

## Para além dos vinte réis: a revolta do vintém revisitada, 1879-1880

*Beyond the twenty réis: the vintém revolt revisited, 1879-1880*

Leandro Duarte Montaño 

Doutor em Educação

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

*leandro-historia@hotmail.com*

### Resumo

Este artigo se propôs a analisar a “revolta do vintém”, ocorrida no Rio de Janeiro entre dezembro de 1879 e janeiro de 1880, buscando compreender as diferentes formas de agência histórica dentro de um evento polissêmico. Ele foi caracterizado por protestos e disputas a partir das quais culturas políticas distintas, mas não desconectadas, foram acionadas juntamente com visões de mundo de grupos e de classes sociais distintas. Baseado nas evidências empíricas e bibliografias variadas, partiu-se do entendimento de que a revolta não esteve restrita à cobrança do imposto, estando inserida em um processo bem mais amplo e complexo no qual forças sociais, econômicas e políticas com interesses, objetivos e projetos distintos se relacionaram através de relações de negociação e de conflito. A partir delas, os possíveis sentidos assumidos pelo evento dentro de um contexto de transformações sociais, econômicas e políticas foram traduzidos a partir de experiências históricas múltiplas pelas quais passaram as classes sociais envolvidas. A maneira como cada uma delas lidou com as circunstâncias apresentadas ajuda a entender os porquês de as ações aparentemente pacíficas de *meetings* se transfiguraram em ações diretas e violentas do povo.

**Palavras-chave:** revolta; vintém; movimentos sociais.

### Abstract

*This article aimed to analyze the “revolt of the vintém”, which occurred in Rio de Janeiro between December 1879 and January 1880, seeking to understand the different forms of historical agency within a polysemic event. It was characterized by protests and disputes from which distinct but not disconnected political cultures were triggered along with worldviews of distinct groups and social classes. Based on empirical evidence and varied bibliographies, it was based on the understanding that the revolt was not restricted to the collection of the tax, being inserted in a much broader and more complex process in which social, economic and political forces with different interests, objectives and projects were related through relations of negotiation and conflict. From them, the possible meanings assumed by the event within a context of social, economic and political transformations were translated from multiple historical experiences through which the social classes involved passed. The way in which each*



<https://doi.org/10.28998/rchv16n31.2025.0003>

Artigo publicado sob a [Licença Creative Commons 4.0](#)

Submetido em: 13/11/2024

Aceito em: 23/05/2025

Publicado: 10/07/2025

e-Location: 18497

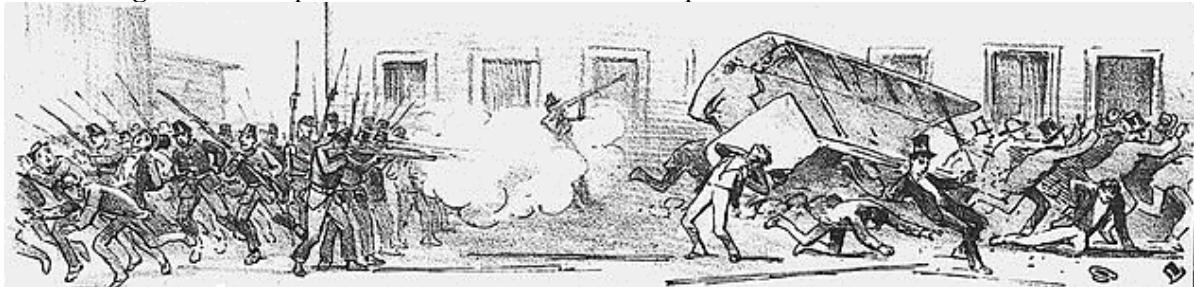
Crítica Histórica | Maceió | n. 31 | p. 30-61 | jan/jun 2025

*of them dealt with the circumstances presented helps to understand why the apparently peaceful actions of the meetings were transfigured into direct and violent actions of the people.*

**Keywords:** Revolt; vintém; social movements.

### O evento através de seus acontecimentos: a montagem do cenário

**Figura 1** – Croquis sobre os acontecimentos nos primeiros dias do ano 1880 na Corte



Fonte: Revista Ilustrada (RJ), 7 de janeiro de 1880, Ano 5, n. 189. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

No dia 1º de janeiro de 1880 iniciou-se a cobrança de um polêmico imposto sobre os transportes públicos, na cidade do Rio de Janeiro<sup>1</sup>. O “imposto do vintém”, como ficou conhecido, fazia parte de um conjunto de medidas do governo liberal para aumentar a receita governamental e movimentou a imprensa desde o momento de sua proposição parlamentar, provocando mobilização nas ruas e envolvendo setores sociais e atores políticos variados contrários ou favoráveis às medidas e ao governo.

A capital do Império do Brasil, local escolhido para a nova taxa sobre os transportes, era uma das cidades mais populosas das Américas e dotado do principal porto de entrada e saída de pessoas e mercadorias. Ela era a maior sociedade escravista do globo e, ao mesmo tempo, apresentava características demográficas e culturais de uma cidade Atlântica do século XIX<sup>2</sup>, como grande variedade populacional (étnica, linguística, cultural etc.), ampla conexão com os fluxos transnacionais de comércio, capitais e de circulação de pessoas, para citar apenas duas características a esse respeito.

<sup>1</sup>“11. Cobrar-se-á também a seguinte taxa de transportes: 1º) De 20 réis a 1\$, conforme a distância percorrida, por passageiro, sem distinção de classe, que circular nas estradas de ferro de tração a vapor construídas pelo Estado ou por companhias particulares que tenham subvenção, garantia ou fiança de garantia de juros. As referidas taxas serão extensivas aos passageiros de barcas a vapor das companhias subvencionadas pelo Estado. / 2º) De 20 réis por passageiro que circular nas linhas ferreas da cidade do Rio de Janeiro e seus subúrbios, *tramways* ou carris urbanos de tração animada ou a vapor. (BRASIL. Lei nº 2.940, de 31 de outubro de 1879, Art. 18, nº 11, §1º e §2º)

<sup>2</sup>Para um conceito de “espaços atlânticos”, ver: Tomich, 2004.

Ela apresentou um acelerado e desigual crescimento espacial e demográfico<sup>3</sup>. Para se ter uma ideia, de uma população de 205.906 em 1849, ela passa para 522.651 em 1890, o que daria um aumento de, aproximadamente, 122%. Estimativas baseadas em cruzamentos de dados indicam que entre 1874 e 1884, a população pulou de 276.095 para 411.412 (Brasil, 1877; Silva, 2001, p. 77; Montaño, 2009, p. 56 e 93).

Uma volumosa população de trabalhadores e trabalhadoras, livres e escravizados<sup>4</sup>, ocupados nos mais variados setores, como indústria, serviços ou sem uma ocupação definida e a quem o deslocamento por uma malha urbana em crescimento era fundamental. Nesse sentido, meios de transporte como trens, bondes, tilburis, carroças, cavalos etc., cortavam a cidade e já faziam parte de sua paisagem, uma paisagem urbana que estimulava sentimentos contraditórios, mesmo aos observadores externos.

Carlos Von Koseritz, em sua passagem pelo Rio de Janeiro no ano de 1883, avaliou, através de suas cartas, que a cidade apresentava um crescimento urbano acelerado representando um número elevado de linhas de bondes em que viajam milhares de pessoas, diariamente. Toda “a cidade [...] 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. Existe uma quantidade de linhas que trabalha toda a noite [...].” (Koseritz, 1974, p. 43).

Usando como base as reflexões de Afonso Arinos de Melo Franco, por ocasião da tradução da obra que reuniu as cartas daquele viajante, Margarida de Souza Neves (2009, p. 130), identifica em Koseritz um “personagem entre dois mundos”: “o da construção da unidade como tradução da ordem própria do Império do Brasil e o da ordem entendida como progresso”. Ele identifica uma cidade que representa não apenas a consequência das circunstâncias estruturais de pressões demográficas, mas de uma *urbe* (e de um Império) que busca se modernizar rapidamente sob a bandeira do “progresso”, embora com problemas sociais, econômicos e de saúde pública contrastantes. Uma cidade que é “interessante, mas não é agradável”<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup>Brasil. Oficina de Estatística. Recenseamento da Cidade do Rio de Janeiro (Distrito Federal), realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: 1907. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv49678.pdf>; Senra, 2009.

<sup>4</sup>Paralelamente, o percentual da população escravizada seguiu o sentido oposto ao crescimento demográfico, pois, de aproximadamente 38% em 1849, passou para aproximadamente 8% em 1884. Dados de Silva (2001, p. 77);

<sup>5</sup>A primeira impressão do Rio de Janeiro não me foi nada favorável. A prevenção contra a febre reinante, o calor insuportável [...], as ondas de carros e “bondes” [...] que se cruzam em todas as direções aos 5 e aos 6 de uma vez; o trânsito de multidões de pedestres, o grito insuportável dos pequenos vendedores de jornais, tudo contribui para

Essa cidade “barulhenta” e movimentada que impressionou Koseritz (1883) apresentava cada vez mais linhas de bondes circulando, não apenas nas freguesias centrais, as quais o autor de origem alemã visitou, mas, também, nas suburbanas. Entre os anos de 1870 e 1879, foram transportados anualmente pelas companhias de carris (bondes), 27.166.944 passageiros, dos quais 7.750.355 só no ano de 1879. Já o número de viagens foi de 177.073 (1872), 150.002 (1876) e de 307.522 (1879)<sup>6</sup>.

Seja pelo relato de Koseritz ou pelos números apresentados, é possível concluir que havia uma presença cada vez maior desses meios transportes no cotidiano da cidade e que, portanto, qualquer medida adotada em relação a eles teria amplitudes demográfica e geográfica significativas. Nesse contexto, o governo, associado às empresas de bondes, pretendia instaurar a cobrança de um imposto de 20 réis (um vintém) sobre todos os transportes e não apenas sobre os bondes. Nesse sentido, no que concerne aos bondes, além da cobrança do bilhete e da fiscalização de quem pagou pelo serviço<sup>7</sup>, caberia aos agentes das empresas também se responsabilizarem por recolherem a nova taxa. Elas seriam, posteriormente, repassadas ao governo<sup>8</sup>. Um ponto interessante era o de que a sua aplicação se restringiria apenas à cidade do Rio de Janeiro, poupando outras cidades da medida, o que teria gerado mais polêmicas em torno dela.

O imposto sobre os transportes fez parte de um conjunto de medidas que encareceriam o custo de vida na capital. A medida visava atender a um projeto mais amplo do gabinete liberal do Visconde de Sinimbu (1878-1880) de reformas econômicas, cujo objetivo era o de aumentar a arrecadação e de reduzir gastos para sanear a economia do Império do Brasil, que passava por dificuldade desde a década de 1870.<sup>9</sup>

---

confirmar as vantagens das pequenas cidades [...] o Rio pode ser interessante, mas não é agradável. Koseritz *apud* Neves, 2009, p. 137.

