

## **História e Política em Canções, Poemas e Crônicas Publicadas no Rio de Janeiro no Tempo da Revolta do Vintém**

Silvia Cristina Martins de Souza<sup>1</sup>

Resumo: Concentrando o ângulo de visão no Rio de Janeiro dos anos 1880, pretendemos explorar algumas possibilidades de uso de canções, crônicas e poemas como fontes que nos permitam o acesso à diferentes visões sobre temas que despertaram o interesse de homens e mulheres comuns levando-os a atuar em espaços informais da política naquele contexto, mais especificamente no episódio conhecido como Revolta do Vintém.

As fontes utilizadas são jornais e cancionários publicados no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX.

Palavras chave: história, Revolta do Vintém, canções, crônicas, poemas.

---

Há pelo menos duas décadas os historiadores brasileiros vêm demonstrando que a crônica (que antes de ser crônica foi folhetim!) esteve longe de ser apenas uma leitura voltada para o descompromisso e o divertimento, como por muito tempo se afirmou sobre este gênero literário bastante popular no século XIX. Não são poucos os estudos que vêm contribuindo para mostrar como a crônica dialogou intensamente com questões prementes do seu tempo, tecendo a novidade desse tempo vivido e, como tal, constituindo-se como o “tempo feito texto”. (NEVES:1998,82) <sup>2</sup>

Mas se a crônica foi um veículo que contribuiu para a construção de uma cultura política dialógica que permeou o cotidiano dos fluminenses da segunda metade do século XIX, outro veículo também teve papel significativo neste processo: a canção popular urbana. <sup>3</sup>

Reiteradamente visto como um território rico em experiências musicais por viajantes, escritores e memorialistas, o Rio de Janeiro oitocentista foi sem dúvida uma cidade polifônica onde a presença de diversificados ritmos e canções podia ser observada cotidianamente em diferentes espaços, com grande aceitação por parte da população. É Machado de Assis quem nos chama atenção para este fato em uma crônica publicada no dia 15 de julho de 1877, na qual sublinhou que “o público fluminense, [...] morre por melodia como macaco por banana”. <sup>4</sup>

Apesar de a modinha e o lundu terem sido muito populares na sociedade fluminense oitocentista, ela teve acesso a outros ritmos, gêneros e estilos musicais, que se tornaram bastante difundidos naquele contexto. Desde os anos 1840, a polca foi introduzida no Brasil e paulatinamente caiu na preferência das elites fluminenses, embora pudesse ser encontrada em locais menos “seletos” como, por exemplo, no assobio das lavadeiras, enquanto executavam seu trabalho. (ELWES: 1854,17-8) Outros ritmos e danças europeus foram bastante conhecidos, cantados e dançados no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX. Constavam dos programas dos bailes carnavalescos, além das polcas, por exemplo, valsas, mazurcas, varsovianas, quadrilhas e schottichs. Em contrapartida, podia-se ouvir nas ruas do Rio de Janeiro os cantos de carregadores negros executados no decorrer do seu trabalho <sup>5</sup> e, durante os dias de carnaval, podiam ser encontrados foliões dançando nos cucumbis, ao som dos tambores dos zés pereiras ou ainda desfilando nas grandes sociedades carnavalescas ao som de árias de óperas de sucesso ou de músicas de ritmos cadenciados executadas por bandas militares. (CUNHA:2002) Também representativos como lugares de contato do fluminense com diferentes práticas musicais, notadamente a orquestral e a de câmara, foram as sociedades de bailes e os clubes musicais grande parte deles oferecendo concertos instrumentais e saraus de forma regular, fenômeno este que se tornou ainda mais significativo na década de 1880. Pode-se dizer, assim, que, ao longo do século XIX, a sociedade fluminense ouviu, cantou e dançou diferentes ritmos, gêneros e estilos musicais que iam dos mais “elitizados” aos mais “populares”.

Parte deste fenômeno de popularização da música urbana foi, segundo Cardoso de Menezes, uma decorrência das “baforadas de música de todo preço, música barata e música de alto coturno, porque não há por aí casa que não tenha um piano, uma flauta, uma rabeça, uma clarineta, um violão e um cavaquinho, e o competente artista ou amador para a correspondente execução”.<sup>6</sup> O processo de construção deste mercado de impressão musical, do qual nos fala Cardoso de Menezes, teve início nos anos 1820, mas foi a partir dos anos 1840 que ele tomou vulto. Nesta década, começou a se firmar uma tradição de impressão dos denominados “ramalhetes” ou “coleções”, que consistiam em coletâneas de partituras contendo os grandes sucessos da época em diferentes gêneros musicais tais como valsas, modinhas, lundus, quadrilhas, schottchis, varsovianas, polcas, árias de óperas e cançonetas voltados sobretudo (mas não apenas) para as sinhazinhas “pianeiras” e amadoras do “bel canto”. (LEME: 2005) A expansão deste mercado deveu muito à popularização do piano, uma vez que ele adentrou por espaços sociais diversos tais como as salas de concerto dos clubes

musicais, os palcos do teatro musicado e dos cafés-cantantes, assim como as salas das residências, para a realização de saraus. Foi em decorrência desta popularidade que Araújo Porto Alegre chegou a denominar o Rio de Janeiro “cidade dos pianos”. (LEME:2005)

