo de exigir a restituição dessas promessas, uma maneira pela qual os “de baixo” exigiram respeito, reconhecimento e deferência, num momento supostamente democrático. O motim deslegitimou não apenas as autoridades públicas constituídas, como também a agenda política que vinha sendo cumprida. Agenda na qual as classes populares eram consideradas meros expectadores. Desse modo, o 1º de agosto articula e mescla, de forma complexa, uma gama contraditória de interesses políticos, conflitos de classe e esperanças populares. Em termos simbólicos o quebra-quebra marca o fim das esperanças nascidas com a derrocada do nazi-fascismo e a derrubada da ditadura estadonovista.

Do ponto de vista das classes populares, a idéia de democracia — e redemocratização — estava diretamente vinculada, por exemplo, a moradia, trans-

porte, trabalho, saneamento, escola, saúde, lazer, liberdade de organização e baixo custo de vida. A sua agenda dizia respeito aos termos nos quais seria formulada a discussão sobre esses direitos, qual seria a configuração desse debate no período “democrático” e qual o seu alcance. Nesse contexto, o grito de alguns populares, se é que realmente aconteceu, clamando por Getúlio em meio ao quebra-quebra, talvez fosse a expressão de um sentimento de perda, do respeito violado, de um direito denegado. Mais do que traduzir apoio, adesão ou fidelidade a Getúlio o grito sugere a defesa de certos valores e idéias nele encarnados. De modo que as ações nesse motim exprimem também, ambigualmente, a busca por uma espécie de justiça *natural* elementar que — possivelmente circunscrita numa lógica paternalista — nem o governo municipal, nem o estadual e nem o federal conseguiam simbolizar depois de 1945.

Nos dias que se seguiram ao quebra-quebra, alguns policiais da força pública disseram aos jornais que muitas vezes ficaram tomados pelo medo diante do ímpeto dos ataques. Porém, tanto a imprensa quanto os deputados na Assembléia Legislativa foram unânimes em apontar que a ação da polícia foi débil, lenta, condescendente e até mesmo simpática aos manifestantes, contribuindo para a extensão e dimensão do motim. Parece haver indícios de que a “reação comedida” da polícia possa ter facilitado a audácia dos manifestantes, pois alguns populares chegaram a carregar um comandante de destacamento retirando-o ileso do local onde fazia sua vigilância para, só depois, incendiar os ônibus que ali estavam.⁵⁸ Há duas implicações nessa suposta debilidade da ação policial. É possível que os soldados e praças da força pública realmente simpatizassem com os manifestantes, afinal, eles compunham um mesmo estrato social de “vítimas” dos desmandos no sistema de transportes públicos. Contudo, o mais provável é que o governador, tendo sido eleito com os votos desses mesmos manifestantes, com o apoio comunista e com uma retumbante votação popular, não pudesse, simplesmente, ordenar uma violenta repressão.⁵⁹ Assim, é plausível que tenha havido alguma hesitação do poder executivo, e foi por conta dela que a manifestação alcançou as dimensões do motim. Somente um ano mais tarde, já no contexto da ilegalidade do PCB, é que o governador Adhemar de Barros acusou formalmente os comunistas pelos atos. A hipótese de ação comunista planejada não se sustenta, porque o partido era contrário a esse tipo de intervenção, tendo aderido à linha da *ordem e tranqüilidade*. O próprio PCB teria sido pego de surpresa.⁶⁰ Ademais, na época, o partido ainda era eleitoralmente aliado do governador Adhemar de Barros. Os 65 inquéritos policiais que resultaram do quebra-quebra não apresentaram evidência alguma dessa ligação.