<sup>6</sup>Noronha Santos apresenta os seguintes números de passageiros transportados por carris na cidade do Rio de Janeiro: em 1870, 3.035.465; em 1872, 4.966.523; em 1876, 5.960.140; em 1877, 5.394.461; em 1879, 7.750.355. Com exceção de 1877, em que há um pequeno declínio, a tendência era a de aumento no número de passageiros. Santos, 1996, p. 152, 249, 251.

<sup>7</sup>Conforme “Regulamento para arrecadação da taxa sobre transportes.” Decreto nº 7.565, de 13 de dezembro de 1879, em seus Art. 9º e 10º “[...] cada passageiro entregará ao condutor, em troca dos bilhetes ou cartões supramencionados, ou no ato do pagamento em dinheiro, um recibo ou cupom, para prova de ter sido satisfeita a importância da passagem. Art. 10. O passageiro é obrigado a exibir o cupom, quando lhe for exigido pelos agentes da companhia ou fiscal do Governo, sob pena de pagar nova passagem, ou deixar o carro.”

<sup>8</sup>Idem. Art. 7º e Parágrafo Único (subsequente).

<sup>9</sup>Uma série de taxas e aumentos foram adotadas por Sinimbu e seu gabinete e estão reunidas na Lei n.º 2.940 de 31 de outubro de 1879 (que fixa a receita e a despesa do Império). Dentre as medidas podemos citar: Direitos de impostos sobre consumos; Expedientes dos gêneros livres de direitos de consumo, pagando os gêneros estrangeiros navegados por cabotagem que já tenham satisfeito os direitos de consumo em 1,5%; Armazenagem; Dito da Doca,

Como é possível de se imaginar, essa não foi uma medida que obteve grande popularidade, e os periódicos da cidade não deixam dúvidas a esse respeito. Na seção de “publicações a pedido” do Jornal do Comércio, por exemplo, um articulista que escrevia sob a alcunha de Lord Merville atacou ao novo imposto e ao governo. Segundo ele, o imposto de 20 réis por passageiro é criticado por ser impraticável e parecer favorecer amigos do Sr. Presidente do Conselho e que, para facilitar a arrecadação, delegou a cobrança às companhias de bondes, renovando, em contrapartida, os seus contratos por 30 anos. E conclui que o ministro da agricultura, Afonso Celso, pode ter boas intenções, mas o público vê o acordo como uma medida vexatória e abjeta.<sup>10</sup>

Como pode ser observado acima, nas linhas do Jornal do Comércio, um periódico cuja linha editorial não se caracterizou por criticar o governo Sinimbu, a insatisfação parecia clara bem antes da instauração das medidas “saneadoras”. Seja como forma de arma para atacar o governo, a realidade concreta dos eventos que se seguiriam demonstra que aquilo que fora dito nos periódicos é apenas uma parcela das manifestações de indignação.

Melville chama a atenção para questões dos bastidores que teriam motivado a cobrança, para além da necessidade orçamentária alegada. Em troca da implementação da tarifa, as empresas de transportes garantiriam a renovação de seus contratos de exploração do serviço de carris urbanos por mais trinta anos. Há insinuações de que as razões para essa “troca” estariam para além do interesse público, ou seja, que os interesses privados se valeriam de “favores” governamentais. No dia 25 de dezembro de 1879, cinco dias antes da cobrança, o mesmo autor chama a atenção, mais uma vez, para o fato de que o imposto seria injusto e que o interesse público estaria sendo prejudicado.<sup>11</sup>

A postura crítica anteriormente apresentada pode ser notada em artigos dos jornais, como *O Mequetrefe* (RJ), *A Revista Ilustrada* (RJ), *Gazeta de Notícias* (RJ), *Gazeta da Noite* (RJ) entre outros<sup>12</sup>. Em *O Mequetrefe*, por exemplo, a linha segue similar, porém um pouco mais contundente, em que já é possível perceber que as pessoas pressentiam que as coisas não transcorreriam de forma tranquila. “Está nos parecendo que este vintém de mais com que o

---

elevando-se 50% as taxas ora cobradas; Direitos de exportação dos gêneros nacionais; Imposto predial; Ditos de indústrias e profissões; Taxas de transportes; Imposto territorial; Dito sobre fumo; Taxa adicional sobre escravos.

<sup>10</sup>Jornal do Comércio (RJ), 22 de nov. de 1879, p. 2.

<sup>11</sup>Idem, 25 de dez. de 1879, p. 3.

<sup>12</sup>Foi feito um levantamento desses periódicos entre os dias 20/12/1879 e 10/01/1880, na Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

governo espera pagar o déficit há de trazer embaraços às companhias e grandes conflitos nos bondes. Ora, um vintém! [...]”<sup>13</sup>

Não significa que os jornais estariam prevendo uma revolta popular de grandes proporções, mas a forma como a questão fora conduzida desde a sua proposição pelo governo e posterior aprovação parlamentar, até a forma como seria implementada sugeria problemas a sua execução. Não por acaso, o governo estava disposto em usar a polícia, se necessário fosse, para garantir a cobrança, o que teria sido propagado na imprensa, colocando ainda mais combustível na já tensa conjuntura.

Seguindo pela perspectiva econômica, a elevação do custo de vida na capital, um fenômeno observado nas décadas anteriores, seria uma crescente e culminaria em uma piora nas condições da vida da população em geral. Segundo o editorial de abertura da *Gazeta de Notícias*, de 28 de fevereiro de 1880 (possivelmente assinado por Ferreira de Menezes<sup>14</sup>), o custo de vida no Rio de Janeiro teria aumentado muito nesse período.

Segundo Menezes, o custo de vida no Rio aumentou de uma maneira extraordinária. Crescentes taxas e desemprego colocam a classe trabalhadora em uma situação, que em qualquer país bem dirigido, teria há muito tempo exigido a atenção das classes governantes. E não somente a classe trabalhadora se acha em uma posição difícil. Os empregados públicos e pequenos homens de negócio não estão em melhor condição, nem estão as pequenas indústrias.<sup>15</sup>

O momento em que as reformas financeiras foram propostas era justamente um momento de dificuldades econômicas. As novas tarifas contemplaram três setores problemáticos da cidade: habitação, transporte público e alimentação. Esses eram justamente os principais pontos que marcaram as graves crises sociais enfrentadas pelo Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX e até mesmo no início do século XX (Bergstresser, 1977).

A amplitude social dos usuários das linhas de bondes fazia com que a nova tarifa tivesse impactos distintos sobre os seus usuários. Como observa Thomas H. Holloway (1997, p. 239), o que “para a elite política considerava um insignificante ônus extra sobre o transporte barato representava um encargo pesadíssimo para a classe trabalhadora”. Diante de uma tarifa que

<sup>13</sup>O Mequetrefe (RJ), 6 de dez. de 1879, p. 3.

<sup>14</sup>Brasil, Bruno. “Gazeta de Notícias: ‘jornalão’, por excelência”. *Acervo Biblioteca Nacional*, 02/08/2022. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/acervo-bn-gazeta-de-noticias-jornalao-por-excelencia/>. Acesso em: 19 fev. 2025.

<sup>15</sup>Gazeta de Notícias (RJ), 28 de fev. de 1880, n.º 58, p. 1.

girava em torno de 100 a 400 réis, o aumento poderia chegar a 20% do valor da viagem.<sup>16</sup> Segundo o historiador Luiz Carlos Soares (2007) verifica-se que os bondes constituíam um sistema de transporte que atendia a diversos tipos de pessoas, social, cultural e etnicamente distintas, desempenhando um importante papel em suas vidas cotidianas, conectando-as aos seus diversos espaços de convívio social, tais como os ambientes de trabalho, residências, locais de lazer, entre outros.<sup>17</sup>

Embora as questões econômicas sejam importantes para entender o processo que levou a revolta do vintém, outras circunstâncias teriam contribuído para esse evento. Notou-se, através da imprensa, que se desenhou um contexto social e político complexo, marcado por vozes oposicionistas dentro e fora do parlamento, que criariam dificuldades não apenas para a nova tarifa, mas para a própria consecução de outros projetos do Partido Liberal.

Se a existência de “interesses escusos”, como denunciado na imprensa, a falta de legitimidade da nova tarifa e um posicionamento mais incisivo da imprensa oposicionista sinalizariam um cenário de polarização, a revolta popular que tomou conta das ruas a partir do dia 1.º de janeiro demonstraria que a polarização contaria com mais um agente social, o povo, que estaria atendo ao desenrolar dos acontecimentos e, sobretudo, que se as esferas superiores estariam em contenda, ele poderia lidar com essa situação a seu favor.

De reuniões de rua, os chamados *meetings*, até uma revolta de grandes proporções que parou a capital, se desenhou um cenário de encenação e de atuação políticas que demonstrariam as contradições por trás do imposto e a sua implementação, e a forma como a população da cidade resolveu agir de forma direta para fazer frente ao que considerariam injusto.

### **Bondes, violência, repressão e exclusão política: o cenário da eclosão**

---

<sup>16</sup>Segundo Ronaldo Pereira de Jesus (2006), ao analisar a revolta do vintém, comparando-a com a revolta da vacina, os movimentos de protesto contra o imposto não poderiam ser capitaneados inicialmente pelas camadas mais pobres da sociedade. Embora tenham participado dos embates em janeiro, a sua entrada no cenário de lutas contra o governo teria se dado em um segundo momento, quando já teriam sido deflagradas tensões e embates entre oposição e situação. Em primeiro lugar, pelo fato de as passagens de bondes serem proibitivas para a maioria dessas pessoas e, em segundo, pela convicção de que a política estatal seria um campo com o qual não haveria meios de mudança e, portanto, de diálogo. Resumidamente, a falta de mecanismos de diálogo é que teria levado à deflagração da revolta. Na verdade, a análise empírica das fontes utilizadas aqui e nos trabalhos de Ana Paula Silveira de Andrade (2008) e de Leandro Duarte Montaño (2009) e Paulo Cruz Terra (2012) demonstram que as classes populares já estariam, desde o início, no processo de deflagração da revolta, na medida em que os motivos que levaram a ele estariam conectados com lógicas não meramente econômicas, mas políticas e culturais. Essas circunstâncias serão mais bem avaliadas a seguir.

<sup>17</sup>“Os bondes contribuíram consideravelmente para a resolução do problema de transporte coletivo no Rio de Janeiro, sem contar que foram, durante muito tempo, a alternativa de transporte mais econômica para a população da cidade (Soares, 2007, p. 172).