Porém, dois outros veículos foram também essenciais para a difusão destas canções: os jornais e os cancioneiros. A *Marmota Fluminense*; *O Trovador: jornal de modinhas, recitativos para piano, lundus, romances, árias, canções, etc., etc.*; *Lyra de Apolo: jornal, recitativos, lundus, fadinhos e poesias de diversos autores*; *O Sorriso: jornal científico, literário e recreativo dedicado às moças brasileiras*; *O Beijo* e o *Jornal das Senhoras* foram alguns dos vários periódicos que se dedicaram à publicação de letras de canções e, em alguns casos, de partituras, para os leitores fluminenses.<sup>7</sup> Os cancioneiros, por sua vez, eram compilações de poesias de conhecimento público, na sua maioria de autoria desconhecida, para serem cantadas.<sup>8</sup> Estes cancioneiros demonstraram ser um grande filão do mercado editorial, seduzindo diferentes editores, sobretudo os que se dedicaram a edições populares, como Pedro da Silva Quaresma, que editou e reeditou uma série de cancioneiros com grande sucesso. (FERLIN: 2006,16)

Diante do que foi dito, parece impor-se uma questão: de que assuntos falavam estas canções para atrair um público consumidor que foi capaz de movimentar um mercado que só fez crescer na medida em que o século avançava? Os temas nelas abordados, poderíamos desde logo acrescentar, foram múltiplos tais como o amor; o jogo do bicho; as loterias; a vida teatral da cidade; as vacinas; a guarda nacional; a escravidão e a abolição. Ou seja, assuntos do cotidiano dirigidos ao público na sua própria linguagem.

Devido aos limites deste texto, nos deteremos sobre as letras de algumas canções e os textos de algumas crônicas e poemas que tomaram como fonte de inspiração o bonde, primeiro meio de transporte coletivo sobre trilhos da cidade do Rio de Janeiro, procurando através deles perceber de que forma esta novidade afetou o cotidiano da cidade e alimentou acalorados debates sobre as conseqüências que trouxe para a população da cidade, a mais dramática delas uma revolta popular que ficou conhecida pelo nome de Revolta do Vintém. Através deste exercício procuraremos mostrar como crônica, poemass e canções foram instrumentos utilizados para retirar as discussões políticas das salas do parlamento levando-as para as ruas e praças da cidade nas quais foram debatidas por sujeitos históricos anônimos.

De acordo com Elisabeth von der Weid , o Rio de Janeiro foi a primeira capital da América Latina que organizou os transportes coletivos sobre trilhos, o que ocorreu a partir de 1868, quando começou a se consolidar a implantação de companhias que concorriam no uso do espaço urbano.<sup>9</sup> A primeira linha de bondes do Rio de Janeiro ligava a rua do Ouvidor ao Largo do Machado e foi um empreendimento levado a cabo pela Botanical Garden Rail Road Company, que obteve concessão do estado imperial para explorar este serviço.(WEID:2004,1)<sup>10</sup> A partir do sucesso da Botanical Garden, outras empresas, que se formaram mais ou menos na mesma época, passaram a explorar o transporte sobre trilhos em diferentes áreas da cidade. De acordo com Luiz Carlos Soares, nos anos 1870, estas companhias já haviam estendido seus serviços por diferentes bairros propiciando que a população tivesse acesso a tarifas mais baratas, assim como a rapidez e maior pontualidade em seus serviços. (SOARES:2007,172)



Bonde da Botanical Garden em 1871

Disponível em <http://zrak7.ifrance.com/1871-nicolau-facchinetti.jpg>

Durante toda a década de 1880 cresceram as pequenas oficinas de artesanato e manufaturas no velho centro da cidade e na chamada Cidade Nova, ao passo que se estabeleceram indústrias (sobretudo têxteis) nos à época considerados arrabaldes do Rio tais como Laranjeiras, Botafogo, Jardim Botânico, Gávea, Tijuca e Andaraí. Estas indústrias acabaram por incentivar a formação de vilas construídas pelas próprias empresas para serem ocupadas por seus operários, assim como a de cortiços administrados por imigrantes portugueses e ocupados por brasileiros, imigrantes italianos e portugueses pobres, além de negros libertos e escravos de ganho. Desta forma, começaram a aparecer espaços habitados por populações de baixa renda entre os bairros de elite habitados por trabalhadores que demandavam cada vez mais a existência do transporte sobre trilhos para sua locomoção.

