

Entre o lúdico e o trágico:

as crianças, as ruas e o trânsito de veículos na São Paulo moderna (1890-1937)

ESMERALDA BLANCO BOLSONARO DE MOURA*

Considerações preliminares

Entre os derradeiros momentos do século XIX e as quatro primeiras décadas do século seguinte, as crianças se tornaram, em São Paulo, um ponto de confluência entre medidas regulamentares que, não obstante relativas a questões específicas da administração municipal, nelas identificaram uma variável ora mais, ora menos expressiva, dentre as que a legislação deveria considerar em sua tentativa de organizar o cotidiano da cidade. Momento, em que as autoridades municipais, assim como a imprensa, parecem despertar para o fato de que a cidade havia incorporado novos elementos que se desdobravam em situações perigosas, situações às quais as crianças mostravam-se particularmente expostas em virtude, principalmente, de fazer das ruas espaço de brincadeiras, prática de longa data incorporada a seu cotidiano e ao cotidiano de suas famílias.

A cidade mostrava-se pródiga em ofertar à criançada possibilidades para brincar, umas entrelaçadas, de fato, às novidades da São Paulo moderna, outras, aos resquícios da cidade imperial, a elementos remanescentes de outros tempos. Convidativa, enfim, a aventuras muitas vezes perigosas, a capital paulista começou a distinguir-se, na imprensa, mediante a ocorrência praticamente diária de acidentes de trânsito - atropelamentos, sobretudo - em que crianças e adolescentes entregues às brincadeiras nas ruas viam-se envolvidos.

As crianças atraíam, de fato, a atenção de quem se dispunha a observar os transeuntes São Paulo afora. Nos jornais, as notícias sobre a presença sobretudo de garotos nas ruas repetiam-se à exaustão, ilustrativas quanto aos termos de sua interação com a cidade. Crianças que, olhares pregados no céu à cata de balões, pés apoiados nos estribos dos bondes ou flutuando no espaço em meio à disputa pela bola, pensamento imerso nas brincadeiras e alheio aos perigos que a cidade apresentava, incentivaram

* Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Doutora.

intervenções das autoridades municipais, respaldadas nos trâmites processuais e que se viam verdadeiramente legitimadas, perante a população, por intermédio da imprensa.

Paulatinamente, portanto, a municipalidade passaria a cercear ou a impor limites aos pequenos prazeres da garotada, fosse em razão do perigo que neles percebia, fosse em razão de considerá-los inadequados à cidade que pretendia tornar moderna e, em seu entendimento, civilizada. Firmava-se, assim, mediante a legislação municipal, a convicção, corrente na cidade, de que as ruas já não eram apropriadas - se é que um dia o haviam sido na opinião dos contemporâneos - às práticas lúdicas da garotada.

Rua: quintal das crianças em São Paulo

Com essa frase, o *Jornal do Commercio* noticiava, em princípios de 1924, o atropelamento de Domingos, de nove anos de idade que, ao ser "apanhado pelo automóvel n. 885", resultara ferido no lábio, no maxilar e na região frontal esquerda (JC, 29 de janeiro de 1924). Em meados de outubro do ano anterior, ao comentar o ocorrido com a menina Clara, de cinco anos de idade, atropelada por um automóvel e "em estado gravíssimo", o mesmo periódico referia-se ao número expressivo de menores de idade atropelados somente nesse mesmo mês (JC, 15 de outubro de 1923). Dias depois, já em fins de 1923, ao registrar o acidente que vitimara a menina Adelina, de oito anos de idade, chamava mais uma vez a atenção dos leitores para o fato de que registrar ocorrências envolvendo crianças a brincar nas ruas e veículos que por elas transitavam tornara-se corriqueiro na cidade, pois era raro o dia em que se deixava de noticiar dois ou mais atropelamentos de menores de idade (JC, 21 de dezembro de 1924).

Não obstante os atropelamentos estivessem mais diretamente relacionados ao crescente trânsito de veículos cidade afora, com consequências que se agravavam a cada dia, em clara demonstração dos riscos que envolviam a vida na São Paulo moderna, é necessário pontuar que o cotidiano na cidade jamais fora totalmente desprovido de perigo em relação às crianças - e, também, aos adolescentes - que haviam sido e continuavam a ser vítimas, nas ruas, de circunstâncias em que estavam presentes elementos nem sempre próprios dos novos tempos. As ruas da cidade haviam se transformado em "quintais para crianças", insistia o *Jornal do Commercio* em junho de

1924, ao noticiar o acidente que vitimara Pedro, sete anos de idade, às vésperas do dia de São João: ansioso por apanhar um balão, o menino vira sua correria na avenida Brigadeiro Luiz Antonio acabar em ferimentos graves ao ser atropelado por um automóvel (JC, 24 de junho de 1924).