Às 10 horas da noite de anteontem [13/12/79], o subdelegado da freguesia da Gávea [foi informado] de que em uma lagoa que fica na fronteira à chácara do Dr. Henrique Lage, estava caída uma preta, que havia sido vítima de um desastre de bonde. A mesma autoridade deu as precisas providências a fim de fazer remover a ofendida [ilegível], mas chegando ao lugar indicado não a achou. Ontem de madrugada, foi encontrada dentro da dita chácara, a preta liberta Maria da Rosa da Conceição, moradora da R. do Resende, a qual, às 8 horas da noite, em viagem da Corte para o Jardim Botânico, onde ia buscar umas roupas para lavar, quando apeava-se de um bonde, ficou entalada entre este e o outro que passava na mesma ocasião, resultando esmagar-lhe o pé direito e fazer-lhe diversas contusões pelo corpo. Depois de ferida, Maria Rosa, conforme declarou, pedia socorro, mas só lhe aparecera um rapaz que a tirara do lugar em que se dera o desastre para aquele onde ela fora encontrada (Jornal do Comércio, RJ, 15 de out. de 1879, p. 2).<sup>18</sup>

Percorrendo os jornais da Corte é possível acompanhar elementos do cotidiano dos seus habitantes. O trecho acima, noticiado no maior jornal da cidade, é constantemente encontrado. Acidentes nas linhas de bondes da cidade eram muito comuns e as suas vítimas, algumas delas fatais, faziam parte de estatísticas diárias que chegavam às autoridades e que geravam indignação não apenas dos usuários dos serviços de transporte, como também da opinião pública que acompanhava os relatos, muitos deles trágicos.

A história da liberta Maria Rosa da Conceição teve um fim trágico; afinal, a acidentada foi levada ao hospital da Misericórdia e mesmo tendo sido atendida, a gravidade dos ferimentos levou-a à morte. Assim como ela, muitas outras pessoas sofriam com o tipo de serviço prestado pelas empresas de transportes.

Incidentes de trânsito, como atropelamentos, colisões, queda de passageiros etc., resultavam em prejuízos materiais e/ou em ferimentos ou fatalidades, e se tornaram comuns, como pode ser observado nos jornais da cidade. Em uma nota no Jornal do Comércio dois meses antes da revolta, indicava que “era raro o dia em que não publicamos mais um desastre de bonde ou de veículos públicos”. No caso da nota, a culpa recaiu sobre o cocheiro, afinal, eles não eram “devidamente punidos pelas autoridades” e que, por isso, não conduziam com o devido cuidado os veículos, o que gerava acidentes. A nota chama a atenção do chefe de polícia para que tome providências que resolvam o problema.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup>Nesta edição do Jornal do Comércio foram noticiados mais dois incidentes envolvendo bondes – um atropelamento de uma criança de dois anos e o falecimento de uma pessoa (Cyro Papalegra), em decorrência do atropelamento que sofreu do veículo n.º 20 da Cia Carris-Urbanos.

<sup>19</sup>Jornal do Comércio (RJ), 7 de nov. de 1879, p. 2. Um fato curioso é que nessa edição é noticiado um atropelamento ocorrido na rua Primeiro de Março, em que foi gravemente ferido Paulo José Amorim que acabara de sair do Hospital da Misericórdia onde esteve internado para tratamento e para onde retornou. O responsável

Queixas contra a forma como os casos eram tratados, contra os cocheiros/condutores, contra a negligência das autoridades e das empresas de bondes povoavam relatos de desrespeito não apenas com as normas de circulação da cidade, como a própria banalização da vida dos passageiros e de pessoas que, porventura, foram atingidas por esses casos. Trabalhadores, adultos, jovens, crianças, idosos, enfim, não importava o perfil, pois todos pareciam vítimas em potencial.

Muitos dos relatos e queixas nos jornais apresentam os cocheiros como principais responsáveis pelos incidentes, por transitarem em alta velocidade, de forma imprudente, desrespeitarem os passageiros, promoverem acidentes e tentarem escapar de punição, e por aí vai. Uma leitura detida dos casos através de pesquisas desenvolvidas para os anos de 1879 (Montaño, 2009), por exemplo, sinalizam que o comportamento desses agentes seria o causador dos problemas relatados. Entretanto, a forma como os incidentes transcorriam e a grande recorrência deles parecem indicar um outro aspecto importante: o de que as empresas de carris teriam igualmente responsabilidade sobre os ocorridos.

Conforme um processo de 1877 aberto pela Secretaria de Polícia da Corte para apurar as reclamações contra as empresas de bondes e seus empregados, pelo excesso de velocidade praticado nas ruas do centro, os cocheiros (que seriam considerados os maiores culpados por estes problemas) alegavam em sua defesa que, na maioria das vezes, eles não seriam os reais culpados pelos atos aos quais são punidos. Segundo eles, as infrações são causadas pelas exigências das companhias para o cumprimento dos horários e que, em certas ocasiões de atraso, a instrução é para “empregarem a máxima velocidade”, a fim de alcançarem a hora de saída nos respectivos pontos. Eles ainda afirmam que, caso não adotassem tal atitude, sofreriam multas ou qualquer outra penalidade prevista nos regulamentos das companhias.<sup>20</sup>

Portanto, segundo o relato dos acusados no processo aberto, se tratava de uma política das companhias exigir que os seus condutores andassem de maneira acelerada, o que, obviamente, ocasionava incidentes, alguns deles fatais. Todavia, na imprensa, como vimos acima, a culpa recaía sobre os trabalhadores e não sobre os empresários, o que contribuía para a formação de uma opinião pública pouco solidária às condições em que esses trabalhadores

---

pelo atropelamento foi Luiz da Silva, cocheiro do bonde n.º 20 da Cia Carris-Urbanos, que fugiu do local. O mesmo bonde atropelou Cyro Papalegra (ver nota acima), que faleceu em decorrência do incidente.

<sup>20</sup>Brasil. Secretaria de Polícia da Corte, Rio de Janeiro, 19 de Janeiro de 1877, 1<sup>a</sup>. Seção – n.º 31. Reclamações contra empresas de bondes e outros – AN IJ6-519.

dos transportes tinham que submeter a si, aos animais que conduziam os carros e aos habitantes da cidade.

O grande número de casos noticiados nos periódicos<sup>21</sup>, associados ou não ao comportamento dos condutores, traziam consigo a noção de que se tratava de um fenômeno “comum” nas ruas da cidade. O elevado número dessas notícias que chegavam à imprensa – o que julgamos que seja apenas uma pequena fração do que efetivamente acontecia – levou a algumas respostas das autoridades, seja pela ação de delegados e agentes urbanos de segurança, seja pela atuação do próprio chefe de polícia, Eduardo Pindayba de Matos.

Em nota publicada no Jornal do Comércio, o chefe de polícia pareceu estar bastante comprometido com a causa de coibir os incidentes através da punição dos condutores de bondes. Em suas palavras, “é de indeclinável necessidade a urgente repressão do abuso com que os cocheiros de veículos de carris de ferro os conduzem em imoderada carreira”, ocasionando “frequentemente graves desastres, atropelando, ferindo e matando os transeuntes encontrados nos trajetos de suas linhas”<sup>22</sup>.

A resposta do chefe de polícia foi no sentido de coibir as infrações, punindo os infratores. Segundo esse viés, os responsáveis eram os funcionários das companhias e não a companhia<sup>23</sup>. Portanto, ao invés de se averiguar o porquê de tantos cocheiros apresentarem o mesmo comportamento, como uma espécie de *modus operandi* das companhias, parecia ser mais fácil culpar os trabalhadores. Como vimos pelo processo de 1877, as empresas estimulavam esse tipo de comportamento, o que leva a deduzir duas coisas: a primeira, mais evidente, de que os agentes poderiam ser encorajados a se comportarem das formas relatadas, e que, por esse motivo, as companhias fariam vista grossa e, por fim, que elas contariam com certa tolerância das autoridades.

---

<sup>21</sup>O resultado desta grande equação se mostrou nas ruas durante os meses finais de 1879. Em um espaço de menos de um mês, de 16 de outubro a 10 de novembro de 1879, foram registrados nada menos que 26 incidentes envolvendo empresas de bondes, passageiros e transeuntes, o que poderia indicar, aproximadamente, uma ocorrência por dia! No entanto, acredita-se que estes números deveriam ser bem maiores, haja vista que foram tomadas como base apenas as denúncias que chegaram aos jornais, o que exclui os casos não noticiados.

<sup>22</sup>Ele conclui em seguida: “Isto posto, chamando instantemente a atenção de V. S. para o assunto, como de toda a importância, recomendo que cumpra com a máxima solicitude a postura da Ilma. Câmara Municipal de 17 de julho de 1872, lavrando contra os infratores os competentes autos, que remeterá logo ao procurador da Ilma. Câmara para os devidos efeitos, e que envie também a esta secretaria os seus nomes, a fim de serem cassadas as suas respectivas matrículas (Jornal do Comércio, RJ, 9 de nov. de 1879, p. 1).

<sup>23</sup>No Jornal do Comércio do dia 7 de novembro (p. 2) foi informado que entre os meses de setembro e outubro daquele ano, foram caçadas 57 licenças de cocheiros, carroceiros e ditos de carros de praça e de tilburi, e foram aplicadas mais de 29 multas “a cocheiros de diversos veículos, por infrações de posturas.”

Muitas são as possibilidades advindas deste relato. Uma delas é a indicação do poder que teriam as empresas de transportes na cidade do Rio de Janeiro, de modo que agiriam em defesa de seus interesses, prejudicando os passageiros e desrespeitando as leis. A outra diz respeito aos métodos coercitivos utilizados tanto no trato com seus funcionários quanto no trato com os passageiros. Estes aspectos, em conjunto, ajudam a entender o porquê da “impunidade” de alguns agentes das companhias, e talvez a evidência de tantos incidentes, sejam eles confrontos e agressões aos passageiros, sejam eles acidentes decorrentes de imprudência na condução dos veículos nas ruas.

Era a partir desse serviço, necessário, amplamente difundido, porém precário, perigoso e violento, que se pretendia cobrar uma tarifa de 20 réis. Em outros termos, incluir mais um valor ao orçamento diário de trabalhadores e de trabalhadoras que seria cobrado pelos mesmos agentes que deflagravam formas variadas de violência e de desrespeito contra os passageiros, traduzindo a maneira como a qual as empresas e os empresários de transportes da capital, com certo respaldo das autoridades, lidavam com a situação.

### Os cenários, os atores e a revolta: o “Zé Povinho” entra em cena

**Figura 2** – Recorte de um trecho de artigo sobre o imposto do vintém.



Fonte: Gazeta de Notícias (RJ), 21 de dez. de 1879. Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

O trecho acima, do jornal Gazeta de Notícias (RJ), é apenas um dos exemplos do tipo de matéria que era veiculada na imprensa da capital a respeito do imposto do vintém. O recorte fez parte de um texto bem maior, que ocupava, mais ou menos, meia página da edição, em que havia a dramatização de um possível cenário ocasionado pela execução da tarifa. Em resumo, o texto leva a crer que os passageiros seriam pegos de surpresa e se sentiriam impelidos em não pagar o tributo, o que levaria não apenas a um conflito com o cobrador, como também a uma intervenção das autoridades públicas contra os passageiros.

Percorrendo os periódicos da cidade nesses dias, é perceptível a sugestão de que teríamos conflitos na execução da tarifa.<sup>24</sup> Não por acaso, os dias que antecederam a cobrança do imposto de 20 réis foram bastante agitados. A imprensa discutia o tema, apresentava argumentos favoráveis e contrários ao novo tributo, demonstrando uma polarização que opunha de um lado, o governo, as empresas de transportes e seus aliados na imprensa e, de outro, uma “opinião pública”, formada não somente pelos usuários dos transportes, mas também pela imprensa oposicionista ao gabinete e aos atores políticos a ela associados, que se valiam da polêmica para desfazer ataques contra os executores da tarifa.

