

O bonde nos trilhos da poesia e da prosa: História, literatura e transporte coletivo no Rio de Janeiro (1859-1881)¹

The tram on the tracks of poetry and prose: History, literature and public transport in Rio de Janeiro (1859-1881)

Silvia Cristina Martins de Souza *

Resumo

O processo de introdução e expansão dos bondes no cotidiano da cidade do Rio de Janeiro produziu transformações tanto no espaço urbano, quanto nos hábitos, costumes e comportamentos da população. Este artigo analisa algumas destas mudanças utilizando como fontes folhetins, narrativas de viagens e poesias, por meio das quais seus autores apresentaram suas visões sobre um tempo vivido com imprevisibilidade e apreensão em face às novidades introduzidas pelo progresso.

Palavras chave: história; bondes; literatura; Rio de Janeiro.

Abstract

The process of introduction and expansion of tram rails in the daily life of Rio de Janeiro's city produced transformations both in urban space and in habits, customs and behaviors of the population. This article analyzes some of these changes using daily or weekly novels, travel narratives and poetry, through which their authors presented their visions about a time lived with unpredictability and apprehension in the face of innovations introduced by progress.

Keywords: history; rails; literature; Rio de Janeiro.

*Num bond eu lia o Bond.
Bond, bom de ler-se em Bond.
Por ser um pequeno Bond,
Bom de abrir-se em qualquer bond.*

* Doutora em História pela Unicamp, professora da Universidade Estadual de Londrina e dos Programas de Pós-Graduação em História desta universidade e da Universidade Estadual de Ponta Grossa. E-mail: smartins@uel.br

¹ Este artigo apresenta resultados de pesquisas desenvolvidas no estágio de Pós-Doutoramento realizado na Universidade Estadual do Rio de Janeiro (2014-2015), supervisionado pela Prof.^a Dr.^a Tania Bessone.

Estes versos foram publicados num jornal, intitulado *O Bond*, no dia 19 de novembro de 1882. Por meio deles, é possível constatar que, pouco mais de duas décadas da inauguração da primeira linha de bondes no Rio de Janeiro, este meio de transporte havia sido incorporado ao cotidiano da cidade a ponto de emprestar seu nome a um jornal que se apresentava como opção de passatempo a seus usuários.

Mas estes versos também nos oferecem indícios que apontam para a presença de tensões neste processo, pois a leitura de passatempo foi um hábito incorporado pelos passageiros para preencher os longos tempos de viagens ou de espera nos pontos dos bondes, dos quais inúmeras notas contendo reclamações sobre os serviços prestados pelas companhias de carris, publicadas nos jornais da época, são também um testemunho.

A espera nos pontos de embarque e o retardo no tempo das viagens são, todavia, parte de uma história mais ampla dos transportes coletivos do Rio de Janeiro, que vem sendo contada há algum tempo. Os primeiros trabalhos sobre o tema começaram a ser produzidos nos anos 1930. Neles prevaleceram os relatos sobre a fundação, funcionamento e trajetória das empresas, informações sobre os empresários e dados quantitativos sobre os passageiros.²

Na década de 1970, o tema começou a ser objeto de pesquisas acadêmicas, notadamente na área de urbanismo, momento em que começaram a surgir os primeiros questionamentos a algumas interpretações cristalizadas pelos estudos anteriores como, por exemplo, o tom elogioso dispensado às empresas e empresários vistos como propulsores do progresso.³

A partir dos anos 1980, os estudos começaram a se transformar tanto em relação às perspectivas teóricas, quanto aos assuntos privilegiados e áreas de conhecimento em que foram realizados. Desde então, a tendência entre os historiadores que abordam o tema tem sido deslocar o campo de visão das empresas e empresários para as relações entre usuários dos bondes, trabalhadores do setor, empresas e estado.⁴

² DUNLOP, Charles Julius. *Apointamentos para a história da Estrada de Ferro do Corcovado*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1951; SANTOS, Francisco Agenor de Noronha dos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1934.

³ ABREU, Maurício de A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008 e STIEL, W.C. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: Mc Graw Hill do Brasil, 1978.

⁴ MOURA, Ana Maria da Silva. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores de escravos*. São Paulo: HUCITEC, 1988; SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992; RAISON, Déborah. *Ventos da Modernidade: os bondes e a cidade do Rio de Janeiro* -

Alinhando-se a esta última vertente, este artigo tem como objetivo analisar as mudanças que os bondes provocaram no cotidiano do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX, mais especificamente nos hábitos, costumes e comportamentos da população, a partir de um *corpus documental* de natureza literária, composto por folhetins, narrativas de viagem e poesias.

As aproximações entre História e Literatura não são se constituem uma novidade nos dias de hoje. Graças a um debate historiográfico travado nos anos 1970, que problematizou novos temas, objetos e abordagens, obras literárias têm sido utilizadas em estudos de historiadores que se debruçam sobre questões diversificadas tais como cultura urbana, imaginário e sensibilidades. Desta aproximação emergiu uma tensa discussão sobre as fronteiras entre História e Literatura e sobre o ceticismo historiográfico relacionado às incertezas acerca do *status* científico do conhecimento histórico.⁵

No Brasil, este debate teve repercussões entre historiadores adeptos de diferentes matrizes teóricas que, grosso modo, se dividiram em duas posições opostas e antagônicas: de um lado, os que compartilham a noção de que a Literatura pode ser tomada como um documento que deve ser lido, desconstruído e submetido ao mesmo escrutínio que qualquer outro testemunho pelo historiador e, de outro lado, os que, aproximando os discursos histórico e literário, não vêem diferenças entre eles e consideram o discurso literário instituidor da própria realidade.

Compartilho com outros autores, alinhados à primeira posição, a noção de que as práticas discursivas são também práticas sociais, o que significa dizer que tanto os chamados documentos históricos podem ser interrogados a partir de uma perspectiva literária,⁶ quanto obras literárias podem ser inquiridas de um ponto de vista histórico, transformando-se em mais

1850/1880. Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro, UFRJ/ IFCS, 2000; TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que carrega e transporta é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói, UFF, 2005 e WEID, Elizabeth Von der. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. 2004. Disponível em www.casaruibarbossa.gov.br/.../FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf; Acessado em 22/08/2014.

⁵ Nos anos 1970, este debate mobilizou historiadores, literatos, filósofos e linguistas em torno da noção de *linguistic turn*. Dentre os historiadores, foram representativas as intervenções de nomes tais como os de Lawrence Stone, Eric Hobsbawm, Carlo Ginzburg, Peter Burke e François Hartog. Ver para o assunto BARROS, José D'Assunção. História e Literatura: novas relações para os novos tempos. *Contemporâneos: Revista de Artes e Humanidades*, n. 6, maio/outubro, 2010.

⁶ Ver, como exemplo, o trabalho de João Hansen (*A Sátira e o Engenho*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990) com as atas de Câmara da Bahia e processos inquisitoriais seiscentistas.

uma ferramenta de investigação para o historiador.⁷ Vistas a partir desta perspectiva, as obras literárias são maiores que as intenções de seus autores, e podem nos contar muito mais do que eles se propuseram ao escrevê-las.

