

Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no
Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX¹
Paulo Cruz Terra*

Resumo:

A proposta deste artigo é analisar a relação dos usuários com as companhias de bondes e seus trabalhadores, no Rio de Janeiro, no final do século XIX e início do XX. Busca-se verificar as maneiras encontradas pela população para demonstrar a avaliação do serviço prestado pelas companhias. Os abaixo-assinados entregues ao governo, as queixas enviadas aos jornais, os pequenos motins, bem como os movimentos conhecidos como quebra-quebras indicam uma atuação efetiva dos habitantes nos assuntos da cidade. Palavras-chave: transporte; Rio de Janeiro; usuários.

Abstract:

The aim of this article is to analyze the relationship between the users and the transport companies, and its workers, in Rio de Janeiro, at the late XIXth century and early XXth. I try to verify the ways found by the population to demonstrate their evaluation of the companies' service. The petitions sent to the government, the complaints in the newspapers, the little riots and the movements known as "quebra-quebras" indicate an effective inhabitant's action in the city issues.

Keywords: transport; Rio de Janeiro; users.

*Doutor em História pela UFF.

¹ Este texto apresenta alguns aspectos desenvolvidos na tese de doutorado defendida em 2012 na Universidade Federal Fluminense (UFF).

Em trinta e cinco anos, esse operário da democracia estendeu por todas as zonas da urbs o aranhô dos seus trilhos metálicos, e senhoreou-se de todas as ruas urbanas e suburbanas, povoando bairros afastados, criando bairros novos, alargando de dia em dia o âmbito da capital, estabelecendo comunicações entre todos os alvéolos da nossa imensa colmeia. São dele as ruas, são dele as praças, tudo é dele, atualmente (BILAC, 1996, p.435).

O trecho acima trata dos bondes e está presente em uma crônica escrita por Olavo Bilac, publicada em 1903, por ocasião dos 35 anos da Companhia Jardim Botânico. Bilac abordou a importância que esse veículo ganhou no Rio de Janeiro, ao tornar-se o principal meio de transporte daquela que era a capital e a cidade mais populosa do Brasil.

A história dos bondes no Rio de Janeiro, entre as últimas décadas do século XIX e a primeira do século XX, foi geralmente tratada pela bibliografia a partir do ponto de vista das transformações técnicas, do impacto no espaço urbano e da relação entre as empresas e o Estado.² Maria Lais Pereira da Silva, por sua vez, propôs que, em muitos desses estudos, a população tinha um papel estático, constando apenas em tabelas e algarismos, referentes à capacidade de estações e tráfego (SILVA, 1992, p.19). Embora a autora tenha indicado que as manifestações dos passageiros, conhecidas como quebra-quebras, eram elementos constitutivos das mudanças do transporte e da cidade, a sua abordagem do assunto é bastante sintética.

A proposta do presente artigo é justamente verificar a relação dos usuários com as empresas de transporte e seus trabalhadores, no Rio de Janeiro, no final do século XIX e início do XX. Busca-se analisar o serviço prestado pelas companhias e como o mesmo era avaliado pela população, que se expressava através de abaixo-assinados, reclamações enviadas aos jornais e pequenos motins, ou ainda os movimentos de maior vulto, conhecidos como quebra-quebras.

² Entre os estudos que trataram da história do transporte no Rio de Janeiro no referido período, podemos citar: SANTOS, 1934; DUNLOP, 1973; SILVA, 1992; RAISON, 2000.

1) Bondes, essas terríveis máquinas de matar

No final do século XIX, o transporte pelas ruas do Rio de Janeiro era dominado principalmente por quatro grandes companhias: a Carris Urbanos, a Jardim Botânico, a Villa Isabel e a São Christóvão. Apesar dessas empresas terem obtido lucros crescentes ao longo do tempo, o investimento no número de carros não se deu na mesma ordem. A tabela abaixo aponta que o contingente de passageiros subiu 132% entre 1890 e 1905, enquanto o de veículos aumentou apenas 34%.

TABELA 1 - NÚMERO DE PASSAGEIROS E NÚMERO DE VEÍCULOS (1890-1905)		
	N.º de passageiros	N.º de veculos de passageiros
1890	47.519.093	453
1895	82.179.529	568
1905	110.570.927	610
Fonte: SANTOS, 1934, pp.325, 329-330, vol. 1.		

Uma primeira consequência dos dados presentes na tabela 1 é que a lotação dos bondes deve ter aumentado significativamente ao longo do tempo, pois o número de carros não acompanhou o de passageiros. "A lotação dos bondes" foi justamente o título dado a uma peça de 1885, do teatrólogo França Júnior. A lotação foi explicada como uma medida empregada pela polícia para evitar que os carros andassem com um contingente maior que o estipulado, o que era usual segundo os próprios personagens da comédia (JÚNIOR, 1980).