Nos meses que se seguiram, os agentes do DOPS investigaram a hipótese de que o quebra-quebra tivesse sido organizado e dirigido pelos comunistas e, incessantemente, procuraram essa conexão. Como testemunho da premeditação das ações comunistas os agentes tinham vários argumentos: o processo para o ateamento do fogo nos veículos, segundo os laudos da polícia técnica, foi um só em todos os lugares; os instrumentos usados na depredação eram uniformes: paus e pedras; as avarias nos veículos foram sistematizadas; elementos de projeção do PCB estavam nos locais das depredações, insuflando o povo “à prática da desordem”. Depois de muita investigação e dezenas de interrogatórios, as “provas” das vinculações que se estabeleceram com o PCB foram as de que, desde meados de junho, os comunistas iniciaram uma campanha contra o aumento no preço das passagens e essa “campanha psicológica” havia preparado a recepção hostil ao aumento das tarifas.

Quanto aos “elementos de projeção do PCB nos eventos de agosto” todos eram, estranhamente, de Santo André: João Peloso, Iguatemy Lopes de Oliveira, Alberto Zamignani, Joaquim Rodrigues Correia, Cláudio Saviato e Carmem Saviato. Todos foram presos entre as 23 horas e a meia-noite do dia 1º, em suas respectivas residências. Depois de detidos, foram encaminhados à Delegacia de Ordem Política. Sete dias depois do motim ainda estavam todos presos, sem nenhuma evidência de seus envolvimento. No pedido de *habeas corpus*, impetrado pelos advogados do PCB, argumentava-se que todos estavam trabalhando no dia 1º de agosto, anexando ao pedido os respectivos comprovantes de ponto e cartas dos empregadores. Portanto, nenhum deles foi preso no local dos quebra-quebras. Em resposta ao pedido de soltura, o DOPS respondia, sistematicamente, que nenhum deles estava preso nas suas dependências. A prisão dos “reconhecidamente comunistas” durou quase um mês. A reação da polícia foi a costumeira: prendem-se os suspeitos de sempre.⁶¹ É preciso lembrar que Santo André, nas eleições de janeiro de 1945, havia dado aos partidários de Adhemar 4 por cento dos votos, enquanto o PCB e o PTB haviam alcançado 71 por cento. Nessa eleição o deputado federal mais votado foi o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Euclides Saviato. Nas eleições para o governo do estado, em janeiro de 1947, PCB e PSP firmaram um amplo acordo eleitoral que deu a Adhemar 79 por cento dos votos na cidade, entretanto o único deputado estadual eleito no ABC foi o marceneiro comunista de Santo André, Armando Mazzo, com 5.175 votos. Na eleição municipal, em novembro de 1947, portanto depois da ilegalidade do PCB, Armando Mazzo foi eleito prefeito com 33 por cento dos votos, na legenda do Partido Social Trabalhista (PST). A chapa de vereadores ligados ao agora ilegal PCB

alcançou 26 por cento do total dos votos. O candidato do PSP, Antônio Braga, obteve pífios 6 por cento dos votos, enquanto a chapa de vereadores do PSP não ultrapassou os 19 por cento.⁶² Ou seja, o PCB em Santo André era um entrave e um concorrente direto do PSP de Adhemar.