Como observou Ana Paula Silveira de Andrade, a divulgação dos debates parlamentares acerca das reformas econômicas que ensejaram o imposto pelos jornais teria colaborado para a construção de uma opinião pública socialmente ampla para além dos setores médios alfabetizados, alcançando, com isso, outras classes sociais com percepções (políticas) aparentemente desconectadas destes tipos de debates. Segundo a autora, é “interessante perceber que as propostas dos liberais não cogitavam a incorporação da população à participação política, uma vez que os projetos desse grupo também viam desinteresse do povo em relação às questões políticas” (Andrade, 2008, p. 13).

Seguindo por esse caminho, a amplitude socioeconômica dos usuários dos transportes de bondes sinalizaria que os interesses acerca do tema estariam para além dos setores de elite ou dos setores médios formados por profissionais liberais. Presumir que apenas as pessoas alfabetizadas estariam acompanhando os debates noticiados nos jornais é limitar as possibilidades de análise e desconsiderar formas alternativas de comunicação presentes nas camadas populares que as permitiam dialogar entre si, a partir daquilo que era lido ou discutido no espaço público. Os próprios *meetings*, fenômenos coletivos de grande amplitude observados nesse período e que tinham na oralidade seu elemento central, seriam meios de divulgação de ideias que conectariam a política parlamentar e dos gabinetes à infrapolítica das ruas.

Embora nem sempre agentes mais “progressistas” da imprensa, leia-se republicanos, abolicionistas, liberais radicais, percebessem dessa forma<sup>25</sup>, os setores subalternos utilizariam

<sup>24</sup>Lord Melville, na seção Publicações a Pedido do Jornal do Comércio (RJ, 25 de dez. de 1879, p. 3) redigiu um texto sob o título “Um novo escândalo”, dirigido à S. Majestade, o Imperador, na qual informa que “a população já sabe, com a constituição e as leis em punho, que tal resistência [ao imposto] não é um crime e que o governo há de ver-se embaraçado em uma série de dificuldades”.

<sup>25</sup>É comum percebermos em periódicos, como a Revista Ilustrada, o personagem do “Zé Povinho”, que faria alusão jocosa e pejorativa à população mais pobre que a tudo observava, sem entender ou participar dos debates. O próprio José do Patrocínio, que apresentou uma biografia amplamente comprometida com as causas sociais, como no caso

desses e de outros mecanismos para tirar as suas próprias conclusões, fazer as suas leituras políticas, compartilhadas por experiências variadas com outras pessoas que passariam pelas mesmas dificuldades. Desse modo, podemos sugerir que o imposto seria um fator de aglutinação entre os setores opositores de elite, mas, da mesma forma, permitiriam aos setores subalternos identificarem as polarizações, quem estava contra ou a favor de seus interesses e, sobretudo, o que fazer a partir daquilo que identificavam como injusto e, por fim, se associar e agir quando julgassem necessário.

A polarização na imprensa seria apenas parte do cenário político conflituoso observado. Na realidade, enquanto permanecia neste espaço, parecia confortável tanto ao governo quanto aos opositores de elite. Há um sentido claro de limitação e controle dos mecanismos de reflexão e de atuação política. Por um lado, o governo e o parlamento procurariam manter a hegemonia sobre o processo político em torno do imposto. Por outro, a imprensa oposicionista buscava ampliar a sua participação nos debates sobre este e outros assuntos de interesse público, se colocando como porta-voz da população. Apesar do alargamento e do papel significativo da imprensa na formação da opinião pública e de ampliação da esfera social dos debates, ela poderia ser considerada parte da mesma lógica política. Para ambas as partes em contenda, os setores subalternos da sociedade deveriam servir aos seus projetos políticos de poder.

Partindo do pressuposto de elite da imprensa e do governo, enquanto as coisas permanecessem nessa dimensão, tudo estaria bem. O problema, se for permitido colocar dessa maneira, é que nem tudo saiu conforme o planejado. As experiências em torno do imposto, que em dezembro de 1879 e janeiro de 1880 demonstrariam uma publicização cada vez maior do tema, com o povo ocupando as ruas, em um primeiro momento sob “tutela” dos opositores do governo (ou pelo menos, assim eles enxergavam) e, em um segundo, já por conta própria.

A ação coletiva direta da multidão em grandes proporções, observada a partir do primeiro dia de janeiro de 1880, momento em que foi iniciada a cobrança da nova tarifa, e as tentativas de parcelas da imprensa, ora de acalmar a população, ora de se valer dessa ação para fazer pressão sobre o governo, teria subvertido a lógica apregoada pelas partes em contenda.

A ação de parcelas da imprensa e de parlamentares conservadores, liberais e republicanos<sup>26</sup> na tentativa de acalmar a multidão e de gerar algum tipo de consenso favorável

---

da abolição da escravidão, nesse momento em específico, faz o mesmo tipo de avaliação sobre essa entidade abstrata chamada de “povo”.

<sup>26</sup>Por ocasião da gravidade da situação, foi realizada uma reunião na Rua do Carmo no dia em que compareceram senadores e deputados, como Silveira da Mota, Francisco Otaviano, Nunes Gonçalves, Joaquim Nabuco, e que teria levado a um destacamento militar para o local. Visconde de Rio Branco julgou que se tratava de uma atitude

à solução mediada sobre o assunto, demonstraria não apenas que não estavam no controle da evolução dos acontecimentos (embora em alguns momentos isso fosse sugerido), como indicaria um objetivo não declarado de reestabelecer o modelo de atuação política de cima para baixo.

O próprio uso da violência repressiva do aparato do Estado pelo governo Sinimbu na tentativa de debelar o movimento<sup>27</sup> visava não apenas fazer valer a sua vontade, bem como os acordos estabelecidos com empresários de transportes, como buscava conservar a hegemonização do processo político em torno das reformas econômicas do Partido Liberal. A violência policial, aliás, não traria nada de novo em uma sociedade escravista, estratificada e profundamente desigual, como a brasileira do período.

O fator do “medo” de que as coisas fugissem do controle nesse tipo de sociedade em que as lógicas de poder não dependiam apenas do uso da força, mas das percepções simbólicas de que havia uma ordem natural a ser mantida seria a peça-chave para entender de forma ampla as circunstâncias em jogo.<sup>28</sup> Para além da dimensão psicológica, o “medo” seria um fenômeno social e simbólico, que caminharia junto ao desejo de controle social dos setores subalternos pelas elites, como forma de manutenção de um determinado *status quo* social, político e econômico, ou mesmo para endossar transformações no interior da ordem estabelecida. Sem dúvida, seria um elemento catalizador de ações que dialogariam com a expectativa e com circunstâncias concretas de que o processo político fugiria ao controle e era bom que isso não acontecesse.<sup>29</sup>

---

desnecessária e extrema, e sugeriu que haveria a intenção de intimidar os parlamentares (Jornal do Comércio, 29 de maio de 1880, p. 2).

<sup>27</sup>À S. M. O imperador. [...] Ontem, por volta das 8 ½ horas da noite foram detidos na estação de urbanos do Largo de S. Domingos diversos cidadãos, maltratados pela polícia secreta, que auxiliada pelos urbanos [...] de espadas em punho ameaçavam a torto e a direito, **porque temem que os ditos homens se revoltem no domingo próximo, contra o imposto do vintém**” (Gazeta de Notícias, RJ, 24 de dez. de 1879, p. 2).

<sup>28</sup>Esse tipo de percepção pode ser notado pelas posturas das autoridades na tentativa de aumentar o controle da multidão. O chefe de polícia dirigiu ao Ministro da Justiça um ofício reforçando a proibição de reuniões públicas e ordenando que fossem dispersadas, se fosse o caso: “De conformidade com o meu edital publicado em dia 2 deste mês [de jan. de 1880], proibindo ajuntamento nas ruas, praças e edifícios públicos, dei ordem para que fossem ontem [4 de jan. de 1880] policiadas as ruas por praças comandadas por oficiais, recomendando-se que intimassem por três vezes os indivíduos que fizessem parte dos ajuntamentos, dispersando-os em caso de desobediência” (Jornal do Comércio, RJ, 5 de jan. de 1880, p. 1).

<sup>29</sup>A obra clássica e ainda atual de Celia Maria Marinho de Azevedo (1987) e o trabalho mais recente de Sidney Chalhoub a respeito da suspeição generalizada da população afrodescendente no Brasil da segunda metade do século XIX (2012), embora falem sob a perspectiva de uma população específica sobre a qual recaía o racismo, serve de ponto de reflexão para compreender a forma com a qual as elites políticas (mas não somente elas) encaravam a condução da coisa pública e como lidavam com as chamadas “classes perigosas”.

A partir do momento que a população se insurgiu contra a tarifa de transportes e usou-a como bandeira de luta comum, dialogando com os interesses de outros setores sociais e, sobretudo, agindo por conta própria, a lógica de dominação e de controle sociopolítico teria sido colocada em xeque.

Avançando sobre a interpretação do evento, notou-se a presença de jornalistas e de autoridades públicas, notadamente figuras de destaque da política da capital<sup>30</sup>. Mas e quanto aos manifestantes? E aqueles que foram aos *meetings*, que marcharam sobre as ruas da capital, que tentaram ver o Imperador, que interromperam o trânsito da principal forma de transporte da maior e mais populosa cidade do Império do Brasil, que viraram bondes, arrancaram trilhos, que montaram as barricadas nos principais pontos da cidade, que enfrentaram as tropas armadas, que estabeleceram estratégias para resistir e fazer frente ao poder público?

O povo se fez presente não apenas através dos números em relatórios ou das cenas de conflito descritas nos periódicos, como também através dos registros prisionais referentes ao período. Percorrendo o Livro de Matrícula da Casa de Detenção da Corte<sup>31</sup> é possível identificar uma variedade de pessoas, trabalhadores em geral, de cores e condições jurídicas distintas. Há a presença não apenas de trabalhadores livres, mas também de escravizados ou ex-escravizados. Segundo o levantamento feito, entre os três primeiros dias de janeiro, foram detidos nada menos do que 251 indivíduos do sexo masculino e uma do sexo feminino<sup>32</sup>, dos quais 222 presos livres e libertos (99 no primeiro dia, 86 no segundo e 37 no terceiro) e 20 escravizados (6 no primeiro dia, 12 no segundo e 2 no último). Dentro desse número, daqueles que teriam a prisão associada ao vintém, temos 189 no primeiro caso e 2 no segundo, totalizando 191.

Do ponto de vista ocupacional, a documentação demonstra um universo de 45 ocupações profissionais diferentes, com a maior concentração em “trabalhador” entre livres/libertos e escravizados, com maior variação nos primeiros que apresentavam um quantitativo maior de detidos. Havia pessoas envolvidas com o setor de transportes e em uma série de outras ocupações, em sua esmagadora maioria, no setor de serviços. Há apenas uma lavadeira, Francisca de Assis, livre, brasileira, natural de Pernambuco, moradora da Quinta do Cajú.

