

# MODERNAS SEDUÇÕES URBANAS: A ELETRIFICAÇÃO NO RIO DE JANEIRO DA BELLE ÉPOQUE

*Amara Silva de Souza Rocha*

Um dos fenômenos mais paradigmáticos da modernização é a urbanização. A industrialização crescente e a dissolução das relações de trabalho anteriores fizeram com que as cidades substituíssem os campos como centros polarizadores tanto em nível social quanto econômico. O “viver nas cidades” construiu, ao longo do tempo, uma nova sensibilidade – a sensibilidade moderna. O misto de sedução e medo ante a experiência da modernidade é uma das principais marcas de escritores e pensadores da época. Esses sinais aparecem em Karl Marx, Goethe, Hegel, Dostoievski, Carlyle, Baudelaire, como também na amarga ironia de Charles Dickens, ou nas imagens sinistras criadas por Edgard Allan Poe. O que inquieta esses intelectuais é o novo ordenamento das sociedades. O *habitat* se modifica esteticamente ao mesmo tempo em que ocorre um profundo processo de educação dos corpos e mentes que irão ocupar o espaço reordenado. As cidades irão corporificar, sob a forma de imagens contínuas, esse novo modo de vida. Os símbolos e as representações que produzem o processo de modernização, ao mesmo tempo em que são alimentados por ele, estão relacionados à rede de significados que possibilita a existência de novas formas sociais, políticas e econômicas, ou seja, ao imaginário da época.<sup>1</sup>

No imaginário da modernização, alguns objetos são investidos de um valor simbólico considerável. É o que acontece com a enxurrada de produtos voltados para o uso cotidiano que surgem na virada para o século XX, quando ciência e tecnologia tornam-se extremamente atrativas para grandes investimentos industriais. Estes novos produtos: automóvel, eletricidade, avião, cinema, telégrafo, etc., integram um cenário de modificações em que o imperialismo capitalista – sob sua forma monopolista – expande-se, tornando-se um sistema de dimensão mundial, tendo

---

**Amara Silva de Souza Rocha** é historiadora e doutoranda em História Social no PPGHIS/UFRJ.

como função “primordial” a busca da “eficácia” e do “aperfeiçoamento progressivo” do ser humano. As noções de progresso e de civilização foram fundamentais na constituição de uma “modernidade messiânica” que se estendesse a todos os povos do mundo.

A eletricidade é um dos principais produtos, criados e aperfeiçoados pelo desenvolvimento científico da época, que se transformam em valiosa mercadoria. Como fonte de energia mais potente e higiênica, se comparada ao vapor e ao gás, incorpora elementos simbólicos de um imaginário fascinado pela ciência e pelo seu “ilimitado” poder. Integra uma rede de significados que remonta ao iluminismo, em que a luz simbolicamente estaria associada a progresso e civilização, fundamentais à sua configuração como mercadoria emblemática da *belle époque*. A eletrificação integra o cenário de reformas urbanas ocorridas no Rio de Janeiro na gestão Pereira Passos, um dos expoentes máximos desse processo no Brasil.

Durante os últimos anos do Império e os primeiros anos da República, ocorreu, no Rio de Janeiro, a chamada “revolução dos transportes”, constituindo-se num marco importante do processo de urbanização da cidade.<sup>2</sup> Naquele momento, o Estado passava por transformações significativas, decorrentes da proclamação da República, da abolição da escravidão, da consolidação de facções agrárias e da transição da manufatura para a indústria. O espaço urbano, como não poderia deixar de ser, também se modificou. Inicialmente, a cidade tendeu a desdobrar-se na direção norte-sul, em bairros residenciais, com a concentração de algumas indústrias na zona sul, e, na área central, houve uma concentração bastante diversificada. Com a reforma ocorrida durante a gestão do prefeito Pereira Passos, a malha urbana toma novos rumos. Através de medidas enérgicas, que resultaram na demolição de moradias destinadas a uma população de menor poder aquisitivo, grande parte das áreas centrais foi liberada para os grandes negócios e o lazer mais sofisticado, com o surgimento de cafés e clubes fechados. Houve uma valorização da zona sul, para onde se dirigiram as elites, reflexo, em certa medida, da moda europeia de prestígio de áreas litorâneas.