Tomando tais pressupostos como ponto de partida, folhetins, narrativas de viagens e poesias serão utilizados neste artigo como uma expressão dos seus autores como sujeitos históricos, que neles apresentaram suas versões sobre um tempo vivido com imprevisibilidade, apreensão e indeterminação em face às novidades introduzidas pelo progresso.⁸

* * *

No início do século XIX, a capital do império do Brasil era uma cidade com ruas estreitas, sinuosas, esburacadas e sem pavimentação, nas quais se acotovelam mercadorias e pessoas. As casas eram pequenas e simples. Nas suas ruas estreitas, lama e poeira

se alternavam dependendo das chuvas ou do calor. A população andava descalça e mal vestida, com escravos que transportavam cadeirinhas ou carregamentos de mercadorias, cruzando com vendedores ambulantes levando cestos, burricos carregados de hortaliças, frutas ou outras cargas. Havia todo tipo de animais pelas ruas: cães, gatos, cabritos, até perus. Muita gente andando a pé ou a cavalo.⁹

Foi neste Rio de Janeiro, de estrutura física tacanha, que se organizaram os primeiros transportes coletivos movidos a tração animal na primeira metade do século XIX. Inicialmente apareceram as diligências, logo seguidas pelas gôndolas, ônibus e tálburis,¹⁰ os quais começaram a conviver e a disputar espaço com carroças, seges, carruagens de quatro rodas, carros de boi e cabriolets,¹¹ bem como com uma infinidade de carregadores que realizavam serviços básicos da cidade a pé, tais como o transporte do lixo e a condução de pipas d'água e de águas servidas.

⁷ Ver, dentre outros, os trabalhos de Sidney Chalhoub, Margarida de Souza Neves, Leonardo Afonso de Miranda Pereira e Jefferson Cano.

⁸ NEVES, Margarida de Souza. Literatura: prelúdio e fuga do real. *Tempo*, vol. 9, n.17, julho de 2004.

⁹ VON DER WEID, op. cit., p. 5.

¹⁰ As diligências surgiram em 1817 e eram espécies de carruagens puxadas por quatro cavalos. Os ônibus surgiram em 1839, eram carros fechados de dois andares, puxados por quatro cavalos, que tinham capacidade para acomodar mais passageiros do que diligências. As primeiras gôndolas apareceram em 1842. Eram espécies de pequenos ônibus puxados por pares de bestas, com capacidade para nove passageiros. Tálburis ou caleches eram carros pequenos, de duas rodas e dois assentos, puxados por um só animal, que surgiram no Rio em 1846.

¹¹ Cabriolet era um carro de duas ou quatro rodas, de capota móvel, puxado por um cavalo.

A introdução destes novos meios de locomoção provocou diferentes reações na população carioca. Por ocasião do aparecimento dos tálburis, um autor anônimo publicou uma nota no *Jornal do Commercio* em que dizia:

Os meios de condução aumentam rapidamente nesta nossa boa cidade do Rio de Janeiro. Já tínhamos ônibus para todos os arrabaldes da Corte, vieram depois as gôndolas percorrer as linhas da Glória e da Cidade Nova e, ontem, surgiram os tálburis, ou carrinhos de duas rodas, puxados por animal, que estacionam na rua Direita, junto à igreja da Cruz e que, por 1\$ a hora, correm toda a cidade e arrabaldes. Os novos tálburis são muito asseados e cômodos. Os cocheiros que governam, sentados ao lado do passageiro, vestem com muita decência. A empresa é proveitosa para o público e por isso fazemos votos por sua prosperidade.¹²

Para além do registro da novidade, o autor desta nota parecia procurar convencer os potenciais usuários dos tálburis de que eles representavam um ganho para a população, tanto em função do preço módico da passagem, quanto em relação às condições de comodidade, decência e asseio que ofereciam.

O destaque dado a estes pontos nesta nota fazia sentido à época. A população da cidade estava habituada a ver os mais pobres andando a pé, a cavalo ou quando muito em diligências e os membros das elites em seus transportes próprios e individuais. Possuir um meio de locomoção particular naquele contexto era símbolo de *status*, a ponto de alguns proprietários trazerem seus títulos nobiliárquicos afixados na parte da frente dos seus carros. Era comum, também, que aqueles que alugassem algum veículo particular, vestissem o boleeiro e o laçao com libré de sua casa para fazer passar os carros como seus.¹³

Diante disto, não surpreende que houvesse resistência aos transportes coletivos por parte de alguns segmentos da população. O caso das diligências é exemplar, neste sentido. Apesar de facilitarem o deslocamento de um maior número de pessoas, elas “recebiam passageiros descalços e sem colarinho... e transportavam trouxas de roupa e pequenas cargas, tabuleiros com doces, verduras e frutas, das que eram vendidas pelos mercadores ambulantes”.¹⁴ Para uma elite acostumada à segmentação social, a “mistura” que os novos meios de transporte proporcionavam não era vista com bons olhos, por isto os tálburis podiam representar um ganho, como sugerido na

¹² *Jornal do Commercio*, 13 de outubro de 1846.

¹³ TERRA, op. cit., p. 63.

¹⁴ SANTOS, op. cit., p. 221.

nota do *Jornal do Commercio*, pois neles, diferentemente das diligências, os cocheiros vestiam-se com decência, os carros eram cômodos e aseados, além de transportarem no máximo duas pessoas, garantindo que a separação entre ricos e pobres se mantivesse dentro de limites “aceitáveis”.

As mudanças no cotidiano da cidade tornaram-se ainda mais visíveis quando os transportes coletivos sobre trilhos nela foram introduzidos. A primeira linha de bonde puxado a burros foi inaugurada em 30 de janeiro de 1859 e era de propriedade da Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa Vista na Tijuca, também conhecida como Companhia Ferro Carril da Tijuca. Estes bondes foram apelidados pelos cariocas de maxambombas, possivelmente por “analogia aos trens da Estrada de Ferro D. Pedro II que iam até um engenho com este nome na zona rural”.¹⁵

A Companhia Ferro Carril da Tijuca teve, porém, vida curta e seus serviços foram suspensos em 1866. Dois anos depois, o engenheiro norte americano Charles Greenough recebeu concessão do governo imperial para organizar uma companhia de carris com capital estrangeiro. Esta empresa, denominada Botanical Garden Rail Road Company, foi organizada nos Estados Unidos e teve seus trabalhos inaugurados com uma linha que ligava a Rua do Ouvidor ao Largo do Machado passando pelo Largo da Carioca, Rua da Ajuda, Passeio Público, Largo da Lapa, Rua da Glória e Rua do Catete. Em 1882, a empresa transferiu sua sede para o Rio de Janeiro passando a chamar-se Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico.¹⁶

“Bonde” foi a palavra utilizada, no lugar de “carris”, em muitas cidades brasileiras que implantaram este meio de transporte. Segundo Dunlop, a origem do termo esteve diretamente relacionada com

um sistema de bloco de cinco passagens instituído pela Botanical Garden para facilitar o troco, na medida em que as moedas no valor das passagens eram raras. Os blocos eram comprados nas estações e as passagens tinham escrito em cima o nome da companhia, a palavra *bond* (título), o valor e um desenho do veículo. Por analogia, o povo passou a chamar o veículo pela palavra que o acompanhava. Em pouco tempo, o termo generalizou-se.¹⁷ [grifos no original]

A partir do sucesso da Botanical Garden, outras empresas se formaram mais ou menos na mesma época. De acordo com Lino D’Assunção, bastou uma companhia conseguir concessão para estabelecer linhas de veículos sobre trilhos de ferro “para pulularem as empresas de *bondes* como cogumelos

¹⁵ VON DER WEID, op. cit., p. 7.

¹⁶ Ibidem, p. 8.

¹⁷ DUNLOP apud VON DER WEID, op. cit., p.1.

no mato num dia de sol depois de quatro de chuva”.¹⁸ Estas companhias disputavam palmo a palmo as concessões para instalação de trilhos, sobretudo no centro da cidade, local particularmente cobiçado em função da quantidade de pessoas que nele circulava diariamente.¹⁹

Com o passar do tempo, linhas de bondes também foram introduzidas nas províncias do império. Em 1872, a Companhia de Carros de Ferro começou a circular em São Paulo com 6 carros e, em 1885, já possuiria 27 deles em circulação.²⁰ No ano de 1880, São Salvador dos Campos dos Goytacazes, cidade do interior da província do Rio de Janeiro, possuía bondes nos quais 14.049 pessoas transitavam anualmente.²¹

Tamanho foi o fascínio que este tipo de transporte exerceu sobre os habitantes das províncias que, de acordo com Lino D’Assunção,

Não houve aldeia que não fizesse constituir o seu progresso numa linha de *bondes*.