Os bondes abarrotados de passageiros faziam parte do cotidiano dos moradores da cidade. No Diário do Rio de Janeiro, em primeiro de janeiro de 1873, foi noticiado que no carro da linha Laranjeiras, mesmo estando com a lotação completa, o condutor fez embarcar uma mulher. Tendo a

passageira hesitado, ele ainda assim a empurrou sobre um cavalheiro (Diário do Rio de Janeiro, 01/01/1873, p.1).

Outras reclamações dos passageiros foram mencionadas na crônica de Bilac citada anteriormente, em que ele comentou que se, no início, eram só elogios aos bondes, 35 anos depois prevaleciam as queixas: “o movimento é moroso, os solavancos são terríveis, a luz é escassa, os condutores só merecem censura, os horários nunca são cumpridos” (BILAC, 1996, p.437).

Os problemas listados pelo autor já apareciam constantemente nas páginas das folhas diárias cariocas desde as últimas décadas do século XIX, em que constam reclamações de veículos alagados e sujos. Além disso, os passageiros tinham ainda que conviver com o atraso. Em 22 de maio de 1898, o bonde da linha “Lavrado-Carceller”, da Carris Urbanos, atrasou bastante. Os motivos para tal, segundo o jornal O Paiz, consistiram na falta de alimento dos animais, não possuindo eles “força suficiente”, e no “relaxamento do pessoal”. Os passageiros do bonde, que se encontrava abarrotado, tiveram que mudar para outro veículo, que já estava lotado também. O resultado foi que “os passageiros do primeiro carro ficaram a ver navios, porque uns não tiveram lugar e outros aboletaram-se nos estribos” (O Paiz, 22/05/1898, p.2).

Até mesmo algumas autoridades questionaram a qualidade dos serviços oferecidos pelas companhias de transporte. Em 1890, o prefeito Ubaldino do Amaral vetou a renovação da concessão, necessária para que os carros circulassem pela cidade, das companhias Jardim Botânico e São Christovão porque elas não investiam em melhorias do serviço (SANTOS, 1934, p.318, vol.1). Já em 1896, o relatório do engenheiro fiscal da municipalidade assinalou de maneira expressiva o pouco caso da Companhia Carris Urbanos pelas comodidades do público (Jornal do Commercio, 23/08/1898, p.4).

Por sua vez, a maioria das reclamações presentes nos jornais era a respeito dos trabalhadores dos bondes. Os cocheiros, por exemplo, eram criticados pelo tratamento dispensado aos burros. Na edição de quatro de

janeiro de 1898 de O Paiz, relatou-se que o bonde n. 99 passava a toda velocidade, e o cocheiro, apesar do galope vertiginoso em que ia a parelha, "fustigava-a (...) despiadosamente, com encanecimento, pondo no ato revoltante que praticava uns tons de alegria feroz que se lhe refletiam na fisionomia glabra, escavada, terrosa, má" (O Paiz, 04/01/1898, p.1). Relatou-se ainda outro caso de um cocheiro que possuía o "olhar desvairado", sendo atribuída a personificação da maldade à maioria dos que faziam o serviço.

Não só os cocheiros eram criticados, como também os condutores, responsáveis pelo recebimento das passagens. Sob o título "Delicadezas de um condutor", o Diário de Notícias, em sete de dezembro de 1890, afirmou que um passageiro procurou o periódico para narrar a sua história. Desejando ele pagar a passagem, o funcionário disse-lhe que não tinha troco, tendo o passageiro argumentado que era preciso arranjar-lo, pois desceria logo à frente. O condutor, então, devolveu-lhe a seguinte delicadeza: "pode apelar-se onde quiser, porque esta nota não sai da minha mão sem tirar a passagem". O periódico, por sua vez, afirmou que "a brutalidade dos condutores não data de hoje", especialmente na Companhia Carris Urbanos, "onde parece que não há quem dê providências às reclamações do público" (Diário de Notícias, 07/12/1890, p.1).

As folhas diárias não só criticavam os trabalhadores dos bondes, mas muitas vezes exigiam punição para eles. No dia 23 de março de 1898, foi relatado que um cocheiro da linha Aldeia Campista não parou no ponto desejado pelo passageiro e ainda lhe dirigiu "algumas frases pesadas". Diante desse fato, a Gazeta da Tarde pediu ao gerente da Villa Isabel "punição para o cocheiro" (Gazeta da Tarde, 23/03/1898, p.1).

Ocorria de algumas reclamações dos periódicos serem atendidas. C. Müller, presidente da Villa Isabel em 1899, escreveu uma carta, publicada em sete de fevereiro daquele ano, em que afirmava ter prontamente demitido o cocheiro e o condutor mencionados em uma notícia do jornal O Paiz. Müller perguntou ao referido periódico se houve algum equívoco na informação, pois o cocheiro demitido enviou uma justificação, publicada

no *Jornal do Brasil* (*O Paiz*, 07/02/1899, p.2). Vemos, assim, que os trabalhadores também procuravam se defender das acusações, principalmente quando estas os levavam a serem demitidos.³ Além disso, na defesa de seus interesses os trabalhadores faziam uso dos mesmos meios empregados na sua detração, propriamente os jornais.