As companhias de carris foram decisivas nessa movimentação da *urbe*. Os serviços públicos, dentre os quais se incluem os transportes, eram realizados, em sua maioria, por empresas particulares com predominância de capital estrangeiro, operando numa área de privilégios concedidos pelo Estado. Devido ao seu grande potencial de lucratividade, o serviço de bondes atraiu muitos especuladores. Entre 1868 (ano das primeiras concessões para linhas de bondes) e 1905 (auge das reformas ur-

banas empreendidas por Pereira Passos), foram concedidas mais de quarenta autorizações para a formação de companhias de exploração de linhas. Metade destes privilégios caducou. Uma parte significativa foi utilizada em negociações especulativas, através das quais muitas fortunas se formaram. A outra parte, em geral, foi transferida para sindicatos de capitalistas estrangeiros, que fundaram companhias para exploração das concessões (Benchimol, 1992, p.96-97).

Nesse processo de expansão da malha urbana carioca, que se evidencia a partir das últimas décadas do século XIX, é nítida a aliança entre capitais investidos no setor de transportes e capitais aplicados no setor imobiliário, exercendo ambos forte pressão econômica e política na definição do espaço urbano. Grande parte desses capitais pertencia às empresas estrangeiras que investiam maciçamente não só no Brasil como em outros países da América Latina, exportando tanto tecnologias quanto padrões culturais que garantissem mercado para os “bens civilizados” que, incessantemente, o capitalismo monopolista colocava à disposição de novos mercados. O poder de intervenção que esses capitais adquirem ao obter privilégios de exploração de tráfego em determinadas áreas era bastante atraente para os empresários envolvidos. Todas as concessões incluíam a cláusula que tratava dos “privilégios de zona”, que, *grosso modo*, permitia às concessionárias a execução de obras e desapropriações que julgassem necessárias, com a justificativa de garantir condições técnicas para o assentamento dos trilhos nas ruas. O poder público supervisionava a pertinência da aplicação dessa cláusula e, na grande maioria das vezes, cedia às pressões das empresas. Assim, a cidade foi sendo modificada a partir de interesses definidos nestas esferas.

No início do século XX, a penetração da *holding* canadense Light delimita uma nova etapa na história do setor de transportes urbanos. O grupo Light, paralelamente aos esforços desenvolvidos para monopolizar a produção e o fornecimento de energia elétrica à cidade, empenhou-se em obter o controle exclusivo do serviço de bondes, objetivando sua eletrificação como mercado promissor para a energia por ele produzida. Uma das principais estratégias utilizadas foi a absorção das companhias atuantes no setor, de forma a obter o controle das respectivas concessões. A situação lhe era favorável na medida em que havia uma predisposição do governo para substituir os bondes de tração animal por bondes elétricos, como parte do projeto de urbanização e embelezamento da capital; esta exigência passou a vigorar nos contratos que foram renovados pela prefeitura a partir de 1900.

A empresa, no entanto, enfrentou obstáculos por parte dos defen-

sores da livre concorrência, que se opunham à monopolização do setor de produção e fornecimento de eletricidade. O grupo teve de diversificar sua estratégia empresarial de forma a superar esses empecilhos. Segundo Elizabeth Von der Weid (1990), a Light obteve o controle do serviço de bondes da capital atuando sob duas formas: aquisição indireta e controle acionário. No primeiro caso, incluiu-se a negociação da Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, companhia de capital estrangeiro que, em processo similar ao realizado por ocasião da aquisição da Société Anonyme du Gaz, passou às mãos do grupo Light através de empresas norte-americanas intermediárias que absorveram todo o seu capital, transferindo-o em seguida para a Light. No segundo caso, estão incluídas, principalmente, as empresas de capital nacional: Companhia de São Cristóvão, Companhia de Carris Urbanos e a Companhia Ferro Carril Jardim Botânico. Através desse sistema, em 1907, a *holding* canadense já reuniu quase 90% do capital acionário da Carris Urbanos. Já com relação à Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, por ser, comparativamente, uma empresa mais sólida que as outras e interessada na concorrência, somente no início de 1909 a Light conseguiu obter o controle de 75% de suas ações, transformando-a em sua subsidiária.

A tração elétrica nos bondes foi inaugurada em 8 de outubro de 1892 pela Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, no ramal do Bairro do Flamengo, zona sul da cidade. Segundo artigo publicado no jornal *O País*, a novidade foi bem recebida pela população:

*O serviço todo está perfeito e completo. Os carros deslizam, suave e velozmente pelo leito; são confortáveis, luxuosos e iluminados por cinco focos incandescentes, oferecendo ao passageiro toda comodidade e segurança. Em todo percurso foram os bonds [sic] festejados pela população que se aglomerava para saudá-los em sua passagem.*<sup>3</sup>

A frequência foi eufórica a ponto de causar acidentes:

*Houve ontem durante o dia e a noite, em horas consecutivas e em vários pontos da linha Jardim Botânico, consecutivos desastres. [...] As aglomerações de passageiros nos carros movidos a tração elétrica, ao que parece, foi a causa principal dos acidentes.*<sup>4</sup>