---

<sup>30</sup>Podemos citar como exemplos os jornalistas e ativistas políticos José Lopes da Silva Trovão; José Ferreira de Menezes; José Carlos de Carvalho Júnior; José Carlos do Patrocínio e; Daniel Pedro Ferro Cardoso.

<sup>31</sup>A Casa de Detenção da Corte foi criada pelo Decreto n.º 1774, de 2 de julho de 1856, e fazia parte de um complexo penitenciário da Corte que incluía o Calabouço e a Casa de Correção.

<sup>32</sup>Livros de Matrícula da Casa de Detenção da Corte, Livres e Libertos. APERJ – Notação 14, n.º original 3965. (janeiro de 1880); Livro de Matrículas da Casa de Detenção da Corte, Detentos Escravos. APERJ – Notação 13, n.º original 5454 (janeiro de 1880).

Como está se lidando com uma revolta de grandes proporções em que foi possível se mapear geograficamente os acontecimentos, é importante explorar a localização da moradia dos presos. Nesse sentido, a maior parte dos detentos se encontra nas freguesias urbanas, mais antigas e centrais. Quanto mais próximo do que convencionaremos como região central (formada por Candelária, Santa Rita, Sacramento, São José, Santo Antônio, Espírito Santo e São José), maior é a incidência de detentos. Essa região registrava, conforme levantamento<sup>33</sup>, aquela com o maior adensamento populacional entre os anos de 1872-1890.

Partindo desses dados, observamos que a maioria dos participantes do motim moravam e, possivelmente trabalhavam nessa macrorregião central mais densamente povoada e que, por isso, percorriam distâncias de bondes menores que daqueles que residiam em locais mais geograficamente distantes<sup>34</sup>. Lembrando que os trens também cumpriam o papel de cobrir grandes distâncias, embora não chegassem próximo à capilaridade das linhas de bondes.

Um trecho de texto da Gazeta de Notícias sobre a “injustiça” provocada pelo imposto do vintém, acaba dando detalhes sobre a configuração socioespacial da cidade do Rio de Janeiro:

Há bairros ocupados quase que exclusivamente por gente pobre, que se utiliza do bonde para vir ao coração da cidade exercer seus duros misteres, gente que procura a residência nesses bairros pela comodidade dos preços das casas, preço ainda vantajoso apesar dos preços da passagem no bonde; pois o imposto equipara a pobre gente que, por necessidade, procura esses bairros nem sempre salubres à gente rica que, por prazer ou por luxo [...] reside nos lugares mais aprazíveis da cidade (Gazeta de Notícias, 02 dez. de 1879, p. 1).

O jornal cita como critério de comparação chácaras em Botafogo e casebres na cidade nova que pagariam valores distintos de passagem, mas que seriam cobrados do mesmo valor, i.e., 20 réis. Ao passo que na estrada de ferro e nas embarcações marítimas, o valor do imposto seria progressivo, de acordo com o valor da passagem.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup>Brasil. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento da população do Brasil a que se procedeu no dia 1º de agosto de 1872. Rio de Janeiro: 1873-76. Disponível em: [https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_obra\\_raras/or172866b/or172866b.pdf](https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obra_raras/or172866b/or172866b.pdf) Acesso em: 15 out. 2024.

<sup>34</sup>Devemos levar em conta que a divisão espacial das freguesias seguia também uma lógica socioeconômica nas freguesias consideradas rurais.

<sup>35</sup>Os dados foram retirados do decreto 7.565, de 13 de dezembro de 1879. Nos trens, a cobrança seria feita (de forma progressiva) a partir de 200 réis e das barcas a partir de 2\$000 réis, o dos bondes seria fixo independentemente do valor, seja ele de 100, 200 ou mais. Thomas Holloway (Op. Cit.) observa que o bilhete de bondes poderia variar de preço entre 100 e 400 réis, ao passo que o de estradas de ferro poderia chegar a 9\$000 e

Como os estudos sobre ocupação de espaço urbano demonstram (Vaz, 1984; Bergstresser, 1987), o custo de vida nessas regiões era mais alto, o que significa dizer, aluguéis mais caros. Por que residir aí? Relação entre tempo e dinheiro, possivelmente. Embora as passagens não fossem tecnicamente proibitivas, devido à estrutura ocupacional das camadas populares da Corte terem seguido, na década de 1880, uma tendência a não especialização, ou seja, sem trabalho fixo e que dependiam de jornadas de trabalho provavelmente irregulares e ocupações sazonais, sendo seus próprios patrões, por assim dizer.

Usando a “imaginação histórica”, observa-se que muitas pessoas buscavam permanecer no Centro devido à melhor oferta de produtos, oportunidades de trabalho e serviços em comparação com os arrabaldes da cidade. Migrar para regiões mais ao interior poderia significar o retorno a atividades agrícolas, sujeitando-se a um controle social mais rigoroso e a regimes de trabalho intensos. Além disso, estariam distantes de comunidades compostas por afrodescendentes ou migrantes pobres, onde poderiam encontrar redes de apoio e proteção.<sup>36</sup>

Percorrer distâncias menores não significaria não ter que lidar com a questão do tempo diluído sobre as questões de trabalho e ocupações em locais distintos, ainda que presentes em uma macrorregião. Os serviços domésticos, por exemplo, registrados no censo de 1890, como aquele que tinha um dos maiores números de trabalhadores/as ocupados/as, pressupunha, muitas das vezes, atuar em mais de um domicílio para completar a renda. Não chegar em tempo ou não ir não era uma opção para a maioria das pessoas que usavam os bondes, simplesmente porque estruturalmente dependiam de si<sup>37</sup> para se sustentar em um cenário de ampliação das despesas com subsistência e moradia. Como visto, ganhar menos podia significar retornar a uma vida anterior, penosa, com restrições das liberdades duramente conquistadas.<sup>38</sup>

Somado a esse cenário, temos a incidência da repressão policial para além daquela associada à cobrança do imposto. Atividades profissionais não legalizadas, precárias ou

---

os bilhetes de embarcações poderiam chegar a 90\$000. Portanto, se levarmos em consideração esse ponto, o bonde seria comparativamente o meio de transporte mais barato e acessível.

<sup>36</sup>Podemos acrescentar a esse “cálculo” o fato de a passagem dos transportes, incluindo os bondes, variar conforme as distâncias percorridas, ou seja, quanto maior a distância, maior o valor do bilhete. A esse respeito, ver “Os últimos acontecimentos”, Jornal do Comércio, RJ, 3 de jan. de 1880, p. 1.

<sup>37</sup>Aqui fazemos um jogo de palavras com o termo usado por escravizados de “viver sobre si”, o que representava não apenas prover seu sustento, mas a possibilidade de negociar liberdades com o/a seu/sua senhor/senhora. Muitas das profissões apresentadas poderiam ocupar-se em pequenos negócios, em serviços oferecidos pelo próprio indivíduo, sem vínculo formal ou realização de tarefas múltiplas não necessariamente enquadradas em uma categoria formal e acredita-se que o termo “trabalhador” represente essas pessoas. Para mais detalhes a esse respeito, ver Montaño, 2009, p. 164-175.

<sup>38</sup>A esse respeito, ver Chalhoub, 1999.

malvistas<sup>39</sup> seriam fiscalizadas e reprimidas com maior rigor. Além disso, notou-se a criação de obstáculos de acesso a bens de consumo dos setores populares, como tabaco, alimentos, bebidas etc., que prejudicavam vendedores e consumidores. Tais circunstâncias formariam uma realidade complexa e imbrincada, que incidia sobre o tecido social da Corte, ultrapassando aquilo que era considerado legítimo ou aceitável, infligindo a “economia moral” dessas pessoas<sup>40</sup>. O uso da força que fora noticiado e que apresentou manifestações favoráveis e contrárias na imprensa e no parlamento demonstraria que haveria uma espécie de “esgotamento moral” da capacidade do governo em lidar com a situação. Nas palavras do Visconde de Rio Branco, “tudo me faz crer que o governo mostrou muito mais confiança na força material do que na sua **força moral**.<sup>41</sup>

### O motim em perspectiva: um breve debate com a produção historiográfica

O historiador E. P. Thompson, em seu texto clássico “A economia moral da multidão inglesa no século XVIII” (2003), discute como os motins não podem ser reduzidos a meras reações a estímulos econômicos primários, como a variação dos preços dos grãos ou a fome. Ele analisa, a partir da perspectiva da “história vista de baixo”, entendendo as manifestações coletivas e os significados para a “gente comum”, destacando a complexidade dos processos históricos que envolvem essas revoltas. Thompson argumenta que a nova ideologia econômica do capitalismo, imposta de cima para baixo, entrou em choque com concepções tradicionais de economia moral da multidão, mostrando que a compreensão dos setores subalternos sobre as mudanças econômicas servia como combustível para questionamentos e lutas.

Para Thompson, o desabastecimento e a fome eram elementos materiais inquestionáveis, mas deveriam ser compreendidos sob a ótica daqueles que vivenciavam essas dificuldades. Ele enfatiza que as posturas assumidas diante das adversidades poderiam reforçar ou enfraquecer relações de subalternidade, sendo necessário observar os detalhes das

<sup>39</sup>“O comércio de pequenos produtos, o furto ou o roubo, a venda de força de trabalho para pequenos serviços, ou mesmo do próprio corpo, parecem ser algumas das saídas encontradas pelas pessoas mais pobres e sem a devida qualificação para ganharem a vida em um mercado de trabalho mais “especializado” e restrito. Dentre os mais numerosos setores ocupacionais temos além do comercial – ‘formal’ e ‘informal’ (i.e. em pequena escala) -, o setor de serviços domésticos, que durante a segunda metade desse século manteve-se, comparativamente, como a categoria “profissional” que apresentou o maior número de pessoas em suas fileiras” (Montaño, Op. Cit., p. 87).

<sup>40</sup>Além da não necessariamente óbvia, mas relevante, noção simbólica na psiquê dessas pessoas sobre a liberdade e o movimento representados pelo ir e vir dos bondes pela cidade.

<sup>41</sup>Sessão do Senado de 25 de maio de 1880 (Jornal do Comércio, RJ, 28 de maio de 1880, grifo nosso)

experiências vividas. Dessa forma, o historiador demonstra que a simples “equação da fome” ou a justaposição automática de classes não explica as complexas relações envolvidas nos motins, sendo essencial considerar a perspectiva dos setores populares.

James C. Scott (2011) complementa essa visão, afirmando que, embora as revoltas frequentemente sejam esmagadas<sup>42</sup>, elas podem conquistar concessões e deixar uma lembrança de resistência. Para além dessas formas mais “tradicionais” de resistência, ele propõe a análise de “micro-resistências” cotidianas, que se desenvolvem de formas variadas e sutilmente eficazes. Negociações e conflitos igualmente importantes para a formação de práticas, modelos de ação e culturas políticas, que estruturam as relações entre elites e subalternos. Tanto as revoltas quanto as micro-resistências indicam horizontes amplos e questões mais profundas para se entender os tecidos sociais e políticos envolvidos.