Os conflitos entre usuários e empregados das companhias de carris podiam ganhar cores mais fortes. No dia 16 de junho de 1898, ao chegar o bonde da Companhia São Christovão à praça Coronel Tamarindo, o condutor teria se portado de maneira tão inconveniente com um passageiro, que provocou o protesto de todos os outros. Sendo “aquele passageiro posto fora do bonde, travou-se conflito entre os outros [passageiros] e o condutor e o cocheiro que, auxiliados pelos dos outros carros, que os vieram socorrer, promoveram grande desordem” (*O Paiz*, 17/06/1898, p.1).

A referida praça encontrava-se naquele momento povoada de usuários da São Christovão, como era comum, e a briga foi se estendendo, “envolvendo a quase todos, entre pontapés, bofetões, dando ao pacífico largo um aspecto de campo de batalha”. O trânsito ficou interrompido durante 40 minutos naquele ponto e, segundo *O Paiz*, o incidente mostrava que parecia existir uma liga “entre os cocheiros e condutores para o desrespeito dos passageiros” (*O Paiz*, 17/06/1898, p.1). Por um lado, o comentário sobre a união dos trabalhadores insere-se em uma tendência presente nos periódicos do período que pretendia demonizar e difamar a figura dos cocheiros e condutores. Por outro, mesmo que à revelia, a descrição do episódio sugere que havia certa organização e união entre os trabalhadores da mesma empresa, razão que permitia que eles lutassem juntos quando alguns companheiros se encontravam envolvidos em confusão.

Contudo, o ponto de maior fricção entre os trabalhadores e o público era a questão dos acidentes. Em oito de julho de 1890, o *Diário de Notícias*

³ João Marcelo Pereira Santos citou o caso de dois ex-condutores da Light, em São Paulo, que enviaram uma denúncia aos jornais por terem sido demitidos injustamente (SANTOS, 2009, pp.111-112).

publicava que raro era o dia em que uma criatura “não era estropiada ou morta por esses veículos” (Diário de Notícias, 08/07/1890, p.1). Os acidentes e desastres envolvendo bondes e outros veículos foram notícias praticamente diárias nos jornais cariocas do final do século XIX e início do XX, o que revela que a questão passou a fazer parte da rotina dos moradores. Sob o título “Acidentes”, encontra-se, na edição de 12 de fevereiro de 1899 do periódico O Paiz, o relato de quatro ocorrências, como a do bonde da Carris Urbanos que descarrilhou, atropelando o português Manoel Luiz, que ficou com o pé esmagado (O Paiz, 12/02/1899, p.2).

Não só os transeuntes ou usuários eram as vítimas, mas os próprios trabalhadores envolvidos no transporte. No dia primeiro de dezembro de 1899, o carroceiro Manoel Bernardo da Silva foi pilhado pelas rodas da carroça que conduzia, ficando com uma fratura na perna direita (O Paiz, 02/12/1899, p. 2). Um mês antes, o condutor da São Christovão, Francisco Rodrigues Alves, no momento em que fazia a cobrança dos passageiros, foi “comprimido entre o veículo e um caminhão, do que resultou ter a perna esquerda fraturada” (O Paiz, 02/11/1899, p.2).

O acompanhamento dos acidentes pelos jornais indica que as prisões eram mais frequentes do que as fugas dos responsáveis pela condução do veículo. Segundo Santos, a evasão do local acontecia pela necessidade de “escapar da hostilidade das testemunhas e da fúria dos parentes, e, especialmente, do flagrante da polícia” (SANTOS, 2009, pp.117). Manoel de Azevedo, cocheiro da Villa Isabel, foi preso porque o bonde que conduzia atingiu e matou instantaneamente o menor Octavio Borges Moreira, no dia três de abril de 1898 (O Paiz, 04/04/1898, p.1). Já em 18 de maio do mesmo ano, um bonde da Carris Urbanos atropelou e matou, “na Rua do Hospício, uma mulher de cor parda, de 70 anos presumíveis, que por ali passava distraidamente”. O cocheiro, segundo O Paiz, “que não é pior que os outros, prevaleceu-se do nosso ótimo serviço policial e fugiu” (O Paiz, 19/05/1898, p.1).

As estatísticas policiais a respeito dos mortos e feridos em desastres mostram o peso dos veículos, os quais incluem os carros públicos e os bondes.

TABELA 2 - MORTOS E FERIDOS EM DESASTRES (1872-1906)								
	1872		1890		1900		1906	
	Total(T.)	Veículos(V.)	T.	V.	T.	V.	T.	V.
Mortos	50	8	65	17	149	41	1252	507
Feridos	64	33	43	17	408	201	–	–
Fonte: Relatórios dos Chefes de Polícia do Rio de Janeiro referentes aos anos 1872, 1890, 1900 e 1906.								