Foi, sobretudo, sobre o cotidiano das pessoas mais simples e dos trabalhadores que habitavam as partes mais pobres e afastadas da cidade que os bondes passaram a ter uma importância essencial, pois eles se transformaram na opção mais econômica para seu deslocamento para o trabalho, embora os bondes fossem também utilizados por outros tipos de passageiros. Tamanha foi a expansão deste meio de transporte que, de acordo com o viajante Carl Von Koseritz, circulavam no Rio, no ano de 1883, mais de trezentos bondes puxados por pares de burros. Segundo a Polícia da Corte, em 1884 existiam trezentos e cinquenta e quatro bondes matriculados na sua repartição. (Apud SOARES, 2007: 173)

Apesar dos ganhos que trouxe para a população do Rio, não foram poucos os problemas que o bonde introduziu no cotidiano da cidade. De um deles nos dá conta uma das crônicas da série “Scenas Comicas”, publicada na dia 25 de outubro de 1883 na *Gazeta da Tarde*. Nela podia-se ler que

*(...) 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 bonde!*

*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 bonde e nos seus efeitos.<sup>11</sup>*

Acostumados aos tálburis, calèches, carroças, diligências, seges, carruagens e gôndolas, os fluminenses tiveram que aprender a conviver com os bondes que passaram a transitar pelas ruas de forma intensa e com uma velocidade até então desconhecida. Diante

disto, não surpreende que a quantidade de acidentes envolvendo pedestres, passageiros e bondes tenha sido significativa naqueles tempos e que os “estragos” provocados pelos bondes tenham sido comparados aos das epidemias que periodicamente assolavam a cidade deixando no seu rastro um número significativo de vítimas.

Destes acidentes vários jornais do período nos legaram testemunhos, assim como uma cançoneta de Arthur Azevedo e Cardoso de Menezes intitulada *O cocheiro de Bond*. (MORAES FILHO:1900, 9-10)<sup>12</sup> Nela, um cocheiro chamado Chico Zé Marcondes, português de Fão, dizia trabalhar como cocheiro havia uns dez anos, o que lhe conferia certa prática no ofício.<sup>13</sup> No entanto, prosseguia, esta experiência não o deixara a salvo de acidentes, o que o levava a afirmar, de forma consternada: “Bem francamente o que dizer vou/Que, sem querer, mais de uma perna/Meu pobre bonde já quebrou”. (MORAES FILHO:1900, 9-10)

A situação de que nos dão conta o folhetim e a cançoneta não apenas manteve-se ao longo do século, como tendeu a crescer quando os bondes, inicialmente puxados por uma parilha de burros, passaram a ser movidos à eletricidade, sendo sobre isto que mais uma vez Machado de Assis nos legou um testemunho numa crônica da série “A Semana”, publicada em 23 de outubro de 1892. Nela, Machado chegaria a sugerir às vítimas de atropelamento que exigissem indenização das companhias por prejudicarem o fluxo do trânsito e por transformarem a circulação nas ruas em algo ameaçador.

Voltando à cançoneta *O cocheiro de Bond*, podemos observar que nela, ao remeter-se ao cotidiano do seu ofício, Chico Zé Marcondes nos fornece pistas sobre o perfil dos passageiros dos bondes:

(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!* (MORAES FILHO:1900, 9-10)<sup>14</sup>

A julgar pela letra desta cançoneta, as diferenças sociais vivenciadas no cotidiano naquela sociedade escravista, fortemente marcada pela hierarquização e pelas diferenças, tornavam-se ainda mais visíveis para os que utilizavam ou observavam os usuários das diferentes linhas de bondes que cortavam a cidade. Estas diferenças, aparecem de maneira ainda mais explícita em algumas crônicas escritas por França Júnior nos anos 1870. Numa delas ele diria que, quem quisesse conhecer a fisionomia do povo do Rio de Janeiro deveria embarcar num bonde e observar que “cada bairro do Rio tem a sua feição especial. O morador do Caju não se parece com o do Rio Comprido ou Tijuca, o do Engenho Velho difere do de São Cristóvão, e o do Saco do Alferes tem hábitos diversos dos da gente de Botafogo.” (FRANÇA JR: 1878, 136)

Em outra crônica, França Júnior elaborou uma espécie de tipologia a partir das conversas e dos ofícios dos usuários dos bondes. Segundo ele,

*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. (...)* (FRANÇA JR: 1878,158)

Mas não apenas o perfil dos passageiros foi diversificado, como também foram diferenciados os serviços a eles prestados dependendo do local da cidade em que a empresa operava como sugere a letra da canção *O aumento das passagens*: “Certas famílias que habitam Engenho Novo!/Dizem que a coisa amarga como fel;/Que é muito castigar assim o povo,/Preferem bonde de Vila Izabel”.(MORAES FILHO: 1900,172-3)