Uma cidade conheci eu que tinha uma linha de *bondes* servida por um *bonde*... e dois burros, um que trabalhava de manhã e outro de tarde.

Mas o cúmulo do gênero é o seguinte:

Quando a estrada de ferro São Paulo e Rio de Janeiro estava para chegar a Lorena, levantou-se grande grita na cidade contra o traçado daquela estrada de ferro porque passava naturalmente junto da povoação.

Houve petições, requerimentos ao governo e à Companhia, ao empreiteiro e à província para que o caminho de ferro passasse meia légua afastado da cidade. E querem saber a razão principal que se dava para errar assim o traçado? – “A fim de poder acompanhar no progresso suas irmãs da província e ter também a sua linha de *bondes*”.²² [grifos no original]

Também significativa para a Corte foi a expansão dos trens suburbanos da Estrada de Ferro D. Pedro II, nos anos 1870. Estes trens passaram a

¹⁸ D’ASSUNÇÃO, Lino de. *Narrativas do Brasil (1876-1880)*. Rio de Janeiro: Livraria Contemporânea de Faro & Lino, 1881, p. 168-9.

¹⁹ O surgimento destas empresas se deu a partir de diferentes formas. Uma delas foi o recurso inicial ao capital estrangeiro e a posterior nacionalização das companhias, como foi o caso das companhias do Jardim Botânico e de São Cristóvão. Outra forma foi o processo de fusão de pequenas companhias, o que levou ao privilégio de certas zonas da cidade por passarem a monopolizá-las, como ocorreu com a Companhia de Carris Urbanos, que surgiu da fusão das companhias Locomotora, Fluminense, Carioca & Riachuelo e Santa Teresa. E, por fim, algumas empresas se formaram a partir da associação dos concessionários das companhias de bondes a algum empreendimento imobiliário. A Companhia Ferro Carril de Vila Isabel encontra-se neste caso. Ela surgiu ligada à formação do bairro de Vila Isabel e posteriormente incorporou empresas menores, garantindo o monopólio da área em que atuava. (VON DER WEID, op. cit., p. 9-14)

²⁰ STIEL, op. cit., p. 47.

²¹ *Gazeta da Tarde*, 6 de agosto de 1880.

²² D’ASSUNÇÃO, op.cit., p. 168.

ligar o centro da cidade às freguesias suburbanas e ainda rurais, transformando tais áreas em opções de moradia para as parcelas mais pobres da população.²³

Todos estes investimentos possibilitaram que, ao adentrar os anos 1880, o Rio de Janeiro contasse com uma teia de linhas de carris e ferrovias que envolvia grande parte de sua área urbana. De acordo com a Polícia da Corte, em 1884 a cidade possuía 344 bondes em circulação.²⁴

A presença expressiva dos bondes na cidade não passou despercebida ao viajante alemão Carl Von Koseritz. Em 1883, quando esteve no Rio, ele afirmou não acreditar existir

(...) outra cidade no mundo em que haja tantas linhas de bondes quanto aqui, é mesmo incrível como milhares e milhares de pessoas aqui viajam de bonde. Toda a cidade desde Santa Teresa até a Tijuca é, durante léguas, cortada por linhas de bondes em todas as direções, e em todas elas se encontram bondes de cinco em cinco minutos, e estão sempre completamente cheios.²⁵

Ainda que a fala de Kosertiz deva ser relativizada, há de se reconhecer que ela é no mínimo um indicativo do impacto causado pela presença dos bondes na cidade até mesmo a um estrangeiro acostumado a conviver com eles no seu país de origem.

As impressões registradas por Koseritz datam de um momento em que o Rio de Janeiro experimentou um grande crescimento populacional, em função das levas de imigrantes que afluíram à cidade, bem como da chegada de uma população rural vinda das fazendas de café da província, sobretudo depois da abolição da escravidão, quando estas fazendas começaram a perder produtividade. De acordo com Elizabeth Von der Weid, “entre 1872 e 1890, a população urbana praticamente dobrou, passando de 274.972 a 522.651 habitantes, o que correspondeu a um aumento de 90% em dezoito anos”.²⁶

A entrada desta população transformou o centro da cidade num gigantesco mercado de trabalho informal explorado majoritariamente por escravos colocados ao ganho por seus senhores, contingente este que foi dilatado com a presença de trabalhadores imigrantes, notadamente portu-
gue-

²³ ABREU, op.cit., p. 35.

²⁴ SOARES, Luiz Carlos. *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj / SeteLetras, 2007, p. 173.

²⁵ TAUNAY, Affonso de. *No Rio de Janeiro de d. Pedro II*. Rio de Janeiro: Agir, 1947, p. 74.

²⁶ VON DER WEID, op. cit., p. 4.

ses, os quais paulatinamente começaram a delimitar para si certas posições nas atividades mais especializadas.²⁷

Mas não apenas o mercado de trabalho informal sofreu modificações. Após um período de estagnação, que vinha desde os anos 1860, ocorreu um crescimento de pequenas oficinas de artesanato e manufaturas no velho centro da cidade e na região da Cidade Nova, ao passo que se estabeleceram fábricas (sobretudo têxteis) em arrabaldes tais como Laranjeiras, Botafogo, Jardim Botânico, Gávea, Tijuca e Andaraí.²⁸

Paralelo a este fenômeno, e visando atender a uma forte demanda por habitações, aumentou o número de vilas construídas pelos proprietários das fábricas para abrigar seus trabalhadores, assim como de cortiços administrados por imigrantes portugueses e habitados por brasileiros, italianos, portugueses pobres, libertos e escravos de ganho. Com isto, foram surgindo habitações ocupadas por uma população pobre entre os bairros das elites, sendo para estas pessoas que os bondes se tornaram essenciais, por ser a opção mais econômica e rápida de deslocamento para o trabalho.

Na medida em que aumentou o fluxo destes veículos pela cidade, diferentes visões sobre as mudanças por eles operadas no cotidiano também começaram a circular. De uma delas tomamos conhecimento por meio do diplomata belga Conde d'Ursel, que esteve no Rio, em 1873, e notou que nos bondes havia a "mais democrática igualdade", concluindo que neles a "elegante baronesa" acotovelava-se "sem hesitar" ao "mais humilde escravo".²⁹

As considerações de d'Ursel são interessantes porque oferecem oportunidade para observarmos que, o que parecia óbvio ao olhar de um estrangeiro pouco acostumado aos códigos e meandros de uma sociedade escravista, torna-se menos evidente se for analisado com atenção. Se, para os brasileiros, determinar a condição social dos indivíduos pela aparência numa população altamente miscigenada não era algo fácil, para os estrangeiros a tarefa era ainda mais difícil, o que nos leva a questionar a visão de "democrática igualdade" construída por d'Ursel.

²⁷ TERRA, Paulo Cruz. *História social do transporte do Rio de Janeiro - final do século XIX e início do XX*. 2011. Disponível em <http://www.uff.br/nieparxmarxismo/MManteriores/MM2011/TrabalhosPDF/AMC372F.pdf>. Acessado em 14/06/2014.

²⁸ Nestes estabelecimentos também conviviam o trabalho escravo e o trabalho livre, embora desde 1872 houvesse uma tendência à redução do trabalho escravo nas indústrias. Segundo Luiz Carlos Soares, em 1872 o número de operários de todo o Município Neutro chegava a 18.091 e destes "apenas 2.135 eram cativos, (...) podendo-se encontrar ainda alguns poucos escravos num ramo tradicionalmente manufatureiro como o de chapéus". SOARES, op.cit., p. 157.