Embora iniciada em 1892, a eletrificação dos bondes somente tomou impulso na primeira década do século XX, com a monopolização do setor

de eletricidade pelo grupo Light. A partir de 1900, a prefeitura da capital exigiu que os contratos das empresas concessionárias do serviço só fossem renovados com a condição de serem eliminados os bondes movidos a tração animal. Essa medida visava suprimir toda uma infra-estrutura específica ligada à manutenção dos animais e à limpeza de seus excrementos, que pouco combinava com o projeto de embelezamento e modernização da cidade. Os primeiros bondes elétricos que circularam cativaram o público com sua velocidade e limpeza. Viajar num desses bondes passou a ser um divertimento, e a inauguração de cada linha eletrificada motivo de interesse: “Para distrair tivemos a inauguração dos bondes elétricos por cima dos arcos da Carioca. Esplêndido e vertiginoso!”.<sup>5</sup>

Rapidamente, porém, os elétricos tornaram-se alvo de severas críticas por parte da população. As cartas de leitores publicadas pela imprensa registram a indignação com relação ao aumento do número e da gravidade dos acidentes. Os bondes movidos a tração animal já eram acusados de serem causadores de muitos desastres e, antes da eletrificação, havia referências à “epidemia dos bondes”. Com os elétricos, os acidentes tornaram-se ainda mais graves e frequentes, conforme demonstra uma maior incidência de menções a este tipo de acontecimento e a forma como ele passa a ser constantemente abordado pela imprensa, indicando que passa a ocupar um papel de maior destaque entre as preocupações da população.

Com relação à velocidade, a população alegou que, com a monopolização do serviço pela Light e a eletrificação das linhas, o intervalo entre um bonde e outro aumentou consideravelmente e, portanto, nada teria adiantado o transporte locomover-se mais rápido se o tempo de espera pelo mesmo alongara-se muito. Além disso, os bondes eram acusados de desenvolver altas velocidades e de causar acidentes ainda mais graves e constantes do que aqueles que aconteciam nos tempos da tração animal. Criticava-se muito os “maus serviços” da Light, tornando difícil para a população o usufruto das facilidades dos “tempos modernos”. Eram constantes as imagens representando indivíduos que, com grande desânimo, perdiam horas à espera dos elétricos, e estes, quando passavam, eram como rajadas de vento, visíveis no balançar das roupas e dos chapéus das pessoas que mal conseguiam embarcar. Apesar disso, viajar nos elétricos e sentir no próprio corpo sua leveza e agilidade era motivo de satisfação.<sup>6</sup>

Por um lado, percebe-se que havia certa negligência da Light com relação à eficiência de seus serviços. Por outro, é perceptível a dificuldade da população em conviver no seu cotidiano com um novo patamar de velocidade. Emoções contraditórias com relação a essa experiência afloram, manifestando-se tanto no desejo quanto no medo de experimen-

tá-la. Além das variadas e constantes críticas ao elétrico encontradas nos jornais, em seções abertas ao público, também os cronistas, jornalistas e cartunistas trataram freqüentemente do tema, tornando a imprensa rica em referências e ilustrações a respeito do caráter quase “sanguinário” do novo meio de transporte:

*Não é que a Light decidiu exterminar a honesta população desta cidade? [...] Os bondes elétricos continuam a esmagar e trucidar inocentes passageiros. A blague foi o único protesto do povo indefeso, que intitolou com acerto os tais carros de “perigo amarelo”.<sup>7</sup>*

As charges que retratam o serviço de bondes se multiplicam, adquirindo um certo humor negro, ressaltando sempre a mutilação a que está sujeita a população que convive com os veículos. O “perigo amarelo”, referência à cor dos bondes elétricos, transforma-se em inimigo da população:

*Há nele não sei o que de fatal e necessário; parece um flagelo, uma epidemia descida dos céus para o nosso castigo. Os estropiados aumentam e a população de tais lugares, se de todo não desaparecer, em breve ficará privada de braços e pernas.<sup>8</sup>*

A incorporação dos elétricos teve como artéria inicial as novas avenidas, a zona sul, que então se elitizava, e algumas ruas do centro, seguindo o projeto do prefeito Pereira Passos de embelezamento e modernização da cidade. Mais tarde, foi estendida para o subúrbio, onde a última linha de bondes movidos a tração animal circulou até 1928, entre os bairros de Madureira e Irajá (Rocha, 1990). A eletrificação exigia o assentamento de novas linhas, de forma a unificar as bitolas, implicando uma série de obras, que tornaram ainda mais caótico o espaço urbano, já bastante congestionado por tantas reformas. A população que, em geral, sentia-se invadida por estas interferências em sua vida cotidiana, passa a relacionar estes inconvenientes a uma multinacional que estaria alterando arbitrariamente seu espaço. A Light é associada, com freqüência, à figura de “polvo canadense” que, com seus tentáculos, domina a cidade, monopolizando serviços que estavam se tornando essenciais à população. Nessa época, essa empresa detinha também o controle do setor de telefonia.