A direção da CMTC, por sua vez, aproveitou-se das circunstâncias para tentar desqualificar a recém-criada *Associação dos Trabalhadores de Transportes Urbanos de São Paulo* (ATTUSP), que fornecia assistência médica, farmacêutica e hospitalar aos funcionários da companhia, e à qual se associaram muitos motoristas, motorneiros, cobradores e funcionários de oficina. A estratégia da empresa foi acusar os diretores da associação, especialmente Antônio Aguiar, Sebastião Pupo de Almeida e Francisco Dazen de terem participado do quebra-quebra. Os três foram demitidos da companhia “em virtude do quebra-quebra de ônibus e por sua ligação com o PCB”,⁶³ embora no inquérito do quebra-quebra só apareça o nome de Antônio Aguiar, que fora ativo membro dos comitês democráticos e candidato comunista a vereador pelo PST, em novembro de 1947. O medo de novos motins levou o DOPS a infiltrar seus agentes nas oficinas da CMTC e, por vários anos, qualquer acidente envolvendo ônibus ou bondes na capital era imediatamente investigado como “potencial sabotagem”.⁶⁴ Um ano depois do quebra-quebra, em agosto de 1948, mesmo depois de arquivados os inquéritos policiais sem nada de concreto ter sido provado, os agentes do DOPS continuavam tentando encontrar elementos que ligassem o motim ao Partido Comunista. Antônio Aguiar foi levado novamente às dependências da Delegacia de Ordem Política, agora por conta da sua atuação sindical, e prestou um depoimento bastante curioso. Afirmou que era sócio fundador da ATTUSP, mas que não fazia mais parte da diretoria. Acrescentou que esperava ter sido eleito, mas não o foi, segundo supôs “pelo fato de haver procurado elementos do PSP, para evitar o despejo requerido contra o declarante. Acredita mesmo que esse fato fosse explorado por alguém junto àquela associação para evitar que o declarante fosse cotado”. Antônio não pestanejou, e, num momento de necessidade, recorreu às redes de clientela das hostes adhemaristas de seu bairro, o que parece ter custado a eleição para a associação dos trabalhadores.⁶⁵ Nos anos seguintes, continuou o medo de que os quebra-quebras de ônibus e bondes ou outros tipos de motins urbanos se repetissem. A cada ano, quando se iniciavam as discussões sobre os reajustes das tarifas, os agentes do DOPS preparavam diversos relatórios nos quais se anunciavam a possibilidades de novas e iminentes rebeliões.⁶⁶ Essa contínua obsessão pelo complô talvez evidencie a dificuldade das elites em aceitar a ação popular sem a necessária “causa ou condição ex-

terna”. Mas o agosto de 1947 não foi um evento isolado, foi parte integrante de um movimento amplo que se espalhou pelo Brasil.⁶⁷ Ademais, suas implicações deixaram as elites de sobreaviso porque, de forma organizada ou não, as classes populares agiam, às vezes, de forma violenta. Contudo, o quebra-quebra não foi suficiente para pôr em xeque o “autoritarismo socialmente implantado” nas relações sociais e políticas na sociedade brasileira. Elas continuaram tão hierarquizadas quanto sempre foram, e as referências à cidadania continuaram umbilicalmente conectadas às práticas de exclusão social.

NOTAS

¹ *Correio Paulistano*, 1.08.47, p.2; e *Folha da Manhã*, 1.08.47, p.10. No caso da linha 4ª Parada, a passagem havia passado de Cr\$ 0,80 para Cr\$ 1,00. Na linha da Vila Mariana, a passagem passou de Cr\$ 0,60 para Cr\$ 1,00. Os bondes passaram de Cr\$ 0,25 para Cr\$ 0,50.

² Stiel, W. C. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: McGraw-Hill/Edusp, 1978.

³ Arquivos do DOPS. Dossiê, 50-Z-2-890.

⁴ *O Estado de S. Paulo*, 2.08.47, p.4.

⁵ Arquivos do DOPS. Dossiê, 50-Z-2-890.

⁶ Entrevista com Julius Meksenas, realizada em 21.02.1999. In: Meksenas, P. *Cidadania, poder e comunicação*. São Paulo: Cortez, 2002. p.162.

⁷ “Multidões ululantes cercavam os pontos capitais da cidade, enormes fogueiras fumegantes, enquanto refregas com a cavalaria policial verificavam-se aqui e ali, principalmente quando se dispôs a defender a sede da prefeitura municipal”. *Correio Paulistano*, 2.08.47, p.2.

⁸ *O Estado de S. Paulo*, 2.08.47, p.4.

⁹ *Diário de S. Paulo*, 2.08.47, p.8.

¹⁰ *Diário de S. Paulo*, 2 e 3.08.47, p.8.

¹¹ Arquivos do DOPS. Dossiê, 50-Z-2-890. Os números são contraditórios, em alguns documentos constam 66 indiciados. Arquivos do DOPS. Dossiê, 50-Z-2-315, 316 e 317.