²⁹ Apud TAUNAY, op. cit., p. 74.

Seu possível desconhecimento sobre certas regras vigentes naquela sociedade, tais como as que determinavam que livres e libertos podiam viajar nos bondes, desde que estivessem vestidos “decentemente” e pudessem pagar suas passagens, ao passo que aos escravos era terminantemente vedado fazê-lo,³⁰ devem ter influenciado sua maneira de avaliar aquilo que viu e de chegar às conclusões a que chegou. Além disto, ele também demonstrava ignorar que a convivência entre pessoas de diferentes posições sociais nos bondes sofreu rejeições, notadamente das elites, que consideravam “imperdoável deslize de polidez misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres”.³¹ Ou seja, temos indícios suficientes para sugerir que d’Ursel estava equivocado na sua avaliação, por baseá-la na presunção da condição social do indivíduo a partir da aparência e da cor.

Algumas observações de França Júnior, folhetinista da *Gazeta de Notícias* entre 1877 e 1878, nos oferecem outros elementos e variáveis que devem ser considerados ao analisarmos afirmações tais como as de d’Ursel. Em um de seus folhetins, intitulado “Bondes”, ele diria que, o

(...) Rio de Janeiro, graças aos bondes, vive no meio da rua, contente e descuidoso como um garoto napolitano.
Quem quiser conhecer, pois, a moderna fisionomia do nosso povo, embarque nos bondes, e percorra as diversas linhas que cortam as ruas da cidade e arrabaldes em todas as direções.³²

Das palavras deste folhetinista, o bonde emergia como símbolo positivo do progresso, por permitir ao carioca a descoberta de uma “nova” cidade espacialmente dilatada em todas as direções.

De fato, os bondes passaram a ligar o centro da cidade aos arrabaldes e aos pontos de embarque e desembarque de mercadorias (terminais de barcas e ferrovias) e neste processo de ampliação passaram a desvelar uma “nova” cidade aos cariocas, bem como a beneficiar situações e propósitos diversos. Nos anos 1870, por exemplo, as idas aos teatros e aos circos foram facilitadas pelos carris. Já nos anos 1880, os abolicionistas cariocas se valeram dos bondes para ter acesso ao quilombo do Leblon, onde promoviam “ótimas festas de confraternização, batucadas animadíssimas”. No dia 13 de março de 1886,

³⁰ SOARES, op.cit., p. 191.

³¹ SILVA, op. cit., p. 25.

³² FRANÇA JUNIOR, Joaquim José de. *Folhetins*. Rio de Janeiro: Livraria de J. R. Santos, 1926, p. 146. Estes folhetins foram escritos e publicados na *Gazeta de Notícias*, entre 1877 e 1878, e posteriormente transformados em livro. Neste artigo utilizamos a edição de 1929.

teve lugar um destes festejos que varou a noite e terminou com uma caminhada animada pela cantoria dos quilombolas até chegar ao “Largo das Três Vendas, na Gávea, onde ficava o ponto final do bondinho puxado a burro que os traria de volta à civilização”.³³ Foi ainda o bonde que, em 1888, possibilitou que uma grande parcela da população carioca se deslocasse das partes mais afastadas da cidade para participar dos festejos pelo retorno de Pedro II de sua segunda viagem à Europa, enchendo as ruas do Largo do Paço até o Arsenal da Marinha. De acordo com Raul Pompéia, nesta ocasião,

os bondes não podiam conter a lotação desmedida do tráfego, principalmente da volta. Os passageiros agarravam-se em cachos, pelas colunas, depois de encher os bancos e as plataformas; galgavam, oito, dez e mais, a própria coberta dos carros, que por milagre não cedia ao peso.³⁴

Todavia, e ainda com base nas impressões registradas por França Júnior, este espraiamento urbano não apenas facilitou o deslocamento e descortinou uma “nova” cidade, como passou a incidir sobre hábitos e costumes da população:

Antes dos bondes, as moças do saco do Alferes, São Cristóvão, Gamboa e seus adjacentes compravam aos italianos as fazendas e aviamentos para seus vestidos.

Se por acaso vinham à rua do Ouvidor, era por ocasião de luminárias, visitas de igrejas, ou qualquer festa, enfim, que abalasse o Rio de Janeiro.

No dia seguinte comentava-se pela vizinhança o fato que assumia as honras de um acontecimento.

Depois da civilização do trilho urbano, a coisa mudou de figura.

Entram sozinhas aos cardumes pelo Largo de São Francisco e lá vão para a loja do Godinho sortir-se de rendas, fitas, soutaches, entremeios, agulhas, linhas, etc., etc.³⁵

Ainda que reconhecesse no bonde um elemento propulsor do progresso, este mesmo progresso tinha, na visão deste folhetinista, uma face negativa, da qual a maneira como as mulheres passaram a transitar sozinhas pelas ruas da cidade era um indicativo. Por meio desta observação, ele deixava transparecer seu temor pela “degradação” dos costumes à qual o bonde

³³ SILVA, Eduardo. *As camélias do Leblon e a abolição da escravatura*. s/d, p. 4. Disponível em http://web-cache.googleusercontent.com/search?q=cache:w8YlntU8wPAJ:www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_EduardoSilva_Camelias_Leblon_abolicao_escravatura.pdf+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br; Acessado em 08/08/2014.

³⁴ POMPÉIA, Raul. *Crônicas do Rio*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1996, p. 37-8.

³⁵ FRANÇA JÚNIOR, op. cit., p. 6.

supostamente estava levando aquela sociedade. Esta “degradação” parecia ser por ele ainda mais lamentada por proporcionar um “embaralhamento” social, pois os bondes teriam facilitado o acesso de mulheres provenientes de bairros pobres como Saco do Alferes, São Cristóvão, Gamboa à rua do Ouvidor, tradicional reduto de uma clientela “nobre”. Desta forma, outro sentido pode ser atribuído às palavras deste folhetinista que, ao vivenciar experiências e situações inéditas, fazia-se porta voz de um sentimento de insegurança e suspeição disseminado entre as elites para as quais a hierarquização e a segmentação sociais eram caras e as “misturas” entre “desiguais” condenadas social e moralmente.

Foi ainda com o olhar voltado para as diferenças sociais que, em outro dos seus folhetins, França Júnior convidou seus leitores a realizarem um estudo da “moderna fisionomia” da cidade e de sua população embarcando com ele numa viagem imaginária num dos bondes que cortavam suas ruas.

Nas suas palavras, cada bairro do Rio tinha sua “feição especial”, tanto que os hábitos dos moradores de bairros como o Caju não se pareciam com os “do Rio Comprido ou Tijuca e o do Engenho Velho” que, por sua vez, eram diferentes dos do Saco do Alferes e de Botafogo.³⁶ Para ele, portanto, os espaços geográficos plasmavam comportamentos, gostos, costumes, hábitos e forjavam tipos humanos com feições específicas e delimitadas, os quais não deveriam ser confundidos.

A forma como as linhas de bonde tornavam sensíveis certas diferenças foi algo que calou fundo em França Júnior, tanto que ele retomou o assunto para elaborar uma espécie de tipologia dos usuários dos bondes, em outro folhetim:

Nos carros do rio Comprido viajam pacíficos comerciantes, um ou outro médico, advogados em quantidade e por simpatia alguns procuradores.

As conversações que ali se travam são pouco mais ou menos nestes termos:

- Então o J....quebrou?

- Pudera não, por aquilo já eu esperava há muito tempo?

- Querem fazer cavalarias altas (...)

Os que transitam nos carros do Engenho Novo são empregados públicos, funcionários do foro e horticultores. É gente econômica, e que olha seriamente para o futuro.