Percebe-se a incidência de representações contraditórias quanto aos elétricos. De um lado, a atração pela novidade tecnológica que eles representam como heróis da modernidade, potencialmente capazes de propor-

cionar uma vida mais cômoda, dinâmica e veloz. De outro, a repulsa generalizada à *holding* canadense e aos “perigos” dessa modernidade, cujo contato cotidiano poderia causar a morte e o flagelo. Ao serem associados a esses inconvenientes, os elétricos da Light assumem a forma de vilões.

## OS ELÉTRICOS: DE HERÓIS A VILÕES

Os primeiros anos da República foram ricos em manifestações populares no País. No Rio de Janeiro, a disciplinarização do espaço urbano empreendida pela gestão de Pereira Passos atingiu de forma violenta o cotidiano da população, o que, somado a inúmeras outras insatisfações decorrentes das turbulências econômicas e políticas do novo regime, tornou-se um grande fomento para reivindicações. Havia, portanto, um clima de descontentamento generalizado nas classes mais pobres, às quais cabia o ônus maior nesse processo de modernização. A Revolta da Vacina, em 1904, foi um dos grandes momentos de expressão das contradições vividas por aquela sociedade. Pouco tempo depois, em 1909, a questão dos bondes tornou-se também um dos ingredientes motivadores de revolta, dando origem a uma forte reação popular contra a Light e, por extensão, à atuação desenfreada de empresas estrangeiras no País com o aval do governo.

A 11 de janeiro daquele ano, teve início um forte movimento popular contra o serviço de bondes da Light. Durante os três dias seguintes, as áreas centrais da capital foram transformadas em verdadeira praça de guerra, com mortos, feridos, bondes virados e queimados, construção de barricadas e destruição de combustores de iluminação. O fator desencadeador desses acontecimentos, a princípio, teria sido uma modificação no itinerário da maioria das linhas de menor tarifa (cem réis). Foram transferidos seus pontos de parada das áreas centrais da cidade, principalmente do Largo de São Francisco, para o Cais dos Mineiros, zona mais afastada. Essa alteração, segundo a direção da empresa, seria provisória e necessária para as obras de eletrificação das redes.

Havia, naquele momento, um forte descontentamento com relação aos serviços prestados pela Light. O jornal *Correio da Manhã*, dias antes da eclosão do movimento, publicou uma matéria sobre o assunto, registrando insatisfação com relação à Light, na qual garantia ter a seu lado a maioria, ou mesmo a totalidade, da opinião da população do Rio de Janeiro. Esse artigo critica severamente a atitude da empresa de transferir os pontos de paradas dos bondes de tarifa menor para locais mais distantes, causando sérios inconvenientes à população:

*Enquanto tira das ruas de mais cômoda passagem os bondes baratos, completa a Light o seu plano velhaco: deixa nas linhas, até aqui servidas por eles, os bondes caros, os tais diretos que ela multiplica, nos quais [...] só há passagens inteiras de duzentos ou trezentos réis.<sup>9</sup>*

Em protesto contra essas medidas, foi convocado, para o dia 11 de janeiro, um *meeting* no centro da cidade, mais precisamente no Largo de São Francisco, tradicional espaço de manifestações públicas. O Largo de São Francisco, apesar da abertura da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), ainda mantinha os ares de coração da cidade, com seu aspecto frenético, onde se misturavam os passageiros em suas idas e vindas nos pontos finais de parada de bondes, os alunos da Escola Politécnica, os devotos que iam orar na igreja de São Francisco de Paula e o movimentado comércio local. É nesse cenário que teve início a reação contra o serviço de bondes.