¹² Arquivos do DOPS. Dossiê 50-Z-2, v.6.

¹³ Arquivos do DOPS. Dossiê 50-Z-2-213.

¹⁴ Consta que 170 investigadores da ordem política, 440 cavalarianos, 160 guardas civis e 80 guardas-noturnos compunham a força-tarefa. Arquivos do DOPS. Dossiê 50-Z-2-221.

¹⁵ *Folha da Manhã*, 4.08.47, p.3.

¹⁶ *Correio Paulistano*, 6.08.47, p.5. Para essa função foram destacados basicamente os sub-

delegados e os inspetores-de-quarteirão, em geral vinculados ao Partido Social Progressista de Adhemar.

¹⁷ *Diário de S. Paulo*, 3.08.47, p.2.

¹⁸ Essa redução baixou em Cr\$ 0,10 o preço cobrado antes dos eventos de 1º de agosto. *Correio Paulistano*, 21.10.47, p.2.

¹⁹ Mas é preciso ressaltar que a cidade ilegal não era a face oculta da legalidade, ao contrário, era a sua condição sobre a relação entre cidade legal e cidade real. Ver: Grostein, D. M. *A cidade clandestina: os ritos e os mitos*. São Paulo, 1987. Tese de doutoramento, FAU/USP. E também, Oliveira, F. "A economia brasileira: crítica da razão dualista". *Estudos Cebrap*, n.2, out. 1972.

²⁰ *Hoje*, respectivamente, 28.01.46 e 21 e 24.10.45 p.6, 4 e 4. O problema se repetia em quase todos os bairros da cidade.

²¹ *Hoje*, 20.10.45, p.14. O comitê democrático do bairro encabeçou um memorial, dirigido ao prefeito, pedindo solução urgente para o problema.

²² *Hoje*, 24.01.45, p.5.

²³ Os *Comitês Democráticos e Populares* foram organizações de moradores criadas a partir de 1945, sob inspiração do recém-legalizado PCB. Rapidamente se espalharam pela cidade e deram grande publicidade às condições dos bairros periféricos. De modo geral, eles foram a inspiração das *Sociedades Amigos de Bairro*, mas em muitos casos essas associações coexistiram num mesmo lugar, disputando o direito de falar em nome das demandas populares. Cf. Duarte, A. L. *Cultura popular e cultura política no pós-guerra: redemocratização, populismo e desenvolvimentismo no bairro da Mooca, 1942-1973*. Campinas, 2002. Tese de doutoramento, Unicamp.

²⁴ *Hoje*, 7.06.46, p.4. É certo que se há de tratar o *Hoje* com muito cuidado, como aliás qualquer jornal, porque o espaço aberto por ele, denunciando as mazelas dos bairros, era também uma forma de agregar novos membros aos comitês democráticos e atrair simpatias ao PCB. Nesse sentido, suas matérias são cuidadosamente planejadas, tanto como denúncia quanto como efeito de propaganda. Assim, *o jornal Hoje* é a face mais evidente e pública da atuação e dos projetos, mas também das ambigüidades do PCB. Por isso, abriu espaço para a discussão das condições de vida dos bairros periféricos da cidade e se tornou um veículo privilegiado para se compreender os dramas da cidade nesses anos. Por sua vez, o jornal *O Estado de S. Paulo*, nesse momento, estava identificado com os interesses da UDN. O *Correio Paulistano* ainda dava voz aos interesses do Partido Republicano, e ambos se notabilizavam pelas críticas ao governador Adhemar de Barros.

²⁵ *Hoje*, 14.09.46, p.7.

²⁶ Entrevista com Eunice Longo, realizada pela equipe de memória e história oral — DIM/DPH, prefeitura do Município de São Paulo, em 1989.

²⁷ *Hoje*, 3.01.47, p.6.