Thompson e Scott enxergam o mesmo problema sob escalas distintas, embora partam de um ponto de partida em comum: explorar as dinâmicas sócio-históricas de construção de relações de negociação e de conflito de classes sociais, através de experiências em comum, mas vivenciadas sob perspectivas particulares, embora dialógicas. Ambas não se anulam, aliás, como os autores chamam a atenção, uma revolta popular seria a última e não a primeira opção. Do ponto de vista teórico, esses dois pesquisadores com os quais a presente análise dialoga, ajudam a enxergar na revolta um possível esgotamento de formas de mediação, através de mecanismos de negociação e de conflitos cotidianos, que hipoteticamente evitavam a transfiguração das tensões latentes em mecanismos de conflito mais drásticos. Uma hipótese interessante que escapa da capacidade empírica desse texto. Todavia, as circunstâncias históricas específicas apresentadas no contexto do vintém teriam acelerado esse desgaste: as polarizações políticas nas esferas de elite, a oferta dos serviços de transportes que não respeitavam os passageiros, o descaso e a violência das autoridades, a repressão a práticas cotidianas de lazer e de comércio e, por fim, a imposição de um tributo pelas mesmas autoridades, sobre o mesmo serviço, cobrado pelas mesmas empresas.

Algumas reflexões foram produzidas sobre o evento do vintém. Não há espaço aqui para avaliar a todos esses trabalhos de forma detida<sup>43</sup>, embora tenhamos tratado de alguns deles no

---

<sup>42</sup>“as revoltas são quase sempre esmagadas sem a menor cerimônia. Na verdade, mesmo uma revolta fracassada pode conquistar alguma coisa: algumas concessões por parte do Estado ou [das elites econômicas], uma breve suspensão de novas e penosas relações de produção e, não menos importante, uma lembrança de resistência e coragem, que pode ficar guardada para o futuro” (Scott, 2011, p. 218).

<sup>43</sup>Foram localizados 10 textos produzidos sobre o tema, indo desde uma análise clássica da Revista do IHGB de 1895, passando pela análise de Sandra Graham quase um século depois e um conjunto de análises mais contemporâneas, da primeira década do século XXI.

decorrer do texto, à medida em que contribuíam para compreender um processo histórico complexo como esse. Muitos desses trabalhos sequer estavam disponíveis por ocasião das pesquisas dos dois trabalhos com maior volume documental, como é o caso dos de Ana Paula Silveira de Andrade (2008) e de Leandro Duarte Montaño (2009).<sup>44</sup> Todavia, seria importante tratar de forma mais detida do texto, que teria sido um dos trabalhos que chamou a atenção da historiografia nacional para o tema do vintém.

Sandra L. Graham, em seu artigo de 1991, argumenta que o motim foi um protesto contra o aumento abusivo de tributos e redefiniu a cultura política imperial, dando voz aos setores populares e levando os debates políticos às ruas, desafiando a visão de exclusivismo político das elites. Nestes termos, compreender a Revolta do Vintém ajuda a reconhecer as diferentes dimensões de fazer política, que se manifestavam de formas variadas, conforme as circunstâncias e os agentes históricos envolvidos.

Graham promove uma ruptura no paradigma da “política vista de cima” ao relativizar a hegemonia das elites e destacar a expressão de um novo estilo político, que emergiu na década de 1880. Embora se discorde da tese de que até o motim a política era restrita às elites<sup>45</sup>, essa pesquisadora demonstrou atenção às questões dos cidadãos mais pobres e à ação direta da multidão no contexto imperial. O seu trabalho, contextualizado no processo de redemocratização brasileira dos anos 1980-90, busca redefinir o papel do povo na política.

Em suas palavras, “se o Motim do Vintém se mostrou instrutivo para os seus contemporâneos, ele também é capaz de se mostrar instrutivo para nós” (Idem: 214). Ela estaria com os olhos voltados para 1880 e promove uma análise levando em conta esse contexto, mas tem os pés bem fixados nos anos de 1980, de onde partem as suas expectativas como historiadora e cidadã.

O momento em que o texto é escrito foi marcado pelo processo histórico de redemocratização brasileira, caracterizado por expectativas sobre o futuro a partir da dissolução do sistema político instaurado pelo golpe civil-militar de 1964, que perdurou por mais de vinte anos, por incertezas acerca dos rumos do país e pela busca em redefinir e demonstrar o papel do povo nas políticas local e nacional. Era importante demonstrar que uma determinada forma

---

<sup>44</sup>Vale a nota a reflexão certeira de Carlos Eugênio Líbano Soares (1994, p. 187) e da interessante análise de Ronaldo Pereira de Jesus (2006).

<sup>45</sup>O historiador Carlos Eugênio Libano Soares também chama a atenção para esse fato (Soares, Op. Cit., p. 187).

de fazer política própria da história brasileira poderia (e deveria?) ser derrotada para a democratização do acesso ao poder.

O ponto aqui seria menos apontar problemas no trabalho de Sandra, que tem um papel inegável para a compreensão dos fenômenos sociais e políticos, posto que legitimamente conectado às questões de seu tempo, ou mesmo de tentar traçar uma espécie de história intelectual por trás dos objetivos de seu artigo. A questão historiográfica a ser debatida seria a da sua busca pela definição do momento de “nascimento” das dimensões populares de política, se ele se deu uma década antes, ou mesmo em outros períodos. A insistência na busca por definir o “momento exato” no qual mudanças teriam ocorrido, acabaria por esvaziar importantes questões conectadas ao contexto do motim.

Compreende-se que não há uma única dimensão de fazer política até aquele momento, mas sim dimensões políticas, no plural, que se entrecruzam e dialogam e que, por esse motivo, se reconhecem como legítimas e, em alguns momentos, se traduzem em disputas através da atuação dos agentes históricos envolvidos. Encarar de forma singular o fazer político é aceitar a ideologia das classes dominantes a quem interessava não apenas afastar os setores populares da política oficial, como de representá-los como peças subalternas no xadrez político.

As fontes e a análise empírica desenvolvidas a partir delas e a avaliação de fenômenos políticos e culturais correlatos desenvolvidos pela historiografia da escravidão no Rio de Janeiro, por exemplo, bem como dos processos que levaram à revolta do vintém, ajudam no entendimento de que ao invés de uma alargamento de marcos temporais que indicariam rupturas, a busca seria pela transição na perspectiva analítica em que o fazer político em seu sentido amplo seria parte da *práxis* dos setores subalternos da capital e que se manifestava de formas distintas, de acordo com as circunstâncias e os agentes envolvidos. Neste sentido, a revolta popular seria apenas uma das suas formas e não a única forma. Portanto, revisitar o motim seria uma maneira de se reavaliar alguns pontos que ajudem na compreensão dos seus porquês.

### **O motim no contexto dos debates de cidadania e a participação política**

As massas populares, alternadamente indiferentes ou apaixonadas e desvairadas, serão sempre instrumento cego de todos os despotismos e nunca a base segura e sólida em que repouse o edifício trabalhoso e delicado do governo constitucional representativo, única forma, até hoje possível, da verdadeira liberdade. A eleição neste regime é a origem de toda a direção social; dela saem os legisladores, os fiscais do governo e o próprio governo;

dela emanam e nela fenecem todos os poderes sociais. Não é das trevas, da ignorância, das abusões, das paixões selvagens e brutais, que surgirá o reinado da razão e da justiça na sociedade (Souza, 1979, p. 131).

E neste Império, sem mestres e sem discípulos, quando as estatísticas falam tão alto, vós fechais para o povo a grande escola do voto! **Mas este voto está enraizado nos costumes públicos e a vossa amputação política fere a máxima parte da nação brasileira.** O projeto, injusto, violento, impolítico e cheio de perigos, mutila o sufrágio em vez de aperfeiçoá-lo. É o caso de dizer-se como outros já o fizeram: a cidade antiga, com a escravidão, podia contentar-se com pequeno número de cidadãos. O direito moderno não conhece hilotas (Silva, Sessão de 29 de maio de 1879, ACD, Tomo I, p. 438, grifo nosso).

Os dois trechos acima são recortes de um momento em que se operava a ideia de que reformas políticas eram necessárias para resolver os problemas do sistema eleitoral brasileiro, ambas no contexto do retorno do gabinete Liberal de Cansanção de Sinimbu (1878) que fora responsável pelo orçamento que deu origem à tarifa de 20 réis e pela proposição desta reforma. Eles demonstram duas posições contrárias, a respeito da necessidade de se reformar politicamente o sistema eleitoral e sobre a capacidade política do povo. A primeira, de Francisco Belisário de Souza, um defensor da restrição da participação eleitoral e, a segunda, do parlamentar José Bonifácio, o Moço, de que a restrição colocaria em xeque a própria representatividade do sistema eleitoral e dos próprios representantes no parlamento.

Esmiuçando um pouco os argumentos a favor da reforma de 1878, a corrupção, o beneficiamento eleitoral e as crises políticas que assolavam o Império decorriam da pouca ou de nenhuma capacidade intelectual e política dos votantes, a maior parcela daqueles que atuavam nas etapas preliminares do processo eleitoral brasileiro, que era realizado em dois turnos. Seguindo por essa linha, estes seriam facilmente manipulados por grandes figuras, membros da elite econômica, que em tese falseariam o sistema e sua capacidade de representar os interesses da coletividade em benefício de determinados grupos.

É possível perceber um resumo das duas principais posições sobre o tema que girou em torno da capacidade ou não de pensar e agir politicamente dos setores populares, a grande questão colocada na década de 1870 e que acabou marcando os debates de reforma eleitoral de 1879 e de 1881. A reforma eleitoral colocada nesses termos seria uma das bandeiras do governo Sinimbu, cuja tarefa seria a de sanear as finanças e a política do Brasil. O projeto abraçado pelo então gabinete e defendida por parte do parlamento era a de que o voto deveria ser direto e que

apenas eleitores poderiam votar, desde que apresentassem uma renda mínima e que soubessem ler e escrever.

Mais do que dar outro elemento contextual ao já complexo processo de motim avaliado, a reforma eleitoral supracitada consegue indicar em que termos a política estaria sendo pensada nesse momento e que afastar ainda mais o povo da política institucional passava pelos planos de setores da elite imperial. Todavia, a proposta de reforma no sistema representativo do Império era colocada em destaque quando havia uma distensão nos setores de elite, dentro e fora do parlamento, no interior das alas liberais, inclusive. Não havia um consenso sobre a nova política tributária e do ponto de vista dos rumos da política eleitoral/institucional não havia um entendimento sobre qual seria o caminho a ser seguido. A partir da revolta, ambas as questões e a própria sobrevivência do gabinete, naufragariam.

Nas ruas, desde a subida do novo gabinete, a postura excludente do governo era sentida não apenas pela taxação dos transportes, pela intensificação da repressão das classes populares, pela não resolução das questões (propagadas de forma constante na imprensa da cidade) e da péssima qualidade dos serviços de bondes.