Em todos os anos listados na tabela 2, os veículos representaram a maioria das ocorrências. A tabela mostra, sobretudo, um crescimento tanto do número de mortos quanto de feridos por desastres causados por veículos. O total de feridos e mortos por esse motivo, em 1872, foi de 41; já em 1906, foi de 507, representando um aumento de 1.136%. No mesmo período, a população do Rio de Janeiro cresceu 195%, o que indica que os desastres aumentaram bem mais do que o número de habitantes, ganhando um vulto maior naquela sociedade.

As causas de tais desastres eram amplamente discutidas nas folhas diárias. Raul Pompéia, em artigo publicado no *Jornal do Commercio* de 15 de junho de 1890, comentou que a imprensa culpava a imprudência dos transeuntes, a quem caberia ver por onde passavam e serem atentos. Contudo, o jornalista argumentou que a atenção não era coisa que se impunha como dever; além disso, “as vítimas dos desastres de rua produzidos pelos veículos são em maior número mulheres e crianças, exatamente criaturas às quais chega a assistir o direito da imprudência” (POMPÉIA, 1983, vol. 6, p.365). Ao reafirmar o tema da imprudência dos transeuntes, a imprensa estaria concorrendo para o regime de injustiça que favorecia os verdadeiros culpados: os cocheiros. Para Pompéia, a principal origem dos desastres estava justamente na impunidade dos cocheiros (Idem, *Ibidem*).

No caso dos desastres, os cocheiros tornavam-se os verdadeiros vilões, sendo a impunidade considerada um dos principais responsáveis pelo grande número de casos. Além disso, outros elementos eram acionados, como o desleixo, “a incúria crimonosa dos condutores de bondes”, apontada pelo Diário de Notícias como a “causa de tristíssimas desgraças, de que é teatro esta capital” (Diário de Notícias, 07/07/1890, p. 1). O Diário comentava especificamente um fato que havia ganhado a primeira página dos principais jornais cariocas em julho de 1890: a morte de “uma criança, vitimada publicamente à Rua Gonçalves Dias, por uma dessas terríveis máquinas de destruição que se chamam bondes” (Diário de Notícias, 14/07/1890, p.1. Grifo meu). A culpa imputada aos cocheiros por esse acidente, e por todos em geral, foi a tônica das folhas diárias.

O periódico Cidade do Rio, entretanto, apresentou uma visão diversa. Segundo o mesmo, a culpa pelos acidentes não deveria ser atribuída somente aos trabalhadores, que seguiam ordens das empresas quando, por exemplo, passavam em alta velocidade pela Rua Gonçalves Dias. Contudo, o mesmo jornal sugeriu que as companhias deveriam impor multas aos que andassem com os carros em disparada, a fim de evitarem que os cocheiros diminuíssem ou inutilizassem a população carioca, “o que eles fazem às vezes por imperícia, mas muitas vezes de propósito” (Cidade do Rio, 07/07/1890, p.2). Dessa forma, a responsabilidade continuava a recair sobre os ombros dos trabalhadores do transporte.

A morte do menino na Rua Gonçalves Dias ganhou repercussão não só na imprensa, mas também entre a população. No dia seguinte ao acidente, relatou-se que:

Na sua santa indignação, que não temos palavras bastante expressivas para definir e exaltar, o povo desta Capital amotinou-se no lugar onde ontem se dera o horrível desastre e em altas vozes pediu aos poderes públicos que atendessem aos reclamos de uma população inteira, pondo, de qualquer modo, cobro a esses morticínios atrozes, que nos envergonham e nos pungem. Em sua justa cólera, a multidão tentou mesmo arrancar os trilhos dessa estreita rua, que não tem necessidade dessa guilhotina, e, sem a intervenção suasória das autoridades prestigiosas que temos,

Paulo Cruz Terra

talvez sobre a desgraça dessa pobre criancinha corresse o generoso sangue do povo! (Diário de Notícias, 08/07/1890, p.1).

O protesto da população surtiu efeito e no mesmo dia houve uma conferência entre o prefeito Ubaldino da Amaral, o Chefe de Polícia e um dos diretores da Companhia Jardim Botânico. Ficou acertado que os bondes andariam a passo na Rua Gonçalves Dias e o 1º Delegado oficiou a companhia para que os veículos parassem no mesmo logradouro quando alguém quisesse embarcar.

Entretanto, a medida não satisfez a população e, em nove de julho de 1890, foi entregue ao prefeito um documento assinado por negociantes e moradores da Rua Gonçalves Dias. Os signatários disseram-se convencidos de que a ordem dada – de andarem a passo os referidos bondes – seria brevemente burlada, “como é costume”. E mesmo que fosse cumprida, não era e nem podia ser a “medida radical esperada e suficiente para evitar desastres como o dia 6” (Diário de Notícias, 10/07/1890, p.1). Eles sugeriram, então, que os veículos passassem a estacionar no Largo da Carioca.