²⁸ Para se ter uma idéia, o salário nominal médio, na indústria de transformação, em 1945, era de Cr\$ 475,00. O salário real, ou seja, a quantidade de mercadorias pelas quais ele podia ser trocado, era de Cr\$ 188,00, dado o impacto da inflação e do custo de vida nos anos da guerra. Cf. Oliver, O. *A inflação brasileira (1820-1958)*. Rio de Janeiro. Mimeo. p.263.

²⁹ “Teríamos satisfação particular em saudá-la da maneira mais simpática possível, se ela viesse realmente concretizar um melhoramento sensível na situação até agora dominante em São Paulo nesse setor. Porque, desgraçadamente, chegamos a extremos de completa desorganização em matéria de transporte coletivo...”. Editorial do *Correio Paulistano*, 1.07.47.

³⁰ Uma charge do jornal *Folha da Manhã* ilustra bem o clima naqueles dias. Dois operários, possivelmente funcionários da CMTC, ambos trajando macacão, o primeiro segurando uma lata de tinta e um pincel, o segundo um martelo, diante de um bonde em frangalhos, têm o seguinte diálogo: “Os novos bondes trafegarão até dezembro!”, diz o primeiro. “De que ano?”, responde o segundo. O diálogo explicita a generalizada atmosfera de descrédito e desconfiança em relação à recém-criada CMTC. *Folha da manhã*, 3.07.47, p.3.

³¹ *Correio Paulistano*, 12.07.47, p.12.

³² *Correio Paulistano*, 2.07.47, p.4.

³³ *O Estado de S. Paulo*, 4.07.47, p.2. Os comentários a seguir foram retirados dessa carta.

³⁴ *Hoje*, 1.07.47, p.4.

³⁵ Do Jabaquara, por exemplo, escreveu o Sr. Mário Miranda Rosa, presidente da Sociedade Amigos da Cidade Comerciária, em nome dos moradores do bairro, contra a cobrança de Cr\$ 1,00 pelas passagens do ônibus Avenida. Junto à carta, o Sr. Mário anexou uma cópia do telegrama enviado à Superintendência da CMTC, protestando contra o que ele acreditava ser “uma forma indevida de aumento da passagem” e solicitando que todas as linhas do mesmo bairro tivessem os mesmos preços. Outra carta protestava por causa da espera de 45 minutos pelos ônibus da linha Água Rasa, e lamentava o aumento das tarifas. Várias outras protestavam contra as enormes filas e a falta de ônibus em todas as linhas da periferia, que deveriam ter sido resolvidas antes do aumento das tarifas. Algumas protestavam contra a apreensão das carteiras de motoristas e a perseguição aos condutores de auto-lotação, sob a alegação de que faziam concorrência com a CMTC. *O Estado de S. Paulo*, 3.07.47, p.7.

³⁶ *Correio Paulistano*, 3.07.47, p.2.

³⁷ *O Estado de S. Paulo*, 15.07.47, p.7.

³⁸ *Correio Paulistano*, 31.07.47, p.2 (grifos meus).

³⁹ A primeira eleição para a Câmara Municipal depois do fim do Estado Novo só aconteceria no mês de novembro.

⁴⁰ “A assembléia legislativa coerente com o ponto de vista anteriormente manifestado, vem

protestar contra o aumento das passagens de ônibus e bondes ... Esta assembléia assim procede porque não se justifica no atual momento de carestia mais esta majoração das despesas que irá recair principalmente sobre as camadas populares”. *Correio Paulistano*, 1.08.47, p.5.

⁴¹ *Diário de S. Paulo*, 3.8.47, p.2.

⁴² *Correio Paulistano*, 2.08.47, p.3. Quem assina essa coluna é J. Pitombo.

⁴³ *Diário de S. Paulo*, 6.8.47, p.8.

⁴⁴ *O Estado de S. Paulo*, 1 e 3.08.47, p.5 e 4, respectivamente. A grande imprensa, de modo geral, se alinhou nessa perspectiva, por duas razões: ela expressa uma crítica aberta ao governo de Adhemar, e despolitiza o motim, reconduzindo a discussão para os canais instituídos.