Os autores da convocação do *meeting*, pelo que os jornais indicam, teriam sido jornalistas que também atuaram como oradores: Augusto Estruc, citado pelo jornal *O País* como principal articulador, Manoel Correia da Silva, Vicente Avelar e Evaristo de Moraes. Este último mantinha, desde 1900, uma coluna no jornal *Correio da Manhã* sobre questões trabalhistas e, anos mais tarde, em 1925, fundaria o Partido Socialista Brasileiro. Durante a manifestação, foi aprovada uma moção na qual “o povo da capital federal” formulava um protesto contra o “detestável” serviço de bondes da Light, e estabelecia um prazo de oito dias dentro dos quais a empresa deveria restabelecer as linhas de bondes no Largo de São Francisco e antigas linhas da Companhia Vila Isabel, “a fim de evitar que a população reivindicasse materialmente os seus direitos”. Os manifestantes seguiram em passeata pela Rua do Ouvidor, e o movimento foi ganhando adesões até chegar ao Largo do Paço, onde tiveram início as invasões de bondes, seguidas das palavras de ordem: “Morra a Light!” e “Viva a Imprensa!”. No desenrolar dos acontecimentos, bondes foram virados e lâmpões depredados. À noite, por volta das 21 horas, uma forte chuva dispersou a multidão.

No dia seguinte, 12 de janeiro, a manifestação tomou proporções ainda maiores. Em entrevista dada ao jornal *Correio da Manhã*, o prefeito da cidade, general Souza Aguiar, declarou que a moção apresentada não tratava claramente a questão e apenas invocava a tradição do Largo de São Francisco como ponto de partida dos bondes. Embora a Light tivesse concordado em atender às reivindicações, o prefeito alegou que o desvio era

necessário e tecnicamente correto, o que o tornava legítimo, independente das oposições. Ressaltou que, embora a previsão contratual para eletrificação daquelas linhas fosse de três anos, a concessionária se comprometera a executar o serviço até o final daquele ano, o que, na avaliação do governo, só traria vantagens à população. Declarando que:

*O que tem faltado a Light, é não saber explicar devidamente ao povo o que vai fazer. É demasiado americana em sua maneira de trabalhar [...] A Light entrou aqui [no Rio de Janeiro] com o pé esquerdo. Há contra ela bem injustificável má vontade e não tem um jornal que a defenda.<sup>10</sup>*

Em seguida, o prefeito expediu um comunicado à imprensa, afirmando que a modificação nos itinerários seria mantida. As declarações do prefeito acirraram ainda mais os ânimos no *Correio da Manhã*, que, juntamente com a publicação da entrevista, acrescentou:

*O que tem faltado a Light é um prefeito que lhe demonstre que a viação em qualquer país, não encerra em si somente uma questão comercial de uma companhia exploradora, mas antes de tudo é uma questão que afeta as comodidades e algibeira do povo, e que exige por isso a um tempo circunspecção e patriotismo de quem tem de superintender oficialmente esses serviços. [...] um caminho único, reto, se impunha ao governo, era a demissão do prefeito. [...] Somos um povo de quem tiraram todos os meios legais de manifestação. O direito de voto está confiscado. O povo não pode ter representantes nem no Conselho Municipal nem no Congresso [...] O povo não tem fiscais junto ao governo. Ora, sendo assim, nada mais natural, nada mais justo que o povo protestar por si nas ruas, gritar bem alto o que quer, impedir por sua voz que o lesem.<sup>11</sup>*

Nas ruas, o movimento prosseguia com ataques a bondes e combustores de iluminação, tomando forma violenta. A polícia reprimiu os manifestantes e vários feridos foram encaminhados ao Posto de Assistência e à Santa Casa. À tarde, cerca de 2 mil pessoas concentraram-se em frente à Secretaria de Justiça, situada no Largo do Rocio e, através de uma comissão, solicitaram ao ministro uma atitude em relação à polícia que, segundo os manifestantes, investia indiscriminadamente contra a multidão. O ministro prontificou-se a apurar o caso. A multidão seguiu em direção à

Praça Tiradente e Rua da Carioca, onde foram erguidas barricadas com carroças incendiadas da Light. Segundo o *Correio da Manhã*:

*Dai se irradiou a chinfrada para outros pontos da cidade, onde a refrega esquentou deveras [...] Na praça Onze de Junho o motim assumiu proporções assombrosas [...] Havia grande massa. Quando passou um bonde elétrico guardado pela polícia, alguns gritaram. Vira o bonde! As carabinas policiais estalaram ferindo dois ou três populares que caíram varados a bala. A massa tomou o bonde de assalto, agredindo policiais a pau e pedra. Em socorro veio a força da cavalaria e o tiroteio começou, fazendo oito vítimas, uma das quais veio a falecer. Vários conflitos ocorreram na Praça da República, na Rua Sete de Setembro, Largo do Rocio, Praia de Santa Luzia, Rua da Assembléia, Rua da Misericórdia, e até na Avenida Central, locais em que o comércio teve que fechar.<sup>12</sup>*