A conclusão do Jornal do Commercio encontra respaldo em documentação processual e, também, em documentação oficial, prestando-se a fazer a síntese da relação das crianças com as ruas paulistanas no primeiro meio século de governo republicano. Já em 1907, o Prefeito Antonio Prado apontava em seu relatório três acidentes ocorridos com crianças e os bondes da The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Limited, casos em que os elementos do inesperado prevaleciam. Em um dos casos, ocorrido na avenida da Intendência no mês de fevereiro - possivelmente durante os festejos de Carnaval - a criança, "com medo de um bando de mascarados" atravessara a linha do bonde e fora colhida pelo mesmo. Para Antonio Prado, a média anual dos desastres fora "insignificante" naquele ano.¹ A partir de fins do século anterior a administração municipal voltara-se para a necessidade de organizar a circulação de veículos na cidade, mediante normas que previam a identificação dos mesmos, assim como o ato de dirigir, estabelecendo os requisitos mínimos necessários para ser motorista. A regulamentação previa que os veículos fossem registrados, portassem placa com o número correspondente, que tivessem dispositivos sonoros capazes de serem ouvidos à distância, lanternas que permitissem visualizá-los à noite. Em 1903, ainda na administração Antonio Prado, a preocupação da municipalidade incidiria sobre o "carro automóvel", isto é, todo veículo munido de motor mecânico de qualquer natureza, cujo alvará de licença seria expedido após "garantias de solidez" em relação ao funcionamento, devendo "todos os aparelhos" estarem dispostos de modo a não oferecer perigo, "espantar animais, nem dar lugar à formação de gases e vapores incômodos". A carta de habilitação era exigida e seria concedida desde que o interessado em obtê-la demonstrasse conhecer bem o veículo, a forma de manobrá-lo, e fosse portador dos "requisitos necessários de prudência, sangue frio e visualidade". O condutor do automóvel deveria "estar em condições de dispor sempre da velocidade do veículo de

¹ Relatório de 1907 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Dr. Antonio da Silva Prado. São Paulo: Typographia de Vanorden & Co., 1908, p. 96-97.

forma a moderá-la ou mesmo anulá-la, [caso pudesse] constituir (...) causa de acidente, transtorno ou obstáculo à circulação". Em "lugares estreitos" ou em lugares onde houvesse acúmulo de pessoas, a velocidade deveria manter-se igual à "de um homem a passo". Os limites de velocidade previstos pelo regulamento não poderiam ultrapassar trinta quilômetros horários em "campo raso", vinte nos locais habitados e doze nas ruas centrais da cidade, limites que deveriam ser reduzidos quando necessário, conforme o número de pessoas nos veículos em trânsito. A Prefeitura Municipal previa a aplicação de multas aos infratores, de 20\$000 a 50\$000 conforme a gravidade da infração.²

No decorrer do período analisado, a legislação municipal tornar-se-ia mais complexa a respeito, acompanhando a crescente complexidade apresentada pela cidade. Aos regulamentos mais abrangentes somar-se-iam medidas pontuais como a determinação, em 1923, de que a Light providenciasse no sentido de manter abaixada uma das traves do bonde durante o percurso. A medida, assinada pelo Prefeito Firmiano M. Pinto, estabelecia critérios de circulação aos demais veículos sempre que um bonde parasse "exclusivamente para receber ou deixar passageiros", caso em que deveriam igualmente parar se estivessem do lado em que a trave fora suspensa, podendo prosseguir em marcha lenta do lado em que a trave estivesse descida.³ Em 1926, o Prefeito Pires do Rio regulamentaria o serviço de auto-ônibus. Dentre as atribuições dos cobradores constavam a de proibir que passageiros viajassem no estribo do carro e a de favorecer o embarque e desembarque de "pessoas idosas, doentes ou aleijadas", assim como de crianças.⁴

A regulamentação, inspeção e fiscalização do trânsito de veículos passou, assim, a fazer parte do cotidiano da administração municipal. A partir desses procedimentos, a imprensa paulistana também mantinha-se atenta às ocorrências suscitadas por questões relacionadas ao trânsito na cidade. Afinal, a convivência entre rodas de veículos de

² Acto nº 146 de 26 de fevereiro de 1903. Leis e Actos do Município de S. Paulo do anno de 1903. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1904.