Os passageiros de São Cristóvão e Caju são pela maior parte militares reformados, viúvas, oficiais de justiça, solicitadores e empregados dos arsenais. Nos bondes daquela linha discute-se calorosamente, e sempre contra o governo.³⁷

³⁶ Ibidem, p. 136.

³⁷ Ibidem, p. 158.

Mais uma vez França Júnior condicionava uma topografia hierarquizada da cidade às linhas de carris e estas às ocupações, comportamentos, conversas e posições políticas dos passageiros dos bondes, utilizando-se desta noção para expor a forma como, na sua visão, um delicado equilíbrio social vinha sofrendo abalos com a introdução dos bondes no cotidiano da capital do Império.

A letra da cançoneta cômica *O cocheiro de Bond* (1883), de autoria de Arthur Azevedo e Antônio Cardoso de Menezes, que tem como figura central um cocheiro de nome Chico Zé Marcondes, aborda o mesmo tema deste folhetim e apresenta paralelismos e oposições a este:

(estribilho)
Olá cocheiro!
Vem passageiro/Para ligeiro..
Travou. Parou! (...)

Tim! Um passageiro! Quem é? É o Sr. Visconde de Parati Mirim? Tim! Uma passageira! Quem é? A Sra. Baronesa de Caiapó!... Não é como na linha do Engenho Novo... Tim! Quem é? É o Sr. Almeida da rua do Rosário! Tim! É o seu aquele, empregado na Pagadoria das tropas... ah!³⁸

Os cinco anos que separam esta cançoneta do folhetim de França Júnior sugerem que, independente das avaliações negativas sobre os bondes, a população carioca os incorporou a seu cotidiano. À parte isto, e na visão dos autores desta cançoneta, as linhas de bondes continuavam a explicitar diferenças sociais que não deveriam ser confundidas, o que é um indício que serve tanto para percebermos que este continuou sendo um tema caro a alguns contemporâneos na medida em que o século avançava, quanto para mais uma vez questionarmos o papel de elemento de “democrática igualdade”, que d’Ursel atribuíra aos bondes uma década antes.

As percepções sobre diferenças sociais foram, contudo, apenas um dos sentimentos que emergiram das críticas elaboradas naquele contexto. Recorremos mais uma vez a França Júnior para apontar outro deles:

Sigamos a nossa derrota.
Eis-nos no ponto dos bondes de Botafogo.
Quatro esquinas e uma loja de charutos!
Quem passar por ali é visto por todo o Rio de Janeiro!

³⁸ MORAES FILHO, Melo. (org), *Cantares brasileiros. Cancioneiro Fluminense*. Rio de Janeiro: Jacintho Ribeiro dos Santos Editor, 1900, p. 9-10. A cançoneta cômica era um gênero musical bastante comum nos teatros. Eram geralmente escritas para serem interpretadas por um ator ou atriz levando em conta suas habilidades musicais e performáticas. A cançoneta *O cocheiro do Bond* foi escrita para o ator Mattos, para um espetáculo em seu benefício realizado no teatro Santana, no dia 24 de janeiro de 1883. Espetáculo em benefício era aquele em que a bilheteria era revertida para o beneficiado.

(...) O movimento começa à 1 hora da tarde, e vai num “crescendo”, que às três é quase impossível o trânsito naquela área.

(...) É um pandemônio de tálburis, carroças, campainhas, farfalhar de sedas, “balas do parto”, “ovo”, “altéia”, “coco à baiana e caju”, de *Gazeta de Notícias*, *Jornal do Comércio*, *Globo* e *República* em todos os tons.³⁹

O progresso como sinônimo de derrota, esta a visão deste folhetinista, por ser este mesmo progresso que acentuava o que a cidade teria de mais antigo e retrógrado: o “pandemônio” decorrente do tradicional comércio exercido por vendedores ambulantes.

Havia décadas que esta faceta da cidade vinha sendo sublinhada, sobretudo pelos viajantes estrangeiros que nela aportavam. O “pandemônio” causado pelo comércio era mais visível na região central da cidade, onde fervilhava uma multidão heterogênea que nele habitava e trabalhava e onde se misturavam escravos de ganho e trabalhadores livres.

Os bairros e arrabaldes foram inicialmente menos afetados por este rebuliço, mas com o passar do tempo esta situação foi-se modificando. Botafogo, por exemplo, era uma região de chácaras nas quais as elites residiam ou passavam temporadas, mas que, a partir dos anos 1870, passou a abrigar pequenas fábricas de produção diversificada, em cujas proximidades foram se formando cortiços e vilas para abrigar trabalhadores. Com isto, a região foi paulatinamente perdendo seu ar aristocrático e cedendo espaço à habitação e circulação de pessoas mais simples e pobres.

A Companhia Jardim Botânico, que operava na região, servia tanto a moradores de maior poder aquisitivo, quanto a um número significativo de indivíduos que trabalhavam nas fábricas da região e aos que se dedicavam ao comércio ambulante. Estes últimos transformaram os pontos de bondes em seus locais de trabalho dos quais são também testemunho uns versinhos publicados na série de folhetins “Arabescos”, assinada por um certo “Dr. X”, que diziam: “Compre a geléia/ Compre eu lhe rogo? No ponto dos bondes/ De Botafogo”.⁴⁰

Além da “mistura” social e do sentimento de derrota, outros componentes concorreram para produzir sensações ora de receio, ora de fascínio, em relação a este meio de transporte coletivo. Refiro-me ao número significativo de acidentes envolvendo pedestres e carris, que se tornaram uma constante nas páginas dos jornais a partir de fins da década de 1870.

³⁹ FRANÇA JÚNIOR, op. cit., p. 66.

⁴⁰ *Gazeta da Tarde*, 14 de agosto de 1880.

Parte deles foi decorrência de um fenômeno para o qual nos chama atenção um dos folhetins da série “Scenas Comicas”, publicada na *Gazeta da Tarde*:

(...) Nem a febre amarela, nem a bexiga, nem a cólera morbus, podem competir com os estragos desse mal que nos acompanha por toda a parte. Qual a razão de semelhante desprezo por uma epidemia que ameaça a todo o momento as nossas vidas? (...)

Os leitores já devem ter adivinhado aonde eu quero chegar; (...) Falo do bond! Ainda a semana passada a vítima escolhida por este malfeitor foi o Sr. Charles Morel.(...)

Quem transita num desses espatifadores da humanidade, ou anda a pé por essas ruas, (...) não tem licença para pensar nos seus negócios; não pode ter um momento de distração, há de eternamente pensar no bond e nos seus efeitos. ⁴¹

Acostumados aos tálburis, carroças, diligências, seges, carruagens e gôndolas, os cariocas tiveram que aprender a conviver com os bondes, que transitavam pelas ruas de forma intensa e em velocidade considerada acelerada para a época. Torna-se compreensível, assim, que a quantidade de acidentes envolvendo pedestres, passageiros e bondes tenha sido representativa naqueles tempos e que os “estragos” produzidos pelos bondes tenham sido comparados aos das epidemias que periodicamente assolavam a cidade deixando no seu rastro um número significativo de vítimas.

Em alguns casos, os acidentes produziam ferimentos leves, em outros, vítimas fatais, mas, independente da gravidade, estes acidentes foram amplamente divulgados nos jornais, quase sempre acompanhados de pedidos de tomada de providências às autoridades competentes, como ocorreu com um passageiro do bonde n. 21 da Companhia Carris Urbanos. Segundo ele,

(...) ao passar ontem, às 2 hs, pela rua do Conde d’Eu, atirou ao chão uma senhora que por ali passava em companhia de um filho se menor, só ficando levemente contundida.