Utilizado por diferentes usuários para diferentes fins, o bonde revestiu-se de grande importância para o funcionamento da cidade, o que nos leva a compreender porque o aumento do preço das passagens aprovado em dezembro de 1879, e posto em vigor em janeiro do ano seguinte, levou a população fluminense a manifestar-se de maneira violenta num episódio que ficou conhecido pelo nome de Revolta do Vintém.<sup>15</sup>

A Revolta do Vintém foi um movimento de contestação popular que reivindicava o fim da cobrança do imposto no valor de vinte réis (um vintém) aos passageiros dos bondes. O “imposto do vintém”, como ficou conhecido pelos contemporâneos, foi instituído pelo ministro da Fazenda Affonso Celso de Assis Figueiredo na tentativa de conter o déficit orçamentário do governo imperial. O imposto 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. As companhias alegaram impossibilidade de efetuar o pagamento por estimativa, o que levou o governo a decidir, com o apoio do parlamento, que a cobrança do tributo seria feita diretamente aos usuários. (GRAHAM: 1980)

Desde que o novo imposto foi anunciado começaram a ocorrer mobilizações de protestos encabeçadas por “publicistas e políticos, especialmente os republicanos, em geral membros dos setores médios urbanos nascentes da sociedade carioca, que tentavam capitalizar a favor de seus objetivos políticos e ideológicos o descontentamento generalizado da população mais humilde da corte assolada pela carestia, pelo desemprego, pelas precárias condições sanitárias e pela falta de moradia”. (JESUS: 2006, 74)

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 taxa e teve sua manifestação dispersada pela polícia, o centro do Rio se transformou numa verdadeira praça de guerra onde se defrontaram polícia e manifestantes. Eclodiram focos de protestos violentos em vários pontos da cidade (sobretudo no seu centro), “que duraram pelo menos quatro dias, marcados pela fúria da população que depredava os bondes e armava barricadas para enfrentar a polícia”.(JESUS, 2006: 74) Prisões foram efetuadas, bondes virados, trilhos arrancados e burros e pessoas mortos e feridos.

Não é meu objetivo, aqui, explicar esta revolta ou analisar seus motivos e desdobramentos até porque melhores penas já o fizeram. Para os objetivos deste texto interessa sublinhar as considerações de duas autoras, que vão ao encontro de nossos interesses. Segundo uma delas, Sandra Lauderdale Graham, este episódio foi responsável pela maneira como a cidade experimentou “o surgimento de regras diferentes do que poderia significar engajar-se numa ação política” por meio da participação em “comícios de ruas e passeatas, de reuniões públicas e palestras, recitais e de uma imprensa militante”, que passaram a caracterizar a Corte, “alcançando seu ponto alto em 1888 e 1889, com a abolição da escravidão e a derrubada do império”. (GRAHAM, 1991: 231) Angela Alonso, por sua vez, observou que várias outras transformações ocorridas na década de 1870 contribuíram para mudanças no cenário político da Corte na década seguinte. Dentre tais mudanças estava a formação de um pequeno espaço público, com a constituição de uma nova imprensa composta por pequenos jornais, folhas diversas e uma multiplicidade de impressos independentes desvinculados dos partidos políticos imperiais.(ALONSO:2002) Esses fatores, segundo Alonso, auxiliaram na constituição de práticas modernas de contestação, já difundidas na Europa e nos Estados Unidos, tais como os *meetings*, as manifestações públicas, os comícios, a proliferação de clubes e associações, as passeatas, as greves. .(ALONSO:2002,297)

Levando em consideração as observações destas duas autoras e também que o barulho das ruas encontrou eco na imprensa e em outros espaços da sociedade, os quais debateram e apresentaram versões variadas dos eventos que agitaram a cidade naqueles tempos, interessados em compreender de que forma crônicas, poemas e canções se transformaram em instrumento de intervenção política para alguns sujeitos históricos naquele contexto.

Desde 1879 o imposto do vintém foi considerado por toda imprensa uma medida extremamente impopular. A *Gazeta de Notícias*, por exemplo, defendeu que os bondes serviam a dois tipos de passageiros cujos recursos, condições e interesses eram opostos. Para os passageiros dos bairros mais abastados e aprazíveis da cidade, os bondes eram um meio de transporte eventual, ao passo que para os que habitavam os bairros mais pobres e insalubres ele era o transporte mais barato e essencial para seu deslocamento diário. Diante disto, argumentava aquele jornal, cada vez mais parecia absurda, para certos setores da opinião pública, a equiparação implícita na cobrança do mesmo valor de um vintém para pobres e ricos.<sup>16</sup>

Esta e outras situações, como a relativa à emissão dos bilhetes das passagens de bondes, polarizaram as posições na imprensa.<sup>17</sup> A *Gazeta de Notícias* travou debate com o *Diário Oficial* e se apresentou como porta voz do povo; o *Jornal do Comércio* 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 por aquela folha como contrário aos interesses populares. (BALABAN:2005,282-290)