O abaixo-assinado ao poder público e o motim nos revelam, por um lado, o peso que os acidentes ganhavam no cotidiano das pessoas, sendo apenas uma das faces, sem dúvida a mais violenta, da relação dos usuários com as companhias de transportes. Por outro lado, nos apontam também os caminhos que a população encontrou para manifestar sua visão e indignação sobre a qualidade dos serviços básicos.

A relação cotidiana dos usuários com as companhias de transporte dava-se não só pelos abaixo-assinados, reclamações enviadas aos jornais e motins. Em 1899, a Companhia Jardim Botânico conseguiu um novo contrato com a prefeitura, o que a permitiu dobrar o preço das passagens. Os usuários pagavam 400 réis em alguns trechos, pois eram obrigados a comprar a ida e a volta. Diante de tal aumento, um artigo do periódico O Paiz observou que o povo não era tão rebanho de carneiros como uns imaginavam e, se muitos não reagiam, “nem todos os acompanham na inércia, engendrando meios de resistir, dentro da lei” (O Paiz, 02/02/1899, p.2). Segundo o jornal, “lançaram mão os rebeldes de um recurso para responder à extorsão da

companhia com outra extorsão". A tática utilizada era a de um passageiro comprar o bilhete de ida e o de volta, passando este último a um companheiro, o qual, por sua vez, entregava ao recebedor, que não tinha "remédio se não aceitá-lo, porque é um bilhete ao portador" (O Paiz, 02/02/1899, p.2).

Vemos assim que a população encontrava diversas formas de resistir aos abusos das companhias. Contudo, o aumento das passagens encontrou reações mais violentas por parte da população, expressas nos movimentos conhecidos como quebra-quebras.

2) Os passageiros no teatro das ruas

Em 1879, o governo imperial aprovou a criação da taxa de 20 réis, correspondente a um vintém, nas passagens dos carris urbanos do Rio de Janeiro. Porém, o imposto não recairia sobre as companhias, mas seria cobrado diretamente aos usuários, que veriam o seu valor acrescido nas passagens. Além das críticas que surgiram ao imposto em si – que era visto como uma tentativa do governo de sanar os rombos do orçamento⁴ –, a polêmica deu-se pelo fato de a arrecadação prever o uso da força policial no caso de recusa do pagamento.

No dia 28 de dezembro, foi promovida uma conferência que contou com 6.000 pessoas (Jornal do Commercio, 31/12/1879).⁵ Segundo José Murilo de Carvalho, o encontro foi liderado por um militante republicano, o jornalista e médico Lopes Trovão, e objetivou entregar a D. Pedro II uma petição solicitando a revogação da taxa sobre os carris. Entretanto, foram impedidos pela força policial (CARVALHO, 2007, p.24).

⁴Lord Melville, pseudônimo de um articulista do Jornal do Commercio, comentava, em 14 de dezembro de 1879, que o imposto fora criado para "suprir déficits de velhos encargos, da calamidade da seca e dos esbanjamentos de todos os tempos"(Jornal do Commercio, 14/12/1879).

⁵ José Murilo de Carvalho afirmou que a manifestação contou com cerca de 5.000 pessoas (CARVALHO, 2007, p.24).

Outra manifestação foi marcada para o dia primeiro de janeiro de 1880, data em que a taxa entrava em vigor, e reuniu aproximadamente 4.000 pessoas. O movimento ganhou contornos imprevistos, tendo a massa saído em passeata pelas ruas da cidade e se concentrado nos arredores do Largo de São Francisco e da Rua Uruguaiana, no centro da cidade. Os manifestantes esfaquearam mulas, viraram bondes, arrancaram trilhos, além de espancaram cocheiros e condutores (Idem, *Ibidem*, p.25).

Não só a polícia, como também os soldados de infantaria e cavalaria do Exército foram acionados para combater os revoltosos. Os conflitos retornaram nos dias seguintes, embora com menos intensidade. O saldo dos combates foi impreciso, sendo computados de 15 a 20 feridos e de três a dez mortos. Entre os últimos, estava o “flautista Loló, condutor da Cia. de São Christovão, atingido por uma pedrada” (Idem, *Ibidem*, p.25).

O imposto acabou sendo revogado e a movimentação da população foi considerada fundamental nesse sentido. O deputado Batista Pereira, no projeto para a extinção da taxa, afirmou que “a resistência enérgica que o decreto para regular a arrecadação do imposto de transportes encontrou é, no meu modo de pensar, o critério seguro (...) da sua iniquidade” (Cf. RAISON, 2000, p.133). Contudo, a participação popular impactou não só na queda do imposto. Para Sandra Graham, o motim inaugurava uma nova etapa da mobilização política popular na cidade, estando o evento e as associações que surgiram nos meses seguintes na Corte em um ponto inicial da fase de grandes agitações republicanas e abolicionistas (GRAHAM, 1991, p.222).