Pedimos providências a que, competir para esses abusos praticados por cocheiros que andam em contínuas disparadas. ⁴²

⁴¹ *Gazeta da Tarde*, 25 de outubro de 1883. Esta série de folhetins foi assinada pelo ator e dramaturgo fluminense Francisco Correa Vasques. Para maiores informações sobre esta série de folhetins e seu autor, ver MARZANO, Andréia. *Cidade em cena: o ator Vasques, o teatro e o Rio de Janeiro (1839-1892)*. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2008.

⁴² *Gazeta da Tarde*, 11 de agosto de 1880. Os estragos causados por aqueles “espatifadores da humanidade” foram também o motivo que levaram um autor anônimo a publicar uma nota na qual informava que um certo Dr. Luiz Correa de Azevedo, médico “ilustríssimo” da Corte, falecera “após dolorosa enfermidade, causada por um desastre nos bondes”. (*Gazeta de Notícias*, 4 de janeiro de 1879)

Na busca de justificativas para o aumento do número de acidentes, a imprudência dos transeuntes e o descaso do governo foram um dos motivos alegados, mas, de longe, os cocheiros foram os maiores acusados pelos desastres os quais a população atribuía a causas diversas tais como o excesso de velocidade na condução dos carros ou a falta de atenção dos cocheiros.

Tamanha foi a quantidade de denúncias e reclamações imputadas aos cocheiros que alguns deles recorreram aos jornais para defender-se. Suas tentativas de defesa, no entanto, nem sempre foram bem sucedidas, como ocorreu com um que, no ano de 1899, foi demitido da Companhia Vila Izabel, por conta de uma acusação publicada no jornal *O Paiz* contra ele, acompanhada de um pedido de punição, pedido este que foi atendido pelo presidente da companhia.⁴³

Na cançoneta *O cocheiro de Bond*, esta questão aparece na fala do cocheiro Chico Zé Marcondes:

Se um feliz carro de praça
Vejo passar ao lado meu
Nem mesmo um ar da minha graça
Nem um olhar lhe atiro eu...
No meu viver só me consterna
Bem francamente o dizer vou
Que, sem querer, mais de uma perna
Meu pobre bonde já quebrou

No dia seguinte a chapa nos jornais! “O cocheiro conseguiu evadir-se”. Pudera!
Se tem a gente de comparecer ao tribunal!... (Interrompendo-se e coçando a cabeça) Um... Um tribunal é isto... (Aponta para a platéia) Não consegui evadir-me... serei absolvido? Ora! Há de ser o que Deus quiser!⁴⁴

A justificativa deste cocheiro imaginário é sugestiva, pois se inspirava em situações reais com as quais os cocheiros de carne e osso tinham que lidar no seu cotidiano, dentre elas a evasão em casos de acidentes. A fuga de alguns cocheiros foi amplamente noticiada pela imprensa e, em alguns casos, justificada como a forma por eles encontrada de livrarem-se das punições das companhias para as quais trabalhavam. Outras vezes, porém, estas fugas ocorriam porque eles procuravam “escapar da hostilidade das testemunhas e da fúria dos parentes e, especialmente, do flagrante da polícia”.⁴⁵

Porém, para uma população acostumada a atribuir aos cocheiros a responsabilidade pelos acidentes e de uma série de outros contratemplos

⁴³ TERRA, 2011, op.cit, p. 239.

⁴⁴ MORAES FILHO, op. cit., p. 9-10.

⁴⁵ SANTOS, op.cit., p. 117.

protagonizados pelos bondes, as interpretações eram outras, até porque havia um sentimento mais ou menos disseminado de que os cocheiros agiam de maneira irresponsável por se sentirem protegidos pela impunidade embora, como já mencionado, os cocheiros não estivessem imunes às punições as quais, dependendo da gravidade do caso, podiam até mesmo levá-los à perda dos seus empregos.⁴⁶

O mau tratamento dispensado aos passageiros foi outro ponto fartamente sublinhado nos jornais e, embora nem sempre tenha redundado em punições, contribuiu para tornar tensas as relações entre passageiros e trabalhadores do setor. Em janeiro de 1879, por exemplo, o condutor do bonde n. 33, da Companhia Vila Isabel foi acusado de ter injuriado e ameaçado “um passageiro pelo simples fato de recusar este sentar-se em um banco que se achava molhado”, chegando ao extremo de ter agarrado o indivíduo para espancá-lo, no momento em que este descia do bonde.⁴⁷

Dois outros pontos de tensão identificados entre trabalhadores e usuários de bondes foram a lotação dos carros e o atraso nas viagens. No caso da lotação dos bondes, é preciso ter-se em mente que, apesar dos crescentes lucros auferidos pelas companhias, os investimentos no aumento do número de carros não se deram na mesma proporção dos ganhos. Os bondes transitavam abarrotados de passageiros e deste excesso de lotação advinham situações como uma pela qual passou uma passageira de um carro da linha de Laranjeiras. O cocheiro insistiu para que ela embarcasse no veículo, mesmo estando com a lotação completa. Diante da hesitação da passageira, ele não pensou duas vezes: empurrou-a sobre um cavaleiro, causando-lhe enorme constrangimento.⁴⁸

⁴⁶ As punições às quais os cocheiros foram submetidos não tiveram como causa apenas os acidentes. No dia 6 de agosto de 1880, por exemplo, uma nota publicada na *Gazeta da Tarde* diria que, na noite anterior, o cocheiro do bonde de n. 13 da Companhia Locomotora, fora intimado a pagar multa de infração de posturas, por ter quebrado o lampião de gás n. 1076, da Rua Visconde de Inhaúma, ao passar com o bonde. (*Gazeta da Tarde*, 6 de agosto de 1880)

⁴⁷ *Gazeta da Tarde*, 12 de janeiro de 1879.

⁴⁸ *Diário do Rio de Janeiro*, 1 de janeiro de 1873. *A lotação dos bondes* foi o título dado por França Junior a uma comédia por ele escrita em 1885, na qual a questão do controle da lotação era tratada como uma medida levada a cabo pela polícia para evitar que os bondes transitassem com excesso de passageiros. Esta medida, da forma como aparece na peça, ocasionava uma série de outros problemas como o acúmulo de passageiros nos pontos e a disputa para ocupar um lugar nos carris, antes que a lotação se completasse. Numa das cenas da peça, a personagem Josefa refere-se com as seguintes palavras ao que seria a “batalha” para tomar um bonde no Rio: “Deram-me tamanho futucão no vestido que descoseram-me todo o franzido, perdi o chapéu, romperam-me o chale, estive entalada na porta do carro dois minutos sem poder tomar respiração, puseram-me enfim mais arrepiada do que uma galinha no choco”. FRANÇA JÚNIOR, Joaquim José de. *Teatro de França Júnior*. Rio de Janeiro: Inacen, 1980, p. 5.

O atraso nas viagens foi assunto abordado por um usuário que, assinando como “Um passageiro que pagou 100 réis”, publicou uma nota na *Gazeta de Notícias* pedindo ao gerente da Companhia Vila Isabel que fizesse ver ao fiscal responsável pelo bonde n. 30 da chapa 32 daquela empresa, o qual na noite anterior reteve “por mais de dez minutos o bonde em frente à 10ª estação de urbanos”, que os passageiros não tinham que ter sua viagem alongada por conta do seu trabalho de fiscalização.