A 9 de janeiro de 1880, quando a tentativa de apresentação de um manifesto ao imperador pela população visando a suspensão do imposto já tinha sido frustrada por interferência da polícia e os desdobramentos mais violentos da revolta já haviam sido debelados, o jornal *O Atirador Franco* publicou o poema que reproduzimos parcialmente a seguir, intitulado “Imposto do Vintém”:

*E o rei sentiu-se mal – fôra sinistro o dia!  
Passou-lhe no frontal a contração sombria  
Que marcava a convulsão tempestuosa, interna!(...)  
Ter o arrojo brutal, o grande atrevimento  
De contestar a cifra do Dogma-Orçamento  
E tirar-lhe em cheio ao seu sagrado rosto:  
“Este imposto é ilegal: eu não pago esse imposto!”  
Oh! isto era demais! <sup>18</sup>*

Atribuindo a situação de turbulência à intransigência do governo imperial e do próprio imperador, o autor desta poesia parecia ainda querer provocar a população a reagir contra um imposto por ele denominado ilegal num momento em que os ânimos estavam menos exaltados. Mas não devemos deixar de levar em consideração que este poema também pode ter sido lido como um aviso de que o povo não iria mais submeter-se à vontade do imperador, algo que aparece de maneira similar em alguns versos publicados na *Gazeta de Notícias* em dezembro de 1879, isto é, antes mesmas das convulsões populares que marcaram o início do ano seguinte. Tais versos diziam:

*- Fazei parede, bom povo,  
Que eu desde já vos louvo:  
Quando – abusa a realeza  
Sai-lhe em frente a Marselhesa(...)  
Pensa que o povo é escravo!  
- Hão de ver o desagravo  
Que o dócil povo carneiro  
Deve tomar em Janeiro.<sup>19</sup>*

Estes versos se organizam em torno de um ponto diferente dos versos anteriormente analisados na medida em que apontam para a tensão e ambigüidade presente nas relações entre escravos e homens livres naquele contexto. Ao chamar o povo de escravo, e ao comparar os escravos a “carneiros” mansos e obedientes, seu autor parecia ter a intenção de provocar a população livre. Afinal, ser comparado a um escravo numa sociedade que relegava ao cativo um “não lugar” e o status de “coisa” deve ter sido visto por alguns homens livres pobres como algo provocativo. No entanto, esta interpretação não elimina a possibilidade de outros entendimentos para estes versos como, por exemplo, o de que o escravo não era um “carneiro” que aceitava passivamente os mandos e desmandos de seu senhor, sabendo lutar por seus interesses e apresentar seus “desagravos” quando necessário, uma dimensão que o tornava respeitado e temido. Independente de ser uma leitura ou outra, uma dimensão implícita nestes versos vinha à tona, e tinha a ver com um debate político que estava sendo travado naqueles tempos: a relação entre o cidadão e o Estado imperial, que aponta diretamente para o problema da cidadania em uma sociedade escravista. (BALABAN, 2005: 275)

Não foram poucos os jornais que publicaram matérias rechaçando, criticando e/ou ironizando o imperador e os poderes públicos, assim como não foram poucas as folhas que passaram a delinear uma imagem do estado imperial como “injusto e arbitrário tanto na criação do imposto quanto na repressão ao protesto popular contra ele”. (Apud BALABAN, 2005:290)

Neste contexto, permeado por tensões, algumas canções começaram a circular entre a população. Uma delas, cuja música era de autoria de um certo Neh Sartole e a poesia de autor desconhecido, dizia: “200 reis nos custa uma passagem! / 200 reis nos custa uma passagem! / De segunda! / De segunda! / Felizes somos não irmos na bagagem / Assim viva quem pode... / Quem pode, olé, olé! / Quem não pode vai mesmo à pé!”. (MORAES FILHO:1900, 172-3) Se nos versos desta canção, a crítica à situação vivenciada pela população pobre aparecia mediatizada por um tom irônico e brincalhão, ainda que denunciador, em outras o tom foi um pouco diferente, como, por exemplo, em um lundú de autoria desconhecida, que reproduzimos 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<sup>20</sup>*

Os versos deste lundú parecem trazer uma certa 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 do poema como um retrocesso do país colocando-o na contramão do que ele entendia por progresso. E este progresso, da forma como sugerida por estes versos, dizia respeito a direitos civis, à liberdade de expressão, à relação entre o povo e o Estado e às reivindicações sociais, questões que remetem mais uma vez à noção de cidadania. Desta maneira, uma leitura possível de tais versos pode ter sido a de que a Revolta do Vintém colocara o povo como uma

variável a ser considerada no debate político do qual esteve tradicionalmente afastado. Se esta é uma dimensão possível de ser cogitada, ela nos leva a sugerir, com outros autores, que pelo menos na visão de alguns contemporâneos, havia um limite aceitável de interferência do estado na vida das pessoas comuns e que, uma vez ultrapassado este limite, a população estava pronta a responder pela via da ação direta, quiçá com violência. (JESUS; GRAHAM; BALABAN))