³ Lei nº 2.654, de 22 de setembro de 1923. Leis e Actos do Município de S. Paulo do anno de 1923. São Paulo: Casa Vanorden, 1924.

⁴ Acto nº 2.714 de 1º de dezembro de 1926. Leis e Actos do Município de S. Paulo do anno de 1926. São Paulo: Casa Vanorden, 1927.

natureza variada, patas de animais de carga e passos humanos que transpunham São Paulo em meio aos afazeres do dia a dia, possuía um lado conflituoso que se mostrava intenso quanto às crianças.

Além do destaque que logrou obter na imprensa em suas múltiplas formas, essa intensidade é evidenciada em documentação processual, em casos elucidativos não só quanto à relação das crianças com a cidade mas, igualmente, quanto às várias formas de transição nas quais desdobrava-se o contínuo aflorar da cidade moderna. O acidente de que foi vítima o menino Armando é ilustrativo sobre uma São Paulo em permanente transição, bem como sobre a convivência e o choque - nesse caso, literal - entre o moderno e o arcaico. Na manhã de 18 de novembro de 1925, uma carroça, carregada de tábuas encalhara em frente à linha dos trens da Companhia Cantareira, obstruindo a passagem de uma máquina que iria recolher-se à oficina da estação do Tamanduateí. O carroceiro tentava orientar os quatro animais que puxavam a carroça, enquanto o foguista e o maquinista da Cantareira forçavam as rodas para desimpedir a passagem. Não obstante a tentativa do carroceiro em afastar as crianças que acompanhavam o caso, um brusco movimento dos animais fez revolver algumas tábuas que acabaram por comprimir o menino, produzindo-lhe gravíssimas lesões que ocasionaram sua morte.

Na cidade moderna, os atropelamentos frequentes - somados a outros acidentes que envolviam veículos - não deixavam, no entanto, de inserir novos elementos à relação das crianças com as ruas paulistanas, tornando-a controversa. As críticas às brincadeiras de rua que, de fato, demonstravam ser perigosas, dada a exposição das crianças a atropelamentos diários, modernizavam-se igualmente, ao sabor das novas características que a cidade passara a lhes imprimir. Não é possível omitir que, se os veículos possuíam uma dimensão prática - cumpre lembrar que muitas crianças percorriam as ruas no afã de pequenos afazeres, como a venda e a entrega de mercadorias -, se exigiam menor disponibilidade de tempo na transposição de distâncias, apresentavam, também, uma dimensão lúdica, conferida pelo movimento que lhes era inerente, pela velocidade que podiam desenvolver, pela possibilidade de deslocamento no espaço a que se prestavam, sem falar da atração exercida, no caso dos "carros automóveis" e "autocaminhões", pelas máquinas sobre os pequenos.

Dessa forma, às crianças atropeladas, muitas vezes em meio ao envolvimento com brincadeiras múltiplas pela cidade, somavam-se as que se feriam em virtude de "chocar" veículos, assim como as que, possivelmente movidas pela curiosidade, punham-se a mexer em seus dispositivos - breques, por exemplo -, provocando acidentes graves, por vezes, fatais.

Atropelamentos e acidentes implicando veículos na cidade de São Paulo vitimaram, assim, no decorrer dos decênios iniciais do século XX, um número significativo não só de crianças mas, igualmente, de adolescentes, umas e outros muitas vezes entregues às brincadeiras nas ruas, nem sempre abandonados ou sem familiares que pudessem por eles se responsabilizar.

Em meio a brincadeiras infantis e a motoristas apontados ora como cuidadosos, ora como descuidados, motoristas que socorriam as vítimas e que se evadiam após os acidentes, motoristas que trafegavam na contramão ou - conforme os critérios da época - em alta velocidade por suas ruas, a capital paulista começou a distinguir-se, na imprensa, mediante o número expressivo de crianças vitimadas em atropelamentos. Assim, a conclusão do *Jornal do Commercio* em fins de 1923:

Em nenhuma cidade do mundo o visitante vê tamanha multidão de crianças na rua como em São Paulo. Nas ruas, elas jogam futebol, cabra-cega, 'pique', etc. Infelizmente, em nenhuma cidade populosa do mundo é tão grande o número de crianças mortas ou feridas por automóvel (JC, 21 de dezembro de 1923).