⁴⁵ *Diário de S. Paulo*, 2.08.47, p.8, Editorial e p.4, respectivamente.

⁴⁶ *O Estado de S. Paulo*, 2.08.47, p.4 (grifos meus).

⁴⁷ “Pelo simples fato de fazer parte da multidão o homem desce, pois, muitos graus na escala da civilização. Isolado, era talvez um indivíduo culto; em turba, é um instintivo, por conseguinte um bárbaro. Tem a espontaneidade, a violência, a ferocidade e também os entusiasmos e os heroísmos dos seres primitivos. Deles se aproxima ainda pela sua facilidade em deixar-se impressionar por palavras, imagens, e em praticar atos que lesam os seus mais evidentes interesses.” Le Bon, G. *Psicologia das multidões*. Rio de Janeiro: Briguiet, 1954. p.11.

⁴⁸ *O Estado de S. Paulo*, 5.08.47, p.4. O jornal também não perdeu a oportunidade para alfinetar o governo Adhemar, ao qual fazia oposição: “Para assinalar ainda a sua incapacidade, mandou o governo para a imprensa declarações de uma insensatez espantosa. Nessas declarações atribuiu o movimento subversivo a elementos reacionários empenhados em dificultar a ação do governador. Toda a gente viu, entretanto, que o movimento teve caráter nitidamente popular e que, se foi aproveitado pelos adversários do governo, não foi, porém, preparado, organizado e desencadeado por eles”. *O Estado de S. Paulo*, 3.8.47, p.2.

⁴⁹ *O Estado de S. Paulo*, 3.08.47, p.2 (grifos meus).

⁵⁰ Moisés, J. A. “Protesto urbano e política: o quebra-quebra de 1947”. In: *Cidade, povo e poder*. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra/Cedec, 1985. Nesse e em outros trabalhos o objetivo central do autor parece ser um ajuste de contas com a insuficiência dos partidos, principalmente o PCB, na direção política das organizações populares no pós-guerra. Por isso sua ênfase nos temas do “espontaneísmo” e da “direção política”. Sobre motins populares na década de 1970, mantendo essa mesma perspectiva, ver: Martinez-Alier, V. e Moisés, J. A. “A revolta dos suburbanos ou: patrão, o trem atrasou”. In: *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. Esse mesmo texto teve uma versão em inglês, com ênfases sutilmente diferentes, mas bastante significativas que vale a pena conferir. Martinez-Alier, V. e Moisés, J. A. “Urban transport and popular violence: the case of Brazil”. *Past & Present*, n.86, Feb. 1980.

⁵¹ Tendo como parâmetro as questões propostas por George Rudé para se compreender as ações de uma multidão: o que realmente aconteceu e que proporções tinha, como agiu; quais eram os alvos e as vítimas; quais as finalidades, os motivos e as idéias subjacentes à sua ação; qual a eficiência das forças de repressão; quais as conseqüências dos fatos e sua significação histórica. Rudé, G. *A multidão na história*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Campus, 1991. p.9.

⁵² “Por fim, o alívio. O povo ganhava as batalhas das liberdades, da anistia. A noite dos oito anos do Estado Novo se fora ... O povo enchia os pulmões. Respirava felicidade. Falava-se com as criaturas sem medo. Discutia-se ... Debatera-se por longos anos na escuridão desse novo estado de coisas. Saíra, afinal, para a luz. Explodia de alegria, deslumbrada ante tanta beleza. As criaturas sorriam.” Dias, E. *Um imigrante e a revolução: memória de um militante operário, 1934-1951*. São Paulo. Brasiliense, 1983. p.53. Para as noções de *ritual de protesto* e de *teatro* contidas na relação entre controle político e protesto social ver: Thompson, E. P. “Patrícios e plebeus”. In: *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. E “Folclor, antropologia y historia social”. In: *Historia social y antropología*. México: Instituto Mora, 1994.

⁵³ Arendt, H. *A condição humana*. Trad. Roberto Raposo. 4.ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989. Principalmente Cap. II e V, passim, p.52.