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

*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.<sup>21</sup>*

É sugestivo que esta canção fizesse parte de uma cena cômica intitulada *Zé Povinho*. Em primeiro lugar, porque a cena cômica era um gênero dramático como “popular”, que tinha como ponto central a abordagem, de assuntos do cotidiano de interesse público de forma satírica.<sup>22</sup> E, em segundo lugar, porque, de acordo com Eduardo Silva, *Zé Povinho* era uma expressão utilizada para fazer-se menção ao trabalhador pobre ou remediado, de cor e idade indefinidas, que podia expressar-se individual ou coletivamente, sendo “capaz de organizar-se ao nível de rua, de bairro, ou mesmo por categorias profissionais para providenciar acerca de problemas comuns e imediatos.” (SILVA: 1998)

Há indícios de que esta cançõeta tenha sido escrita antes de setembro de 1880, uma vez que seus versos sugerem que, após os incidentes de janeiro, a tranquilidade foi mantida na cidade, mas o imposto continuou a ser cobrado. Por outro lado, sabe-se que apenas em abril, como resultado da grande demanda social, as companhias de bondes requereram junto ao governo a revogação do imposto, que foi definitivamente suspenso em setembro.

Independente de datas, o que aqui importa observar é que, diferente dos versos das outras canções, que incitavam (explícita ou implicitamente) o povo a reagir, estes se concentram em enumerar as agruras às quais ele estava submetido, 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 simples e pobres.

Do que foi dito poderíamos concluir afirmando que os dias turbulentos de 28 de dezembro de 1879 a 4 de janeiro de 1880, que marcaram de forma profunda a cidade do Rio de Janeiro, emergiram como um momento no qual o povo saiu do anonimato e do papel secundário a ele tradicionalmente atribuído para se tornar protagonista político nas ruas boicotando as empresas de bondes e preferindo “andar a pé ou servir –se de outro qualquer meio de locomoção a pagar o imposto”<sup>23</sup>

A participação de cidadãos na vida política nacional foi um tema muito debatido ao longo dos anos 1880, sobretudo quando o parlamento discutiu o projeto que resultou na lei Saraiva (1881), que reduziu drasticamente o eleitorado na capital do Império.<sup>24</sup> Esta participação popular, por sua vez, tem sido um assunto sobre o qual a historiografia tem se debruçado há algum tempo. Se levarmos em consideração que parte significativa destas abordagens tem privilegiado o entendimento dos desdobramentos da Revolta do Vintém sobre a dinâmica das instituições políticas do império, torna-se possível sugerir que o uso de fontes tais como as letras de canções, poemas e crônicas podem contribuir para desvelar facetas

ainda pouco conhecidas sobre as visões e as ações de sujeitos anônimos em momentos históricos que acabam por expor as contradições existentes por trás da “retórica de consenso e hegemonia social”, como foi o caso da Revolta do Vintém. (COSTA: 1998,13-14).

### Referências Bibliográficas

ALONSO, Angela. *Idéias em movimento: a geração de 1870 na crise do Brasil Império*. São Paulo: Paz e Terra, 2002

BALABAN, Marcelo. *Poeta do Lápis: a trajetória de Ângelo Agostini no Brasil Imperial – São e Rio de Janeiro, 1864-1888*. Campinas: Unicamp, 2009

CHALHOUB, Sidney et alli. *História em cousas miúdas*. Campinas: Unicamp, 2005.

COSTA, Emília Viotti da. *Coroas de glória, lágrimas de sangue: a rebelião dos escravos de Demerara em 1823*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. Vários Zés, um sobrenome: as muitas faces do senhor Pereira no carnaval carioca da virada do século. In CUNHA, Maria Clementina Pereira (org). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Unicamp, 2002.

D’AZEVEDO, Moreira. Imposto do Vintém. In *RIHGB*, 1895, nº 58.

DIAS, Maria Odila L.S. Sociabilidades sem História: votantes pobres no império, 1824-1881. In FREITAS, Marcus Cezar de (org.). *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998.

ELWES, R. *A sketcher`s tour round the world*. London: Hurst and Blackett Publishers, 1854.

FRANÇA JUNIOR, Joaquim José. *Folhetins*. Rio de Janeiro: Typ. da Gazeta de Notícias, 1878.

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 *Revista História Social*. n. 12. 2006 (disponível em [www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/viewFile/197/189](http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/viewFile/197/189))

MEYER, Marlyse. *Folhetim: uma história*. São Paulo, Companhia das Letras: 1995.  
RESENDE, Beatriz (org.). *Cronistas do Rio*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1995.

MORAES FILHO, Melo (org), *Cantares brasileiros- Cancioneiro Fluminense*. Rio de Janeiro: Jacintho Ribeiro dos Santos Editor, 1900

NEVES, Margarida de S.. Uma escrita do tempo: memória, ordem e progresso nas crônicas cariocas. In CANDIDO, Antonio (org). *A crônica: o gênero, sua fixação e suas transformações no Brasil*. Campinas/Rio de Janeiro: UNICAMP/Fundação Casa de Rui Barbosa, 1992.