Para se ter uma ideia, o chefe de polícia da corte, Eduardo Pindayba de Mattos, acompanhado pelas forças sob seu comando, promovia repressão a atividades consideradas ilegais: prostituição, comércio ambulante, reuniões de rua, capoeira etc., para citar apenas alguns exemplos. O próprio episódio do *meeting* contra o imposto de um vintém promovido por Lopes Trovão nos dias finais de 1879 em que as autoridades acompanharam e, segundo noticiado em mais de um periódico, teriam incitado a multidão a reagir; e a promessa de que o imposto seria cobrado, custe o que custar, teriam elevado ainda mais as animosidades na cidade. É nesse contexto que se transcorreu ação direta da multidão ou “motim”, como ficou classificado em alguns relatos.

Na documentação produzida no período sobre esses dias tumultuados, seja ela oficial (como os relatórios governamentais, por exemplo), seja ela a dos periódicos que tiveram um papel central não apenas na apresentação dos fatos, mas também participando ativamente deles, notamos que a ideia central apresentada a respeito dos acontecimentos e de seus personagens foi a de um cenário de conflito que ia para além das ruas.

Foram sentidos ecos na imprensa e no parlamento naqueles dias e mesmo depois deles a dramaticidade dos fatos acabaram tornando o vintém uma espécie de “laboratório” acidental, a partir do qual seria possível entender os processos e as dinâmicas que envolviam as relações

entre o poder público, as elites (e em seu interior, os empresários de transportes) e os setores populares, quer sejam eles autoridades, funcionários das empresas de transportes ou usuários/as. Dependendo dos sentidos assumidos nas ações e a forma como eram retratados ou usados retoricamente, eles podiam ser uma denúncia contra algo ou alguém e, ao mesmo tempo, uma forma de ação legítima que cumpriria (ou não) um determinado papel no teatro de disputas constituído na Corte, na passagem da década de 1870 para a seguinte.

A análise dos periódicos permite acompanhar não apenas as animosidades nas ruas, mas também fora delas, pois é possível identificar dois tipos de posicionamentos diante das revoltas populares: aqueles que viam de forma positiva os protestos e que tentavam capitalizá-las para a sua luta e; aqueles que as classificam de forma negativa, associando-as tanto à ideia de desordem promovida por criminosos quanto a figuras políticas, que seriam críticos do gabinete liberal.

Como visto, a imprensa aqui desempenhou um papel na construção de uma opinião pública a respeito do imposto, das reformas propostas e, no fim das contas, sobre o governo, em um momento em que as críticas vinham tanto das ruas, de parte da imprensa e dentro do parlamento. O tratamento dado na imprensa da Corte, e mesmo fora dela, sobre os acontecimentos indicariam que um envolvimento cada vez maior sinalizava a importância dada aos veículos de comunicação nas disputas por hegemonizar a narrativa e o próprio processo político.

Não apenas através de palavras, como também de imagens, charges, que, diante de um público amplamente ágrafo<sup>46</sup>, teria uma capacidade de penetração ainda maior. Acompanhar esses debates, seja através das folhas dos jornais, dos debates e diálogos nas ruas ou mesmo através de *meetings* (um fenômeno que se tornaria comum nessa década) fazia com que houvesse uma publicização cada vez maior de temas das políticas nacional e local, assim como criava mecanismos de diálogo para além das parcelas letradas da sociedade.

Na contramão dessa dimensão mais elástica de apropriação política pelos setores populares, tem-se a ideia de que a cultura letrada seria a única forma possível de se instruir e

---

<sup>46</sup>O uso do termo “ágrafo” (que não usa a escrita) ao invés de “analfabeto” justifica-se não apenas por questões semânticas, mas também por questões políticas. Devem ser levadas em consideração não só as origens dos habitantes da Corte como o uso da cultura oral como principal (ou única) forma de comunicação para a definição da relação com a cultura letrada. No transcurso dos debates sobre a reforma eleitoral tratada aqui, cada vez mais o conceito de analfabetismo se tornou uma mácula e uma arma política nas mãos daqueles que defendiam a incapacidade política dos indivíduos que não sabiam ler e/ou escrever.

de adquirir conhecimentos e, portanto, imprescindíveis para a atuação na vida pública. Esta não seria uma invenção brasileira, mas foi apropriada para justificar, por exemplo, a exclusão do voto dos analfabetos no contexto dos debates propostos pelo governo Sinimbu. Duas figuras merecem destaque na defesa dessa ideia, a do Ministro da Justiça do gabinete Sinimbu e signatário do manifesto republicano de 1870, Lafayette Rodrigues Pereira, e do jovem deputado baiano, Rui Barbosa.

Rui Barbosa desqualifica a capacidade política dos votantes que não sabem ler e escrever, pois, segundo ele, estes não teriam acesso aos meios necessários para se educarem e agirem politicamente. Segundo ele, “a grande escola da educação cívica é a imprensa. [...] Ora, nessa galeria para os analfabetos não há ingresso. Quais são, portanto, repito, as fontes de esclarecimento que lhes restam neste país?<sup>47</sup> Lafayette Pereira complementa o raciocínio do colega de partido, afirmando que “oito décimos da população do Império se compõem de analfabetos [...]. Se há no Império oito décimos de analfabetos, eu vos direi, esses oito décimos devem ser governados pelos dois décimos que sabem ler e escrever.<sup>48</sup>

Indo direto ao ponto, Lafayette usa a sua voz para defender uma posição do governo, endossada pela situação liderada por Rui Barbosa na Câmara dos Deputados. O ministro da justiça do gabinete que propunha a reforma eleitoral admitia que se a realidade seria a de a maioria ser governada pela minoria, que assim fosse. Na sequência dos debates, o deputado Galdino das Neves, na sequência das palavras de Lafayette, “é uma tirania”<sup>49</sup>. A que teria sido respondido pelo primeiro de que “o governo não pode pertencer à ignorância e à cegueira” (Idem, *ibidem*).

As posturas acima são apenas uma pequena parcela dos debates sobre direitos políticos nesse período e que foram marcadas por preconceitos de raça, classe e (o que não está expresso) de gênero. Elas se sustentam em uma ideologia (transnacional) de que os mais pobres seriam “naturalmente ignorantes” e que agiriam ora em favor de interesses de outros (poderosos) ou através da violência indiscriminada, porque não entendiam o funcionamento de elementos da

---

<sup>47</sup>Discurso de Rui Barbosa. BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Anais da Câmara dos Deputados, 1879, Tomo III, p. 133. Sessão de 10 de jul. de 1879. Grifo nosso. Disponível em: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/28921>. Acesso em: 30 out. 2024.

<sup>48</sup>Discurso de Lafayette Rodrigues Pereira. BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Anais da Câmara dos Deputados, 1879, Tomo I, Sessão de 29.05.1879. Vale a nota de que, na mesma oportunidade, o parlamentar chamou a atenção para o mesmo aspecto que Rui Barbosa, de que só através da imprensa e da tribuna do parlamento que o homem “há de ilustrar acerca das questões que mais importam ao bem de sua pátria”. Disponível em: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/28922>. Acesso em: 30 out. 2024.

<sup>49</sup>Idem.

vida pública, da economia e assim por diante (Cooper; Holt; Scott, 2002). Partindo dessa visão preconceituosa, o “motim do vintém” seria um clássico “motim de fome”, como asseverou E. P. Thompson (2003) sobre as avaliações acadêmicas clássicas que pareciam reforçar as posturas das autoridades do século XVIII. Mas uma coisa que os estudos históricos nos mostram é que ideologia e realidade concreta não são a mesma coisa.

Se pudermos pensar em termos de bloco com alguma coerência, poderíamos dizer que há uma oposição formada por grupos social e economicamente distintos que se aglutinavam em torno da oposição às reformas propostas pelo gabinete liberal de Sinimbu. Podemos arriscar a hipótese que essa “oposição circunstancial” propunha a superação de um modelo aristocrático de política e de socialização das perdas, que visava manter privilégios inalterados em um momento em que estruturas sociais e políticas ligadas ao escravismo estariam em xeque.

Parlamentares, jornalistas e articulistas políticos em busca de espaço no cenário político enxergavam algum nível de interlocução com as ruas que podia lhes fornecer apoio. Os setores populares, por sua vez, preencheram as galerias do parlamento nos debates sobre a reforma eleitoral e marcavam presença em manifestações de rua antes e durante a execução do imposto e, por fim, promoveram uma revolta de grandes proporções, que parou a capital do maior país escravista das Américas.

Pensando a partir de uma pluralidade de espaços de ação e de agentes sociais envolvidos nesse imbricado processo histórico, a interlocução travada entre as elites (aqui pensadas não apenas como setores economicamente privilegiados, mas também aqueles que ocupavam espaços de poder e que dominavam métricas de atuação política, como ativistas, jornalistas e parlamentares) e os setores subalternos se daria para além da praça pública, ocupando, por exemplo, o púlpito parlamentar e as páginas da imprensa.

Nesse sentido, os jornais de oposição ao novo gabinete, ao sistema político do Império e à escravidão, como o Diário de Notícias, o Diário da Noite, a Revista Ilustrada, para citar apenas alguns exemplos, se posicionariam de forma crítica às novas propostas e isso se somava às críticas vindas das ruas, dos usuários dos bondes e suas queixas sobre as empresas de transportes, por exemplo. A amplitude do motim se deveu não apenas ao fato das empresas de transportes terem papel central no cotidiano da cidade, mas a amplitude e a variedade de lutas que estavam sendo travadas naquele momento.

A Revista Ilustrada<sup>50</sup>, cujo perfil satírico e ácido não poupava esforços em criticar o governo e as parcelas da imprensa comprometidas com o governo, faz uma espécie de resumo das posições apresentadas por alguns jornais nesse momento, dando mais detalhes a respeito da polarização sugerida. Segundo ela, a Revista [Ilustrada] passava bem e, “apesar da carnificina” das ruas, “ninguém cá de casa foi assassinado”. O Jornal do Comércio continuaria a insistir que o “povo deve pagar o imposto e não bufar”. Insinuando que os vinténs todos irão para pagar os serviços do jornal. O Diário Oficial resumiu a “notícia do massacre” de 5 de janeiro de 1880 se limitando a informar de que “foram quebrados muitos bondes e mortos alguns sediciosos”. Por fim, na mesma coluna, informa que só quem tinha direito a se armar era a polícia secreta que a serviço do governo poderia se armar de faca, navalha, punhal, estocando e matando à vontade<sup>51</sup>. Finalizava que os prejuízos das companhias foram altos (mais de cem contos de réis) e que isso recairia sobre a população.

Notícias de periódicos de oposição sendo fechados, jornalistas sendo ameaçados, gráficas de jornais sendo atacadas e seus funcionários presos, além de “tiros dirigidos à casa onde se acha a tipografia da Gazeta da Noite e que morreram três pessoas, ficando outras feridas”, foram observadas. A própria liberdade de imprensa que teoricamente foi livre no Segundo Reinado não pareceu resistir aos fatos<sup>52</sup>. No fim, a grande mobilização na imprensa e nas ruas, além de um evento extremo como a revolta popular de janeiro de 1880, somados aos desgastes dentro do próprio governo, acabaram por derrubá-lo naquele ano e, com ele, o imposto seria revogado.