O aumento da passagem, especificamente da Companhia São Christovão, também foi o estopim de uma manifestação popular ocorrida em 1901, que foi mencionada, mas pouco analisada pela bibliografia.⁶ No dia 15 de junho, diversos bondes foram virados e queimados pelos manifestantes. Os funcionários que traziam alguns desses veículos para as oficinas da empresa foram atacados por pessoas do povo, que desferiram

⁶ Entre as obras que mencionaram essa paralisação, encontra-se CARVALHO, 1987.

tiros de revólver e pedras retiradas do calçamento (Gazeta de Notícias, 16/06/1901, p.2).

Nos dias seguintes, os manifestantes inutilizaram mais veículos, como em 17 de junho, quando um grupo investiu contra os carros estacionados em frente à estação do Largo de São Francisco, atirando-os por terra. Em seguida, “com o auxílio de bengalas, cacetes e outros objetos que acharam na ocasião, foram os populares despedaçando balaústres, quebrando bancos, rasgando cortinas” (Gazeta de Notícias, 18/06/1901, p.1). Os manifestantes também invadiram um escritório da empresa e quebraram tudo o que lá havia, sendo os restos depois queimados. A ação direcionou-se ainda para os funcionários e, além da ocorrência mencionada anteriormente, cocheiros e condutores foram obrigados a fugir dos veículos, tendo um fiscal da São Christovão sido morto por uma bala.

Os manifestantes também atacaram a polícia e, em 17 de junho, o sargento Cabral quis fazer evacuem os populares, “dando quatro tiros para o ar, recebendo em resposta uma pedra no rosto”. A repressão policial chegou a ser apontada por parte da imprensa como responsável pela exacerbação dos conflitos. No mesmo dia, os praças atacaram o povo com suas espadas, “resultando algumas pessoas ficarem feridas” (Gazeta de Notícias, 18/06/1901, p.1).

O conflito terminou em 18 de junho de 1901, três dias depois de começado. A causa do fim das ações dos usuários foi a decisão da Companhia São Christovão de suspender a execução do novo contrato, retornando os preços das passagens anteriores.

Os acontecimentos dessa manifestação ainda assombravam a cidade quando, em 16 de abril de 1902, o Jornal do Brasil observou que “os ânimos exaltaram de tal forma que era para temer que se reproduzissem as lamentáveis cenas, havidas com a São Christovão” (Jornal do Brasil, 16/04/1902, p.1). O jornal se referia ao fato de que no dia anterior havia faltado energia nos bondes elétricos da Companhia Jardim Botânico que circulavam por todas as linhas. A ocorrência se dera justamente entre cinco

e seis horas da tarde, momento de enorme movimento de passageiros que regressavam aos seus lares após um dia de trabalho.

Segundo o Jornal do Brasil, inicialmente a interrupção não causou nenhuma surpresa aos passageiros, já acostumados a ligeiros acidentes. Entretanto, seu prolongamento levou à impaciência e à indignação. Alguns moços, por exemplo, “protestavam contra a desatenção da companhia que não agiu com a brevidade que o caso exigia” (Jornal do Brasil, 16/04/1902, p.1).

A revolta dos passageiros cresceu à medida que o tempo passava, tendo alguns gritado e puxado as campainhas. No Largo da Carioca, onde estava situada a sede da Prefeitura, ouviam-se gritos: “Deitemos fogo a isto! Vira esta gaiola! É uma pouca vergonha!” (Jornal do Brasil, 16/04/1902, p.1). A destruição começou pelas cortinas, passando para as cordas da campainha. Ataques semelhantes ocorreram em diversos pontos da cidade, ao mesmo tempo, ficando vários carros com os vidros dos ventiladores quebrados e as cortinas rasgadas. Os manifestantes queimaram dois bondes, tendo um deles sido transportado até a frente do Palácio do Catete, e lá incendiado.

Nenhum ataque aos cocheiros e carroceiros foi mencionado pelos jornais. No que diz respeito à repressão policial, empregaram-se praças da cavalaria e diversas prisões foram realizadas. O inspetor Ferreira, ao impedir a evasão de um preso que havia escapado “das mãos de um agente da Rua Carioca, foi espancado por populares, com canas tiradas de uma casa de moagem das mesmas” (Jornal do Brasil, 16/04/1902, p.1).

A energia elétrica, que havia cessado por volta das cinco e meia, foi restabelecida às sete horas e 25 minutos. Porém os conflitos continuaram e, às oito horas, o Chefe de Polícia compareceu ao Largo da Carioca. Lá chegando, foi de “grupo em grupo, pedindo aos populares que se dissolvessem”(Jornal do Brasil, 16/04/1902, p.1). Ao longo da noite, as manifestações cessaram, mas mesmo assim, à uma hora do dia seguinte, patrulhas de cavalaria rondavam as praças e ruas centrais da cidade, a praia de Botafogo e a Rua do Catete, cenário dos acontecimentos.