No dia seguinte, 13 de janeiro, as depredações se repetiram e novos casos de feridos e mortos foram registrados. O Exército foi designado para fazer o policiamento na Praça da República e nos subúrbios, nestes últimos, não houve registros de ocorrências. A Marinha recebeu ordens para ficar de prontidão e vários navios de guerra estiveram de sobreaviso. Escritórios e dependências da Light foram guardados por numerosas forças policiais, e os bondes que ainda circulavam eram escoltados por soldados nos bancos da frente e nas estribeiras. O Largo de São Francisco transformou-se numa praça de guerra, guardado por numerosa força de cavalaria. Numa área próxima, no Campo de Sant'Anna, o conflito entre polícia e manifestantes resultou em muitos feridos, estendendo-se pela Rua do Hospício, Rua da Alfândega e Largo do Paço. Durante a noite, algumas áreas do centro da cidade ficaram às escuras, devido à quebra dos combustores de iluminação. Houve também incidentes entre a polícia militar e a polícia civil, que discordaram quanto aos procedimentos de repressão adotados. A ocorrência de bondes queimados e combustores estragados esteve restrita às áreas centrais e espaços normalmente utilizados para este tipo de manifestação, como o Largo de São Francisco de Paula e a Praça da República. Nenhuma ocorrência foi registrada nos subúrbios, embora o governo tenha encaminhado para aquelas áreas forças policiais preventivas.

O presidente da República Afonso Pena, no dia seguinte, 14 de janeiro, declarou à imprensa que estaria aberto a qualquer representação sobre o acontecido, mas que estaria disposto a agir com a necessária ener-

gia a fim de cessar de vez as agitações das ruas e a perturbação da ordem pública. O jornal *Correio da Manhã* enfatizou que os acontecimentos abalaram o prestígio do presidente. O jornal *O País*, ao contrário, elogiou a posição do governo, ressaltando que a confiança nele foi fundamental para o término do conflito. Embora tenha criticado:

*[...] a brutalidade dos processos repressivos usados pela força policial, que, como horda desenfreada de hunos, percorreu a cidade desde o cair da noite, fazendo descargas de carabina e implantando um regime de terror absolutamente injustificável e de todo incompatível com a nossa tão decantada cultura.*<sup>13</sup>

O jornal *O País* resguarda a figura do presidente e critica a imprensa, que hostiliza o governo em busca de popularidade. Mais próxima da posição desse jornal está a versão do *Jornal do Comércio*, que, entre os três jornais consultados, foi o que deu menor cobertura aos acontecimentos. Ao contrário dos outros dois, que dedicaram totalmente as primeiras páginas das edições que circularam nos dias do conflito para tratar do assunto, o *Jornal do Comércio* publicou o primeiro artigo a respeito no dia 13 de janeiro, na terceira página. Nesse artigo, refere-se ao descontentamento popular contra a Light e critica a brutalidade da força policial, ressaltando que o que transparece nesse conflito é: “[...] o fermento da desordem crescendo, avolumando-se, sem que a energia salutar do poder público apareça para remover o mal que se alastra”.<sup>14</sup>

Visto de uma forma panorâmica, é marcante a violência de ambas as partes envolvidas diretamente no conflito. Os manifestantes causaram prejuízos materiais consideráveis e a força policial coagiu severamente, resultando em 5 mortos, 67 feridos, atendidos no Hospital da Santa Casa, e 120 detidos. A análise dessa reação contra o serviço de bondes, que acabou se direcionando para um protesto contra a Light, implica algumas questões metodológicas importantes no que se refere ao estudo dos movimentos populares.<sup>15</sup> Inicialmente, deve-se considerar a composição dos manifestantes. Visando superar a noção estereotipada que a imprensa consultada deixou sobre o conflito ao nomeá-lo como “arruaça de desocupados”, foram analisados dados sobre a ocupação, o sexo e a idade de alguns dos mortos e feridos, cuja análise aponta para algumas conclusões. Considerando a amostragem da composição social dos manifestantes, cuja ação no segundo dia de embate chegou a reunir cerca de 2 mil pessoas em frente à Secretaria de Justiça, pode-se concluir que teve um cunho popular. Dos 67 feridos que deram entrada no Hospital da Santa

Casa, 45 declararam suas profissões, constituindo-se de operários, empregados domésticos, comerciários e outros trabalhadores de pequeno poder aquisitivo. Dos que não declararam profissão, pressupõe-se que poderiam ser desempregados, cuja incidência era alarmante no período. Há a predominância de jovens. A média de idade dos feridos é de 23 anos. Constata-se a total predominância de pessoas do sexo masculino com o registro de apenas 4 mulheres no total de 72 mortos e feridos.