Os cocheiros algumas vezes respondiam às queixas relativas aos atrasos das viagens, como ocorreu com um de nome Augusto Pinto da Silva, que trabalhava na Companhia de São Cristóvão. Ele publicou uma nota na *Gazeta de Notícias* argumentando que a causa do protesto dos passageiros pelo atraso na viagem do carro n. 25, por ele conduzido no dia 14 de janeiro de 1879, não lhe poderia ser imputada porque o artigo 19 do decreto n. 5837 de 26 de dezembro de 1874 dizia que “no caso de se aproximarem dois carros de empresas” que tenham que circular numa mesma linha ou “atravessar o cruzamento terá a preferência o da empresa mais antiga”.⁴⁹

Protestos, acusações, justificativas, evasões, reclamações pelos serviços deficitários, tudo isto contribuía para criar um estado de tensão permanente na população, do qual decorreram abaixo assinados entregues ao governo, queixas publicadas nos jornais contra cocheiros e companhias, pequenos motins, bem como os movimentos à época conhecidos como “quebra-quebra”.⁵⁰

Mas o episódio mais representativo e espetacular de que se tem notícia teve lugar quando os cariocas foram surpreendidos com um aumento do preço das passagens por meio de um imposto aprovado em dezembro de 1879, que entrou em vigor no primeiro dia de janeiro do ano seguinte. Este aumento teve uma repercussão impactante e levou a população a manifestar-se de maneira particularmente violenta num movimento popular que ficou conhecido na historiografia pelo nome de Revolta do Vintém.

O “imposto do vintém”, tal como ficou conhecido pelos contemporâneos, foi instituído na tentativa de conter o *déficit* orçamentário do governo imperial e consistia na cobrança da taxa de um vintém às empresas de transporte pela estimativa do movimento dos passageiros, valor este que só posteriormente seria repassado para as passagens. Como as companhias alegaram impossibilidade de efetuar o pagamento por estimativa, o governo

⁴⁹ *Gazeta de Notícias*, 15 de janeiro de 1879.

⁵⁰ TERRA, Paulo. Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX. *História Social*, n. 22/23, primeiro e segundo semestres de 2012.

deliberou, com o apoio do parlamento, que a cobrança do tributo fosse feita diretamente aos usuários.⁵¹

Se, para o bolso dos ricos, este imposto não significava qualquer mudança numa vida de abundância, para o bolso dos pobres ele representava um ônus a mais que levava ao agravamento de um amplo leque de problemas por eles vivenciados tais como a carestia, o desemprego e a falta de moradia.

Desde que o novo imposto foi anunciado, começaram a ocorrer mobilizações de protestos.⁵² Na imprensa, embora o imposto tenha sido considerado, de forma praticamente consensual, uma medida extremamente impopular, o tratamento dado à questão polarizou posições. A *Gazeta de Notícias* travou debate com o *Diário Oficial* e se apresentou como porta voz do povo; o *Jornal do Commercio* publicou alguns dos textos que saíram no *Diário Oficial* e outros rebatendo as críticas de *O Cruzeiro* e da *Gazeta de Notícias*, mas, de maneira geral, manteve-se longe do debate. Já para a *Revista Ilustrada*, a questão do imposto explicitava o questionamento da legitimidade de um estado visto como contrário aos interesses populares.⁵³

Os desdobramentos da Revolta do Vintém são conhecidos. Após um começo pacífico, no qual a população tentou entregar ao imperador um manifesto de repúdio à taxaço e teve sua manifestação dispersa pela polícia, o centro do Rio se transformou numa verdadeira praça de guerra onde se defrontaram polícia e manifestantes. Os protestos se disseminaram por vários pontos da cidade e “duraram pelo menos quatro dias, marcados pela fúria da população que depredava os bondes e armava barricadas para enfrentar a polícia”.⁵⁴

Prisões foram efetuadas, bondes virados, trilhos arrancados, burros e pessoas foram mortos e feridos. O saldo dos combates é impreciso. José Murilo de Carvalho sugere que foram computados de 15 a 20 feridos e de 3 a 10 mortos.⁵⁵ Quanto ao número de envolvidos na revolta, pode-se ter uma

⁵¹ Todas as informações sobre a Revolta do Vintém contidas neste artigo foram retiradas de GRAHAM, Sandra. “O Motim do Vintém e a cultura política do Rio de Janeiro (1880)”. In *Revista Brasileira de História*, vol. 10, n. 20, mar. 91/ago. 91; JESUS, Ronaldo Pereira de. “A revolta do Vintém e a crise da monarquia”. In *História Social*. n. 12, 2006; BALABAN, Marcelo. *Poeta do Lápis: a trajetória de Ângelo Agostini no Brasil Imperial – São e Rio de Janeiro, 1864-1888*. Campinas: Unicamp, 2009 e REZENDE, Gustavo Monteiro de. *Abolicionismo popular na corte do Rio de Janeiro (1879-1888)*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, UFRJ, 2009.

⁵² De acordo com Ronaldo Pereira de Jesus, muitas destas mobilizações foram encabeçadas por publicistas e políticos, que “tentavam capitalizar a favor de seus objetivos políticos e ideológicos o descontentamento generalizado da população mais humilde da corte”. Ver JESUS, op. cit., p. 75.

⁵³ BALABAN, op. cit., p. 282- 90.

⁵⁴ JESUS, op.cit., p. 5.

⁵⁵ CARVALHO, José Murilo de. A guerra do vintém. *RHBN*, vol. 23, 2007, p. 25.

ideia aproximada a partir de alguns dados da Casa de Detenção, relativos ao número de prisões efetuadas entre os dias 1 e 3 de janeiro: 222 prisões, o que significava 74 prisões diárias.⁵⁶

Não é nosso objetivo aprofundar as discussões historiográficas sobre a Revolta do Vintém neste artigo. Para nossos interesses, é mais significativo procurar compreender de que forma algumas poesias, escritas no calor deste episódio, com ele dialogaram. Uma delas apareceu como cançoneta cuja música era de autoria de um certo Neh Sartole e a parte poética de autor desconhecido. Alguns dos seus versos diziam:

200 reis nos custa uma passagem!
200 reis nos custa uma passagem!
De segunda!
De segunda!
Felizes somos de não irmos na bagagem
Assim viva quem pode...
Quem pode, olé, olé!
Quem não pode vai mesmo à pé!⁵⁷

Nos versos desta cançoneta, as agruras vivenciadas pelos usuários pobres apareciam mediatizadas por um tom irônico e brincalhão, embora isto não obscurecesse seu teor crítico. Já em outras poesias o tom utilizado foi diferente, como na letra de um lundu de autoria desconhecida, dos quais reproduzimos alguns versos a seguir:

Se o povo se levantou
Fez o povo muito bem
Se depois se acovardou
Foi por causa do vintém (...)
O Brasil adiantando
Caminhava muito além,
Se hoje vê-se atrasado,
Foi por causa do vintém.(...)
Foi tudo de cabo a rabo
Por um dinheiro xenxém
Se o povo fez o diabo
Foi por causa do vintém.⁵⁸

⁵⁶ SILVA, Eleomar Candido Gonçalves. *Cotidiano, política e protesto popular no Rio de Janeiro: 1880-1901*. Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro, UFRJ, 2008, p. 48.

⁵⁷ MORAES FILHO, op.cit., p. 172- 3.

⁵⁸ D'AZEVEDO, Manuel Duarte Moreira. Imposto do Vintém. *RIHG*, nº 58,1895, p. 324. Lundu é uma palavra que designa coisas diferentes, mas em geral interligadas, na música brasileira. Ela pode servir para indicar um tipo de dança popular; um tipo de música de salão e também um tipo de canção folclórica.

Os versos deste lundu trazem uma “lição” moral, que poderia ser resumida da seguinte maneira: ainda que contra a força parecesse não existir espaço para resistência, o povo não se comportara como mero espectador no episódio do vintém. Além disto, a limitação do espaço de manifestação pública, da qual a revolta foi palco, era vista pelo autor destes versos como um retrocesso para o país, colocando-o na contramão do progresso.

Se esta é uma dimensão possível de ser cogitada, ela nos leva a sugerir que, na visão deste autor, e provavelmente de outros contemporâneos, havia um limite aceitável de interferência do estado na vida das pessoas e que, uma vez ultrapassado este limite, a população estava pronta a responder pela via da ação direta e, se necessário, com violência.