As manifestações ocorridas em 1789/1880, 1901 e 1902 estavam diretamente relacionadas com o transporte pelos carris. Nesses episódios, chama-nos atenção as cenas de destruição dos bens das companhias e as ações dos manifestantes, muitas vezes adjetivadas de “irracionais” e “violentas” pelos relatos contemporâneos. Proponho, no entanto, tentarmos entender os possíveis significados desses movimentos para os agentes envolvidos. Nesse sentido, a análise de Edward Thompson sobre os motins por alimento na Inglaterra do século XVIII traz importantes contribuições.⁷ Esse autor apontou que os motins não eram relações espasmódicas à fome, e buscou “a cultura política, as expectativas, as tradições e até as superstições dos trabalhadores que com mais frequência se envolviam nas ações no mercado”, além das relações entre a multidão e os governantes (THOMPSON, 1998, p. 204).

Sendo assim, no caso das manifestações de passageiros no Rio de Janeiro entre o final do século XIX e início do XX, é importante investigar o que teria motivado os usuários a se revoltarem – além das causas diretas, como o aumento das passagens e a falta de energia – e os significados atribuídos pelos próprios sujeitos a suas ações.

No movimento de 1902, um grupo de passageiros propôs carregar um bonde na Rua do Catete até a frente do palácio presidencial. Aceito o alvitre por outros, foi posto em ação, segundo o Jornal do Brasil, aos gritos de “fora o Silva Porto, acaba-se com as companhias protegidas” (Jornal do Brasil, 16/04/1902, p.1). O coronel Silva Porto era o gerente da Companhia Jardim Botânico, e os manifestantes faziam referência ainda à proteção dada pelo governo às companhias através dos contratos de concessão.

As críticas às transações entre as companhias e o poder público apareceram diversas vezes na imprensa. O jornal O Paiz afirmou que a lei que garantia a revisão dos contratos, em 1898, era escandalosa, “concedendo

⁷ A utilização de E. P. Thompson para entender as manifestações de passageiros já pareceu no trabalho de Déborah Raison (2000) sobre a Revolta do Vintém. Marcelo Badaró Mattos indicou que Thompson serviu ainda de inspiração para a análise empreendida por José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier a respeito dos quebras de trens no Brasil dos anos 1970 (MATTOS, 2006, p.88).

a empresas relativamente prósperas, com capitais bem garantidos e produzindo um dividendo bem regular, a elevação do preço das passagens sem compensações efetivas para o público” (O Paiz, 17/03/1899, p.1). Uma representação também foi entregue no mesmo ano ao prefeito por operários contrários ao aditivo que concedia a elevação dos preços na Companhia São Christovão (Gazeta de Notícias, 02/10/1898, p.2). Dessa forma, ao se revoltarem contra a falta de energia nos bondes em 1902, os passageiros estavam acionando também a indignação com o tratamento dado pelos governos às companhias, que, por sua vez, serviam pessimamente aos usuários.

Mesmo quando a reclamação dos manifestantes parecia ser só o aumento das passagens, ela poderia ganhar outros sentidos para os envolvidos. Um articulista que escrevia sob o pseudônimo de Lord Melville opinou no Jornal do Commercio de 31 de dezembro de 1879:

No meio da inércia e indiferença habitual à nossa população, 6.000 pessoas se reuniram no campo de S. Cristóvão sob a inspiração de uma ideia: é a consciência do direito que desperta na alma da nação até hoje adormecida. É o sentimento da própria força que levanta obstáculos morais e injustos. É o protesto legítimo do povo contra os erros e caprichos do governo (Jornal do Commercio, 31/12/1879).

Segundo a interpretação desse contemporâneo, portanto, o protesto revelaria a “consciência do direito”. A Gazeta de Notícias, por sua vez, apontou que o movimento de 1901 foi levado a cabo por pessoas que julgavam “estar exercendo um direito pelo modo” que consideravam mais eficaz (Gazeta de Notícias, 18/06/1901, p.1). Dessa maneira, temos a indicação de que as mobilizações mencionadas expressavam que a população se manifestava em relação aos acontecimentos políticos. Além disso, os protestos eram uma forma de luta da população pelo que consideravam seus direitos, sendo que também existiam outros meios, como os já mencionados abaixo-assinados e reclamações nos jornais.

Os momentos de conflitos declarados devem ser compreendidos ainda como o ápice das constantes e diárias reclamações dos usuários: os

atrasos, a lotação, a sujeira dos carros e, principalmente, os acidentes. Os transportes tomaram um espaço cada vez maior no dia a dia da população e a experiência cotidiana das péssimas condições do serviço, aliada à percepção dos privilégios dados pela municipalidade às companhias, pode ter estado na base não só das manifestações dos usuários. Esses fatores também ajudam a explicar por que em um movimento que teve entre suas causas a questão da vacinação obrigatória, ocorrido em 1904, os revoltosos retiraram trilhos e viraram bondes.⁸

Os movimentos de quebra-quebra de bondes ocorridos em 1901 e 1902 tiveram também em comum o descontentamento com a administração de serviços essenciais, como o transporte, na gestão de Campos Sales (1898-1902). Revoltas populares foram usuais nesse governo, segundo Teresa A. Meade, justamente porque medidas para aumentar taxas e tarifas e o corte de despesas com programas sociais e serviços públicos irritaram os trabalhadores e a classe média urbana (MEADE, 1989, p.243).