Dentre os atendidos pela assistência pública, nem todos eram participantes ativos da manifestação, alguns eram simpatizantes da causa e outros apenas curiosos. Os jornais indicam que a violência policial foi extrema, não fazendo distinção ao dirigir o poder de fogo de suas carabinas aleatoriamente, parecia que, mais do que a tentativa de conter um motim, se empenhava em subjugar toda a população. Uma das pessoas mortas era uma mulher de 60 anos, ferida por um tiro de carabina disparado por um policial, quando estava na janela de sua residência. Um menino de 12 anos também foi morto quando assistia aos conflitos. O texto a seguir, publicado na imprensa, na seção de publicações a pedido, representa a aflição da população com relação às atitudes policiais no conflito:

PAZ!<sup>16</sup>

*A Light é quem nos governa  
Dizem: – Queremos paz!  
Pois com o que a polícia faz;  
Dão-nos a paz – mas eterna  
Nos bondes da Light  
Qualquer passageiro agora,  
Seja senhor ou senhora,  
Ou morre, ou fica baleado  
Ao passo que antes do solo  
Restava ao povo um consolo  
É que era só esfolado.*

Os 120 presos foram liberados no dia seguinte, após atestarem residência fixa e nenhum antecedente criminal. O que indica que, mais do que uma “arruaça de desocupados”, como definiram os jornais, essa reação foi uma das muitas formas que a população de menor renda encontrou para reivindicar o que considerava direito usurpado. Mesmo que a reação tenha sido estimulada pela imprensa, especialmente pelo jornal *Correio da Manhã*, o desenrolar dos acontecimentos mostrou que foi in-

tensa a participação popular, e que sua manifestação e a forte tendência à repressão por parte do governo foram determinantes no rumo dos acontecimentos posteriores.

## OS VÁRIOS CAMINHOS POR ONDE PASSA A URBANIZAÇÃO

A reação contra os bondes em 1909 não deve, em hipótese alguma, ser analisada como um fenômeno isolado. A sua relação com outros acontecimentos similares se dá em dois níveis. No primeiro, está a identidade com as várias outras revoltas que ocorrem nos primeiros anos da República, entre as quais a Revolta da Vacina que, ocorrida cinco anos antes, traz a marca da insatisfação popular e da forma severa como a República Velha tratou as questões sociais.<sup>17</sup> No segundo, está a sua correspondência com várias outras revoltas populares que têm como origem o descontentamento quanto aos meios de transporte, seja com o preço da tarifa, como ocorre nos quebra-quebras de janeiro de 1880 e de junho de 1901, seja motivado pelo mau funcionamento do serviço, como o que acontece em 1909.<sup>18</sup> Tanto nessa quanto em outras reações populares ocorridas nos primeiros anos da República, tem-se como forma reivindicatória predominante a “justiça natural”, com ações imediatas de ataque a elementos materiais de propriedade do inimigo, no caso, bondes da Light e postes de iluminação do Estado. Mantendo certa diferença com relação às reivindicações populares que, em décadas posteriores, assumem forma de movimentos grevistas ou manifestações conduzidas por organizações políticas.<sup>19</sup>

É importante ressaltar o papel do *Correio da Manhã* como articulador da reação. Dias antes da eclosão do movimento, conforme assinalado anteriormente, ele já publicara artigo que, ao que tudo indica, parece ter sido um grande motivador dos acontecimentos. Tal qual na Revolta da Vacina, esse jornal desempenhou papel importante no sentido de mobilizar a opinião pública. O *Correio da Manhã* situa essa “agitação” num contexto de grande insatisfação popular: “Mas passada esta agitação aí ficam elementos para outras, mais e mais graves, até que um dia não será um motivo a perturbar a vida da capital, mas a revolução a convulsionar todo o país.”<sup>20</sup>

O serviço de bondes da capital permitiu à concessionária Light definir uma política de urbanização, assumindo prerrogativas que, a princípio, deveriam ser do Estado. Portanto, a população, ao se dirigir contra a Light, também tinha como alvo o Estado, exigindo, mesmo que por

caminhos tortuosos, participação nas novas definições do espaço urbano que, a seu ver, subitamente afloravam e das quais permanecia constantemente excluída. A cidade ia fisicamente sendo despida de suas características de colônia, ao mesmo tempo em que se pretendia que essa interferência no espaço urbano contribuísse para o processo de “civilização” de seus habitantes. As reformas arquitetônicas do período, signos de uma cultura da modernização, transcenderam, sem dúvida alguma, o aspecto estético. O seu papel estratégico no processo de educação para a “civildade” era explícito, com a definição de novas atitudes sociais, através da ordenação de novos espaços sociais:

*As ruas amplas e extensas, as largas praças ajardinadas, os altos e formosos edificios, as múltiplas diversões de simples prazer para o gozo intelectual que acompanham necessariamente essas transformações do meio em que vive a população, hão de modificar os seus hábitos, influir sobre o seu caráter, ativar a sua iniciativa, despertar-lhe o gosto do belo, o culto do ideal. [grifo nosso]<sup>21</sup>*

A disseminação da eletricidade, no entanto, não se realizou de forma tão harmônica quanto a protagonizada pela associação entre progresso tecnológico e progresso social. Se, por um lado, a eletricidade encantou a muitos, independentemente de classe social, por outro, tornou-se uma mercadoria valiosa, cujo acesso não se realizou da mesma maneira para toda a sociedade. Como um dos elementos do imaginário da modernização, a eletrificação do Rio de Janeiro revelou em seus desdobramentos contradições inerentes tanto àquela sociedade quanto ao processo de monopolização de setores de infra-estrutura urbana de países periféricos por parte de grandes empresas multinacionais.

## NOTAS

1. O conceito de imaginário utilizado aqui se baseia em Castoriadis, Cornelius. *A instituição imaginária da sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
2. Sobre a noção de “revolução nos transportes”, ver Silva, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1982 (Biblioteca Carioca, v.20). p.23.
3. *O País*, 9/10/1892, p.2.
4. *O País*, 10/10/1892, p.1.
5. *Revista Ilustrada*, setembro de 1896, p.4.

6. Com relação às cartas da população publicadas pela imprensa, destacam-se: *Correio da Manhã*, 14, 15 e 16 de setembro de 1906; 23, 24, 30 de outubro de 1906; 12 de janeiro de 1907; 23 de abril de 1907. Com relação às imagens que representavam os elétricos, elas estão presentes quase que diariamente em toda imprensa consultada. A análise aqui exposta baseou-se em seu conjunto.
7. *Correio da Manhã*, 11/10/1906, p.6.
8. *Fon-Fon*, maio de 1907, p.17.
9. *Fon-Fon*, 9 /1/1909, p.1.
10. *Correio da Manhã*, 13/01/1909, p.2.
11. *Correio da Manhã*, 13/01/1909, p.2.
12. *Correio da Manhã*, 13/01/1909, p.2.
13. *O País*, 15/1/1909, p.1 e 2.
14. *Jornal do Comércio*, 13/1/1909, p.3.
15. Ver a respeito: Rudé, George. *A multidão na história: estudo dos movimentos populares na França e na Inglaterra 1730-1848*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.
16. Publicado no *Correio da Manhã* em 15/1/1909, seção de publicações a pedido.
17. Ver a respeito: Sevchenko, Nicolau. *A revolta da vacina*. São Paulo: Ed. Scipione, 1993.
18. Para uma análise mais ampla dos conflitos gerados em torno dos meios de transportes coletivos, ver Maria Lais Pereira da Silva (1982), especialmente o capítulo 4: “Briga de rua, briga de vida”.
19. Sobre a “justiça natural” como forma reivindicatória, ver George Rudé (1991), especialmente a página 3.
20. *Correio da Manhã*, 14/1/1909, p.1.
21. *Kosmos*, setembro de 1904, p.16.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992. (Biblioteca Carioca v.11).
- BENJAMIN, Walter. *A modernidade e os modernos*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1975.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a república que não foi*. São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
- CASTORIADIS, Cornelius. *A instituição imaginária da sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- DUNLOP, Charles J. *Apontamentos para a história da iluminação do Rio de*

- Janeiro: subsídios para a história do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. Rio Antigo, 1957.
- NEEDELL, Jeffrey D. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- ROCHA, Amara Silva de Souza. A consolidação da Light (1925/1934). In: LEVY, Maria Bárbara e LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (Coords.). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Centro de Patrimônio Histórico da Light, 1990.
- \_\_\_\_\_. *A sedução da luz: o imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1998. Dissertação (Mestrado) – IFCS, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- RUDÉ, George. *A multidão na história: estudo dos movimentos populares na França e na Inglaterra 1730-1848*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.
- SAID, Edward. *Cultura e imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina*. São Paulo: Ed. Scipione, 1993.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1982 (Biblioteca Carioca, v.20).
- VON DER WEID, Elizabeth. O advento da companhia. In: LEVY, Maria Bárbara e LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (Coords.). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Centro de Patrimônio Histórico da Light, 1990.

## FONTES

*Correio da Manhã*  
*Jornal do Comércio*  
*Kosmos*  
*O País*  
*Revista Fon-Fon*  
*Revista Ilustrada*