⁵⁴ Na eleição para a câmara municipal em 9 de novembro de 1947, a capital contava com 523.932 eleitores. *Boletim eleitoral*. Ano I, n.10, 1947. p.124.

⁵⁵ Depoimento do pedreiro Manuel Fernandes Tomé. Arquivos do DOPS. Dossiê 50-Z-2, v.6, grifo meu.

⁵⁶ Para a lista completa dos indiciados no quebra-quebra, com profissões, endereços e as ligações estabelecidas pelo DOPS com o PCB, ver: Duarte, A. L. *Cultura popular e cultura política no pós-guerra: redemocratização, populismo e desenvolvimentismo no bairro da Mooca, 1942-1973*. Campinas, 2002. Tese de doutoramento, Unicamp. p.271-3.

⁵⁷ Essa percepção instrumental da política, onde o voto deve ser retribuído com a proteção, está sugerida em: Martinez-Allier, V. e Boito Jr., A. “1974: enxada e voto”. In: Cardoso, F. H. e Lamounier, B. *Os partidos e as eleições no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. p.250. Essa percepção acerca do papel do poder público foi constatada também por Alba Zaluar em sua pesquisa na Cidade de Deus. Cf. Zaluar, A. *A máquina e a revolta: as representações populares e o significado da pobreza*. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p.229.

⁵⁸ *Correio Paulistano*, 2.08.47, p.2.

⁵⁹ Para uma discussão de como as ambigüidades adhemaristas podem ter contribuído para a ação popular organizada, ver: French, J. “Workers and the rise oh Adhemarista populism in São Paulo, Brazil, 1945-1947”. *The Hispanic American Historical Review*, v.68, n.01, Feb. 1988.

⁶⁰ Moisés, J. A. “Protesto urbano e política: o quebra-quebra de 1947”. In: *Cidade, Povo e Poder*. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p.58.

⁶¹ Arquivos do DOPS, prontuário 85.193.

⁶² French, J. *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classe em São Paulo, 1900-1950*. Trad. Lólio de Oliveira. São Paulo/São Caetano: Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1995. p.202-4. Nessa mesma eleição de janeiro de 1947 Carmem Saviato foi a terceira comunista mais votada, com 650 votos.

⁶³ As demissões parecem ter sido revertidas com a criação de uma “comissão de solidariedade aos colegas demitidos e suspensos”, que coletou o suficiente para contratar advogados e provar que a causa das demissões era “a luta por aumento de salários”. Em 16 de julho de 1949, Antônio Aguiar aparece como um dos fundadores do jornal *O breque*, dos funcionários da CMTC. Arquivos do DOPS, prontuário nº 57.725.

⁶⁴ Arquivos do DOPS. Dossiê 50-Z-2-928.

⁶⁵ Arquivos do DOPS, prontuário 57.725.

⁶⁶ “... no aniversário das arruaças de 1º de agosto, preparam-se, nesta capital, novos atentados à propriedade pública e particular, como incêndios a bancos e repartições públicas e depredações de veículos da CMTC”. Arquivos do DOPS. Dossiê 50-Z-2-373. Por quase uma década esse tipo de relatório se repetiu, talvez garantindo os empregos dos agentes.

⁶⁷ Diversos motins urbanos se espalharam pelo Brasil. Depois de São Paulo, vieram Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Natal, Uberlândia e outras cidades: “o povo, acossado pela fome, revolta-se e vem para as ruas. E o governo na mesma tranqüilidade, na mesma inconsciência!”. Duarte, P. “Aos currais de Augias”. *Revista Anhembi*, n.22, v.VIII, set. 1952.

⁶⁸ Sobre a noção de “autoritarismo socialmente implantado” Ver O’Donnell, G. “E eu com isso? Notas sobre sociabilidade e política na Argentina e no Brasil”. In: *Contrapontos: autoritarismo e democratização*. São Paulo: Vértice, 1986. p.142.