Comentando o movimento de passageiros de 1901, a Gazeta da Tarde avaliou que ele significara “a vitória do povo e a profunda lesão no prestígio da autoridade” e deveria servir de lição para Campos Sales, que tinha que “estudar a alma popular, sondar-lhes as necessidades, orientar-se pelas suas manifestações e os seus conselhos”. O Presidente era acusado de “jamais querer olhar a situação real do povo” que se debatia, naquele momento, “na mais precária das situações, por lhes faltarem os elementos de trabalho e por conseguinte os elementos de renda e de subsistência” (Gazeta da Tarde, 19/06/1901, p.1).

Se levarmos em conta que as revoltas populares relacionadas ao transporte eram uma das possibilidades de a população expor as suas queixas – que incluíam ainda as cartas aos jornais e os requerimentos ao governo – percebemos que aquelas manifestações não demonstravam apenas uma “percepção intuitiva e pouco elaborada de direitos e deveres

⁸ Sobre a Revolta da Vacina, ver: PEREIRA, 2002; CHALHOUB, 1996 (especialmente o terceiro capítulo).

que às vezes explodiam em reações violentas”, como propôs Carvalho (2000, p.76). As ações empreendidas nas mobilizações ligadas ao transporte – como a retirada de trilhos, bondes revirados e, às vezes, ataques aos funcionários das companhias – apontam um entendimento por parte dos habitantes da cidade de que os atos de violência coletiva eram importantes maneiras de chamar a atenção do governo ou dos gerentes das companhias para as suas reivindicações (MEADE, 1989, p.256) – chamar a atenção e conseguir o que pediam, como ocorreu nas mobilizações em que a questão mais evidente era o valor da passagem (1901), ou o imposto a isso atrelado (1879/1880).

Embora grande parte dos habitantes estivesse praticamente excluída, durante o Império e a Primeira República, da política oficial – enquanto eleitores e eleitos de organizações investidas de autoridade política –, eles encontraram outras vias para se fazerem ouvir. Os abaixo-assinados entregues ao governo, as queixas enviadas aos jornais, os pequenos motins, bem como os movimentos conhecidos como quebra-quebras, mencionados no presente texto, indicam uma atuação efetiva nos assuntos da cidade. Sendo assim, é possível verificar que, mesmo diante de um cenário de precariedade e restrições aos direitos dos cidadãos, os habitantes demonstravam que se entendiam como portadores de direitos quando reclamavam dos serviços oferecidos pelas companhias de carris, exigiam soluções por parte do poder público e denunciavam as transações entre as empresas de transporte e o governo.

Bibliografia

- BILAC, Olavo. “O Bond”. Obra reunida. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1996.
- CARVALHO, José Murilo de. Os bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
- _____. Cidadania no Brasil: o longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- _____. “A guerra do vintém” Revista de história da Biblioteca Nacional, n. 23, 2007.

- CHALHOUB, Sidney. Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- DUNLOP, Charles Julius. Os meios de transporte do Rio antigo. Rio de Janeiro: Editores Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.
- GRAHAM, Sandra L. "O motim do Vintém e a cultura política do Rio de Janeiro. 1880". Revista Brasileira de História, vol. 10, n. 20, 1991.
- JÚNIOR, França. "A lotação dos bondes". Teatro de França Junior. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Artes Cênicas (Inacen), 1980.
- MATTOS, Marcelo Badaró. "E. P. Thompson no Brasil". Outubro. Revista do Instituto de Estudos Socialistas, n.14, 2006.
- MEADE, Teresa A. "Civilizing" Rio. Reform and resistance in a Brazilian City, 1889-1930. Filadélfia-PA: The Pennsylvania State University Press, 1989.
- PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. As barricadas da saúde: vacina e protesto popular no Rio de Janeiro da Primeira República. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.
- POMPÉIA, Raul. "Viação urbana". Raul Pompéia. Crônicas 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983, vol.6.
- RAISON, Déborah. Ventos da Modernidade: os bondes e a cidade do Rio de Janeiro – 1850/1880. Dissertação de mestrado em história, UFRJ, 2000. Rio de Janeiro: UFRJ/ IFCS, 2000.
- SANTOS, Francisco Agenor de Noronha dos. Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação). Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934.
- SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935. Tese de Doutorado em História, Unicamp, 2009.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.
- THOMPSON, E. P. "A economia moral revisitada". Costumes em comum. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.