Em uma conjuntura complexa como essa não é possível ponderar com exatidão qual seria a causa maior para a diluição do gabinete, mas o desenrolar dos acontecimentos a partir do processo histórico analisado e da observância das próprias evidências fica claro o papel central da “opinião pública”, leia-se, da ação das ruas associadas à ação da imprensa de oposição, para esse fim. As manifestações nos fins de 1879 e os dias de conflito na cidade do Rio de Janeiro em que houve grande mobilização das forças públicas e de políticos solicitando

---

<sup>50</sup>Revista Ilustrada (RJ), 7 de jan. de 1880.

<sup>51</sup>Possivelmente fazia referência ao uso de capoeiras como agentes do Estado, devido às armas utilizadas e a forma de agir.

<sup>52</sup>Segundo José Murilo de Carvalho (2007, p. 86), diplomatas europeus e outros observadores estranhavam a liberdade dos jornais brasileiros. Schreiner, ministro da Áustria, afirmou que o imperador era atacado pessoalmente na imprensa de modo que ‘causaria ao autor de tais artigos, em toda a Europa, e até mesmo na Inglaterra, onde se tolera uma dose bastante forte de liberdade, um processo de alta traição’. Todavia, empiricamente, nesse momento, parece que essa hipótese não se sustenta.

o fim das animosidades, revelou não apenas a força da população da cidade como a capacidade que essa tinha de se articular e de agir se fosse preciso.

## Considerações finais

A revolta do vintém foi um evento que demonstrou a capacidade e a força que a população da cidade teria para manifestar-se e usar a força, se necessário fosse, para enfrentar o governo, empresas de transporte ou quem quer que fosse que estivesse ultrapassando uma espécie de “linha invisível”, que divide o tolerável daquilo que era considerado inaceitável.

O povo tomou os principais pontos da cidade, obstruiu os transportes, causou prejuízos às empresas de bondes, obrigando-as a interromper as atividades ou recolher seus carros. Com o medo instaurado na capital, no segundo dia já estava claro que a força policial regular da Corte não seria capaz de fazer frente ao crescimento da revolta e, para isso, o governo enviou reforços do Exército e da Armada. Se houve uma certa euforia com os possíveis desdobramentos dos protestos iniciados em dezembro de 1879, nos dias de janeiro, parte dos jornais se manifestavam em favor da moderação e um grupo de políticos de oposição se juntou para tentar dialogar com os manifestantes e cessar a violência nas ruas.

O evento foi usado por oposição e situação para reforçar suas posições contra ou em favor do governo e, em certo ponto, possivelmente muitos deles temiam de que a situação pudesse transformar-se em um movimento político ainda maior, e que pudesse colocar em xeque as próprias instituições e as formas tradicionais de fazer política. Ao fazer uso da narrativa produzida pelo e sobre o evento, era preciso cautela, afinal, um dos elementos que teriam ficado claros era de que a legitimidade das autoridades fora questionada pelas ruas e que os manifestantes pareciam atender apenas aos seus próprios objetivos.

O ato de enfrentar as forças de repressão mais bem preparadas e armadas na cidade mais bem guarnevida do Império sinalizava que havia um entendimento político dos setores subalternos de que o mesmo medo imposto pelo Estado poderia ser usado contra ele. A gramática da violência para além da leitura rasa de “vandalismo” foi usada como arma de persuasão, juntamente com o medo a ele associado. O medo e a violência eram elementos comuns a uma sociedade escravista, hierarquizada, que usava de aparatos coercitivos para

manter as “classes perigosas” (pobres em geral, escravizados e libertos em específico) sobre controle e vigilância.

Ideias de revanche e de justiça diante daquilo que o povo reconhecia como uma ruptura de uma economia moral da multidão, isto é, de regras não escritas, estabelecidas entre os setores subalternos e aqueles privilegiados, que faziam com que a população escolhesse não transgredir determinados limites, fora substancialmente minada pelas elites ao criarem conjunturas econômica, política, social e jurídica, insuportáveis para os habitantes da cidade. A partir do momento em que as autoridades e os demais setores que ocupavam posições de poder resolveram transgredir determinados limites tácitos, isso fez com que as partes prejudicadas se sentissem compelidas a agir em defesa de seus direitos.

A conjuntura política dos debates que estavam tomando conta do parlamento, dos periódicos e da praça pública demonstrou a efervescência que pode ter levado pesquisadores, como Sandra Graham a localizar, acertadamente, uma cada vez maior publicização da política institucional no Brasil (Mello, 2007). O grande número de periódicos, maior do que em qualquer período republicano, a ampliação das atividades públicas e de grandes proporções, como nos casos dos concertos, peças de teatro, comícios, *meetings* e demais manifestações associadas, por exemplo, ao abolicionismo, que explode na década de 1880, a partir de uma mudança de estratégia de atuação de movimento (Alonso, 2015), demonstrariam que transformações estariam ocorrendo. Entretanto, como já dito, a política não foi para as ruas, aliás, de onde ela nunca teria saído. O que teria mudado seriam os meios e as formas de interlocução que, quando não chegavam a termo, levavam à ação direta, como visto no vintém.

## Referências

- ALONSO, Angela. **Flores, votos e balas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015. Edição do Kindle.
- ANDRADE, Ana Paula Silveira de. O povo nas ruas: a revolta do vintém. **Dissertação de Mestrado**. (Mestre em História Social da Cultura) – Departamento de História, PUC-Rio, Rio de Janeiro – RJ, 2008.
- AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. **Onda Negra, Medo Branco**: O Negro no Imaginário das Elites – Século XIX. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

BARBOSA, Silvana Mota. Panfletos vendidos como canela: anotações em torno de um debate político nos anos 1860. In: José Murilo de Carvalho (Org.). **Nação e cidadania no Império: novos horizontes**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 153-183

BERGSTRESSER, Rebecca Baird. The Movement for the Abolition of Slavery in Rio de Janeiro, Brazil, 1880-1889. (**Tese de Doutorado**) Stanford University, 1973.

BRASIL. CONGRESSO NACIONAL. Câmara dos Deputados. **Anais da Câmara dos Deputados**, 1879, Tomo I, Sessão de 29/05/1879. Disponível em: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/28922>. Acesso em: 30 out. 2024.

BRASIL. CONGRESSO NACIONAL. Câmara dos Deputados. **Anais da Câmara dos Deputados**, 1879, Tomo III, p. 133. Sessão de 10 de jul. de 1879. Grifo nosso. Disponível em: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/28921>. Acesso em: 30 out. 2024.

BRASIL. DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. **Relatório e Trabalhos Estatísticos apresentados ao illm. e exm. sr. Conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império pelo Diretor Geral Conselheiro Manoel Francisco Correia em 31 de dezembro de 1876**. Rio de Janeiro, Tipografia de Hyppolito José Pinto, 1877.

BRASIL. OFICINA DE ESTATÍSTICA. **Recenseamento da Cidade do Rio de Janeiro (Distrito Federal) realizado em 20 de setembro de 1906**. Rio de Janeiro: 1907. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv49678.pdf>. Acesso em: 15 out. 2024.

BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio (org.). **História Geral da Civilização Brasileira: O Brasil Monárquico: Do Império à República - II/5**. São Paulo, Difel, 1985.

CARVALHO, José Murilo de. **Dom Pedro II**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CHALHOUB, Sidney. **Visões de Liberdade**. Uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

COOPER, F; HOLT, T. C.; SCOTT, R. J. **Além da Escravidão**. Investigações sobre raça, trabalho, e cidadania em sociedades pós-emancipação. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

D'AZEVEDO, Moreira. Imposto do Vintém. **Revista do IHGB**, Tomo 153, Vol. 103, Rio de Janeiro, p. 37-45.

GRAHAM, Sandra. O motim do vintém e a cultura política do Rio de Janeiro, 1880. In: **Revista Brasileira de História**, v. 10, n. 20, mar/ago, 1991, p. 211-232. Disponível em: [https://www.snh2011.anpuh.org/resources/download/1245202003\\_ARQUIVO\\_sandragraham.pdf](https://www.snh2011.anpuh.org/resources/download/1245202003_ARQUIVO_sandragraham.pdf). Acesso em: 30 out. 2024.

GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. A disputa pelo passado na cultura histórica oitocentista no Brasil. In: José Murilo de Carvalho (Org.). **Nação e cidadania no Império: novos horizontes**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 93-122.

HOLLOWAY, Thomas H. Polícia no Rio de Janeiro. **Repressão e resistência numa cidade do século XIX**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1997.

JESUS, Ronaldo Pereira de. A Revolta do Vintém e a crise na monarquia. **História Social**, Campinas – SP, nº 12, p. 73-89, 2006.

KOSERITZ, Carl Von. **Imagens do Brasil**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1972.

MELLO, Maria Tereza Chaves de. **A República Consentida: cultura democrática e científica no final do Império**. Rio de Janeiro: Editora FGV/Edur, 2007.

MONTAÑO, Leandro Duarte. Para além de um vintém: diálogos políticos e ação popular na Corte Imperial, 1870-1880. **Dissertação de Mestrado** (Mestre em História Comparada). Instituto de História, UFRJ, Rio de Janeiro – RJ, 2009.

NEVES, Margarida de Souza. Uma cidade entre dois mundos - o Rio de Janeiro no final do século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. **O Brasil Imperial**, volume III: 1870-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 119-153.

SANTOS, Noronha. **Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação**. 2. ed. Rio de Janeiro, SMC/DGDI, 1996.

SCOTT, James C. Exploração normal, resistência normal. **Revista Brasileira de Ciência Política**, nº 5. Brasília, janeiro-julho de 2011, pp. 217-243.

SENRA, Nelson de Castro. **Uma breve história das estatísticas brasileiras (1822-2002)**. Rio de Janeiro: IBGE, Centro de Documentação e Disseminação de Informações, 2009.

SILVA, Eduardo. **Dom Obá II D`África, o príncipe do povo**. Vida, tempo e pensamento de um homem livre de cor. São Paulo: Cia das Letras, 2001.

SOARES, Carlos Eugênio. **A negregada instituição**. Os capoeiras no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, SMC/DGDI, 1993.

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 – 7 Letras, 2007

SOUZA, Francisco Belisário Soares de. **O Sistema eleitoral no Império**. Brasília: Senado Federal, 1979 [Edição Fac-similar].

TERRA, Paulo Cruz. Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. **História Social**, n. 22 e 23, primeiro e segundo semestres, 2012, p. 235-253.

THOMPSON. E. P. A economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: **Costumes em comum; estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. **Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 26, n.º 2, 2004, p. 221-240.

VAZ, Lilian Fessler. **Contribuição ao estudo da produção e transformação do espaço da habitação popular**. As habitações coletivas do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado (Mestre em Planejamento Urbano), Faculdade de Arquitetura, UFRJ, Rio de Janeiro - RJ, 1985.