RIOUX, Jean-Pierre e SIRINELLI, Jean-François. *Pour une histoire culturelle*. Paris: Éditions du Seuil, 1997.

SILVA, Eduardo. *As queixas do povo*. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

SOARES, Luiz Carlos. *O “povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Sete Letras/FAPERJ, 2007.

SOUZA, Silvia Cristina M. de. *Carpinteiros teatrais, cenas cômicas e diversidade cultural no Rio de Janeiro oitocentista: ensaios de história social da cultura*. Londrina: Eduel, 2010.

TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que carrega e transporta é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. UFF. Dissertação de Mestrado, 2005.

TERRA, Paulo Cruz. Músicas de trabalho no Mundo Atlântico. In *Revista Outros Tempos*. 2006. Disponível em [www.outrostempos.uema.br](http://www.outrostempos.uema.br). Acessado em maio de 2011.

WEID, Elizabeth von der, *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. 2004. Disponível em [www.casaruibarbosa.gov.br/.../FCRB\\_ElisabethvonderWeid\\_Bonde\\_elemento\\_expansao\\_RiodeJaneiro.pdf](http://www.casaruibarbosa.gov.br/.../FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf). Acessado em maio de 2011.

<sup>1</sup> Professora de História do Brasil na Universidade Estadual de Londrina. A pesquisa que deu origem a este artigo é financiada pelo CNPq.

<sup>2</sup> Para as crônicas e os folhetins ver, dentre outros: CHALHOUB, Sidney et alli. *História em cousas miúdas*. Campinas: Unicamp, 2005; CANDIDO, Antonio (org.). *A crônica: o gênero, sua fixação e suas transformações no Brasil*. Campinas/Rio de Janeiro: Unicamp/Fundação Casa de Rui Barbosa, 1992.; MEYER, Marlyse. *Folhetim: uma história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995 e RESENDE, Beatriz (org.). *Cronistas do Rio*. Rio de Janeiro. José Olímpio, 1995.

<sup>3</sup> Cultura política não é um conceito novo, mas foi com o processo de renovação passado pela História Política, e com a aproximação desta com a História Cultural que ele passou a ser relido pelos historiadores passando a ser utilizado não apenas como um meio de acesso ao entendimento dos grandes conjuntos de idéias, mas também para pensar o combate político no âmbito do cotidiano. Com isto alargou-se o conceito de participação política, que passou a abarcar atitudes e comportamentos tradicionalmente afastados do terreno da política institucional apontando para a possibilidade de investigação das atividades de homens e mulheres comuns e das estratégias por eles utilizadas para assumir o papel de protagonistas políticos em circunstâncias específicas. É neste sentido que o conceito de cultura política está sendo entendido neste artigo. Ver SIRINELLI, Jean-François. Éloge de la complexité. In RIOUX, Jean-Pierre e SIRINELLI, Jean-François. *Pour une histoire culturelle*. Paris: Éditions du Seuil, 1997, p.438.

<sup>4</sup> *Ilustração Brasileira*. 15 de julho de 1877

<sup>5</sup> Para uma análise sobre cantos de trabalho ver TERRA, Paulo Cruz. Músicas de trabalho no Mundo Atlântico. In *Revista Outros Tempos*. Disponível em [www.outrostempos.uema.br](http://www.outrostempos.uema.br). 2006.

<sup>6</sup> *Gazeta Musical*. ano II, n.3, fevereiro de 1892, p.p. 193-4.

<sup>7</sup> Todos estes periódicos encontram-se depositados no Arquivo Edgard Leuenroth (Unicamp/São Paulo) e na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

<sup>8</sup> Alguns deles traziam também partituras, como foi o caso do cancionero *Cantares Brasileiros – Cancioneiro Fluminense*. Rio de Janeiro: Jacintho Ribeiro dos Santos Editor, 1900, 2 volumes, vol. 1 parte poética e vol. 2 parte musical. Este cancionero foi organizado por Mello Moraes Filho.

<sup>9</sup> De acordo com Elizabeth von der Weid, "bonde foi o termo utilizado em muitas cidades brasileiras no lugar de carris, palavra portuguesa para *tramways*". A origem do termo teve a ver 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". (WEID: 2004,1).

<sup>10</sup> O itinerário percorrido por esta linha era o seguinte: rua do Ouvidor, esquina com rua Gonçalves Dias, Largo da Carioca, rua da Ajuda, Passeio, Largo da Lapa, rua da Glória, rua do Catete, Largo do Machado

<sup>11</sup> *Gazeta da Tarde*. 25 de outubro de 1883. Esta série foi assinada pelo ator e dramaturgo fluminense Francisco Correa Vasques.