Por fim, mencionamos os versos de uma canção, composta por Faustino Manoel Soares, que consta da cena cômica intitulada *Sô Zé Povinho*:

Vive o pobre amargurado,
Mas vá pagando o vintém,
Se quiser ser transportado,
Quando vai e quando vem.
Bondes, estradas de ferro,
Até o fumo também (...)
Ainda agora esse vintém
Tantas desgraças causou,
Guerra vai e guerra vem,
E afinal continuou.⁵⁹

É sugestivo o título desta cena cômica, pois “Zé Povinho” era uma expressão utilizada para definir pejorativamente o trabalhador pobre ou remediado, de cor e idade indefinidas, com capacidade de organizar-se coletivamente por rua, bairro ou mesmo por categorias profissionais, para manifestar sobre assuntos de seu interesse.

Provavelmente esta cena cômica foi escrita antes de setembro de 1880, uma vez que seus versos sugerem que, após os incidentes de janeiro, a tranquilidade fora restabelecida na cidade, embora o imposto continuasse a ser cobrado. Por outro lado, sabe-se que apenas em abril, e como resultado de uma grande demanda social, as companhias de bondes requereram junto

⁵⁹ D’AZEVEDO, op. cit., p. 325. A cena cômica era uma pequena peça teatral escrita em ato único, em prosa e/ou em verso, que tratava de assuntos do cotidiano através de recursos da paródia e da sátira. Nelas eram comuns a presença de músicas, números de danças, imitações de diferentes sons, e até mesmo números de mágicas. Para este assunto ver SOUZA, Sílvia Cristina Martins de. *Carpinteiros teatrais, cenas cômicas e diversidade cultural no Rio de Janeiro oitocentista: ensaios de história social da cultura*. Londrina: Eduel, 2010.

ao governo a revogação do imposto, que foi definitivamente suspenso em setembro.

Independente disto, o que aqui importa observar é que, diferente dos versos de outras poesias aqui citadas, que incitavam (explícita ou implicitamente) o povo a reagir, estes se concentravam em enumerar as agruras às quais a população estava submetida, pagando impostos de diferentes naturezas, mostrando o quanto era amplo o âmbito de abrangência dos mandos e desmandos do governo imperial sobre o cotidiano das pessoas mais pobres.

Enquanto os debates sobre a extinção do imposto do vintém eram travados, Ernesto Nazareth, um jovem músico que começava a introduzir-se no mundo cultural da Corte, compôs e publicou uma polca a que deu o sugestivo título de *Gentis! O imposto pegou?*

Ainda que a ausência de uma parte poética impossibilite que sejam estabelecidas relações mais estreitas entre ela e as poesias aqui analisadas, seu título é indicativo da existência de pelo menos uma afinidade entre elas: a forma como canção e poesia populares buscavam inspiração na realidade política e social de seu tempo, batendo no malho enquanto ele ainda estava quente, para utilizarmos uma expressão do cançonetista e compositor Eduardo das Neves.⁶⁰

Por fim, vale mencionar que, mesmo depois de debelada a revolta, seus ecos puderam ser ouvidos para além da capital do império. No *Correio Paulistano* do dia 23 de janeiro de 1880, os anúncios dos bailes carnavalescos que aconteceriam no Teatro São José no mês seguinte, noticiavam que dele constariam valsas, polcas, quadrilhas, mazurcas e que os festejos encerrariam com uma parte intitulada “O galope do vintém”.

Aproveitando-se do sucesso da opereta *Orfeu nos Infernos*, que marcara o mundo teatral carioca e das províncias nas décadas de 1860 e 1870, ao nele introduzir o canção dançado no “galope” em que Orfeu resgata Eurídice do inferno, o empresário do teatro São José procurava chamar a atenção dos seus possíveis foliões utilizando-se da repercussão que a Revolta do Vintém provocara em todo o império.

* * *

Realiza-se hoje, à 1 hora da tarde, na Companhia Botafogo, linha do Flamengo, a inauguração do bond pela tração elétrica. O bond sairá aquela hora do largo

⁶⁰ O “crioulo Dudu”, tal como se autointitulava Eduardo das Neves, foi cantor, tocador de choros ao violão, autor e divulgador de lundus, modinhas, serestas e chulas, organizador de livros e protagonista da indústria fonográfica no Brasil. Ver ABREU, Martha. O “crioulo Dudu”: participação política e identidade negra nas histórias de um músico cantor (1890-1920). *Topoi*, v. 11, n. 20, jan-jun. 2010, p. 94.

do Machado, seguindo para a praia do Flamengo, de onde virá até o largo da Carioca.

Esta nota foi publicada no *Diário de Notícias* do dia 8 de outubro de 1892. Nela dava-se conta do início da circulação de bondes elétricos na já então capital da república. Esta, sem dúvida, era uma novidade digna de ser divulgada, mas uma crônica publicada por Machado de Assis, quinze dias após esta nota, indicava que algo de antigo ainda pairava no ar, pois nela Machado sugeria às vítimas dos atropelamentos por bondes que exigissem indenização das companhias por ameaçarem a integridade física dos pedestres.⁶¹

Nossas incursões sobre o tema se encerram por aqui e cremos que elas nos oferecem elementos para elaborarmos algumas considerações, as quais devem ser vistas menos como ponto de chegada e mais como ponto de partida para posteriores abordagens sobre o tema.

As mudanças introduzidas pelo bonde nos hábitos, costumes e comportamento da população carioca tiveram tanta importância quanto as transformações produzidas no espaço urbano do Rio de Janeiro, embora este assunto não tenha encontrado espaço nos trabalhos clássicos sobre a história do transporte público desta cidade. Nos dias de hoje, porém, a associação entre as dimensões culturais e sociais não pode estar ausente do enfoque dos historiadores pois, tal como observado por Sílvia Hunold Lara, ela permite lançar novos olhares sobre temas já conhecidos e também oferece ao historiador, de forma adicional e não menos significativa, oportunidade para “escapar da fragmentação, da despolitização e do diletantismo que tantas vezes ainda vemos presente na história cultural”.⁶²

Foi este o exercício que procuramos realizar neste artigo, utilizando como estratégia de análise recolocar e avaliar as fontes utilizadas em seus contextos e processos históricos determinados, o que permitiu nelas vislumbrar rastros das experiências de homens e mulheres que viveram aqueles tempos com imprevisibilidade e indeterminação e procuraram lidar com e atribuir sentido a algo para eles desconhecido.⁶³

Este movimento desvelou um quadro do qual emergiu, de maneira ainda difusa, vista de diferentes ângulos e interpretada de diferentes

⁶¹ *Gazeta de Notícias*, 23 de outubro de 1892.

⁶² LARA, Sílvia Hunold. História Social e História Cultural. *Diálogos*. Vol. 32, 1997, p. 29.

⁶³ THOMPSON, Edward P. Patrícios e Plebeus. In *Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 29-55.

formas, a noção de uma espécie de erosão das sociabilidades tradicionais, a qual alguns contemporâneos associaram aos desdobramentos negativos do progresso.

Paralelos a esta noção, dois outros sentimentos afloraram das fontes analisadas: de um lado, uma espécie de necessidade de preservação de certa de intimidade que estava sendo supostamente ameaçada, presentes nas falas de França Junior, Arthur Azevedo e Cardoso de Menezes, falas estas sintonizadas com interesses e expectativas dos segmentos sociais mais “privilegiados”. De outro lado, foi possível visualizar o alargamento da noção de cidadania entre setores mais amplos da sociedade, perceptível nas poesias compostas no calor da Revolta do Vintém.

Artigo recebido para publicação em 29/09/2014

Artigo aprovado para publicação em 17/04/2015