<sup>12</sup> A cançoneta é um gênero típico do teatro musicado cujos versos exploram temas da atualidade dirigindo-se ao público na sua própria linguagem estabelecendo, desta maneira, um clima de intimidade entre o cantor e seus ouvintes. *O cocheiro do Bond* foi publicado no cancionero *Cantares Brasileiros* e nas duas edições da Garnier

do cancionero *Serenatas e Saraus* (Rio de Janeiro, Garnier, 1901 e 1902), organizadas por Mello Moraes Filho. Sua letra foi escrita por Arthur Azevedo e a música por A. Cardoso de Meneses. Tamanho foi o sucesso desta cançoneta que ela chegou a ser gravada no ano de 1912 por Eduardo das Neves. Ver [HTTP://dicionariomb.com.br/eduardo-das-neves/discografia](http://dicionariomb.com.br/eduardo-das-neves/discografia).

<sup>13</sup> Segundo Luiz Carlos Soares, por volta de 1884 já não existiam escravos condutores e cobradores de bondes na cidade, e os que exerciam tais ofícios eram, na sua maioria, estrangeiros, sobretudo imigrantes portugueses. (SOARES:2007,173)

<sup>14</sup> Sobre cocheiros e carregadores ver TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que carrega e transporta é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. UFF, Dissertação de Mestrado, 2005.

<sup>15</sup> 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 *Revista História Social*. n. 12, 2006 (disponível em [www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/viewFile/197/189](http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/viewFile/197/189)); 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)*. UERJ. Dissertação de Mestrado, 2009.

<sup>16</sup> *Gazeta de Notícias*. 2 de dezembro de 1879. Os preços das passagens variavam de 100 a 400 réis e todas, sem diferença, seriam acrescidas do mesmo valor de um vintém.

<sup>17</sup> A emissão de bilhetes foi definida pelo no art. 8º. do decreto no. 7565. Segundo Marcelo Balaban, “para a *Gazeta*, ao permitir que as companhias emitissem bilhetes, o governo estava criando uma nova moeda, facilitava fraudes, em suma, tornando ainda mais problemático o novo imposto, que em princípio já era condenável. Era facultativo ao passageiro comprar o bilhete, ou pagar, como estava acostumado, em dinheiro diretamente ao condutor. Neste caso, a companhia era obrigada a entregar um cupom comprovando o pagamento, que o passageiro precisa guardar durante o trajeto, sob pena de ser cobrada novamente a viagem. Além de complicada do ponto de vista operacional, a medida era vista como problemática. Havia desconfiança, argumentava a folha, em torno do destino do dinheiro arrecadado, algo que atingia o cerne do problema, na avaliação do jornal. (BALABAN: 2005, 282)

<sup>18</sup> *O Atirador Franco*. 9 de janeiro de 1880. O poema é de autoria de Mathias Carvalho.

<sup>19</sup> *Gazeta de Notícias*. 24 de dezembro de 1879.

<sup>20</sup> Apud D’AZEVEDO, Manuel Duarte Moreira. Imposto do Vintém. In *RIHGB*. 1895, nº 58, p. 324. Disponível em [www.ihgb.org.br/publi12.php](http://www.ihgb.org.br/publi12.php). Acessado em 30 de maio de 2011. *Lundú* é uma palavra que designa coisas diferentes, mas em geral interligadas, na música brasileira, Ela pode servir para designar um tipo de dança popular; um tipo de música de salão e também um tipo de canção folclórica. Em todos os casos é digno de nota a presença de elementos de tradições africanas no lundú.

<sup>21</sup> Apud D’AZEVEDO, Moreira. Imposto do Vintém. In *RIHGB*. 1895, nº 58, p. 325 Disponível em [www.ihgb.org.br/publi12.php](http://www.ihgb.org.br/publi12.php). Acessado em 30 de maio de 2011. Para cenas cômicas ver SOUZA, Silvia Cristina M. de. *Carpinteiros teatrais, cenas cômicas e diversidade cultural no Rio de Janeiro oitocentista: ensaios de história social da cultura*. Londrina: Edue1, 2010.

<sup>22</sup> O personagem *Zé Povinho*, até a virada do século XIX, teria seu maior sucesso na revista *O Rio de Janeiro de 1877* de Artur Azevedo, ou seja, num outro gênero dramático de feições populares.

<sup>23</sup> *Gazeta da Noite*. 12 de janeiro de 1880.

<sup>24</sup> A lei Saraiva (1881), acabou com as eleições primárias de votantes pobres e restringiu a prepotência dos potentados locais, marcando o fim de uma “longa etapa de cooptação da participação formal das populações mais pobres do país” ao proibir o voto do analfabeto e ao elevar o censo mínimo para “400\$000, reduzindo drasticamente o eleitorado que passou de 1,2 milhões de eleitores para menos de 140.000”. DIAS, Maria Odila L.S. Sociabilidades sem História: votantes pobres no império, 1824-1881. In FREITAS, Marcus C. de (org.). *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998, 71.