

Rio

UM SÉCULO DE QUEBRA-QUEBRA

Nilson Lage



Eram confortáveis, arejados. não trepidavam nem corriam sobre trilhos plantados no asfalto ou entre paralelepípedos. No entanto, a cidade crescia, os ricos expulsavam os pobres dos bairros da Zona Sul para os subúrbios, e os carros passaram a circular lotados, com gente nos estribos, pendurada onde podia. A Light, empresa canadense que explorava este e outros serviços, ganhou má fama. E, ano após ano, rapazes e senhores, vestindo saia e batom, depredavam os carros no carnaval ao som de um canto inventado sobre tema popular que, em outros tempos e lugares, marcava o ritmo da quebra de cocos. A gabioba citada na letra não tem nada com isso: é uma árvore e fruta nativa;: O nome vem do tupi-guarani onde exaltava sua utilidade: “o que mantém o ser”

Já nos últimos meses de cada ano, os pintores e marceneiros das oficinas de carris urbanos da *Light and Power Company* do Rio de Janeiro eram desviados para outros serviços. Em janeiro e fevereiro, os carros em tráfego mostravam esse abandono: descoloridos, com as cortinas emperradas ou rasgadas, vidros partidos, lâmpadas queimadas, os bondes elétricos preparavam-se para enfrentar o carnaval.

Na manhã do sábado anterior à quaresma, os senhores de gravata ocupavam como sempre os bancos, indo para o trabalho que para a maioria durava até à tarde; mas, agarrada aos balaústres, apinhada nos salões das extremidades, grudada a todas as saliências e apoiada em todas as reentrâncias da carroceria, a multidão bizarra dos pingentes de saiotos sobre pernas cabeludas e porta-seios com enchimentos de algodão iniciava a seu modo a folia. Não havia parte do veículo que escapasse. O cordão da campainha, o estribo, o encosto dos bancos, as laterais do teto, tudo era acionado, percutido, espancado no ritmo da marchinha, sincopada e simplificada para este fim:

Quebra, quebra,

Gabioba,

Quero ver quebrar,

Quebra lá

Que eu quebro cá,

Quero ver quebrar.

*Esta noite eu não dormi
Só pensando em ti,
Vou deixar de amar
Para poder dormir.*

O condutor de terno e quepe azuis, sapato preto bico fino, saltava e abarcando com as pernas a multidão do estribo e largando um balaústre para agarrar-se ao seguinte com a única mão livre. Sobre a palma e os dois dedos médios da outra mão, arrumava uma coluna de moedas para o troco, níqueis amarelos e pesados que ele chocalhava no ritmo da música. O motorneiro, de pé junto à alavanca de comando com três marchas e empunhadura de madeira envernizada, batia com a sola do sapato no pedal que acionava um martelo contra uma chapa de ferro, marcando os tempos fortes do compasso.

Descolada pela trepidação, a cartolina dos anúncios desabava sobre a cabeça dos passageiros, fazendo-os perceber uma publicidade e uma medicina simples, que aconselhavam aos anêmicos Biotônico Fontoura, aos perebentos Talco Antisséptico Granado, aos sífilíticos Elixir 914, aos fracos de pulmão Phymatosan e aos que tossiam Rhum Creosotado, cujos méritos cantava o poeta Bastos Tigre (ou terá sido Laurindo Rabelo?), nos mais conhecidos de seus versos:

*Veja, ilustre passageiro,
O belo tipo faceiro
Que o senhor tem a seu lado;
E, no entretanto, acredite
Quase morreu de bronquite
Salvou-o Rhum Creosotado.*

A Antropologia diz que as sociedades humanas, quando submetidas a um código rígido de regras, precisam preservar um espaço físico ou período de tempo em que possam violar o código. Assim, vestir-se de mulher no carnaval é a compensação necessária do machismo; despir-se na praia e no baile, a contrapartida de nossa herdada moralidade ibérica; quebrar o bonde ou o trem, a inversão ocasional do autoritarismo e do conformismo que marcam as relações de trabalho, de família e a vida política do nosso povo.

O que pode deflagrar essas inversões da regra social? Uma oportunidade ritual mantida pela tradição, como o carnaval; o tempo e espaço em que se coloca uma disputa qualquer, como nos estádios de futebol e nos festivais de música, onde se gritam palavrões; o confinamento institucional das universidades, com seus trotes de calouros, a aparente descontração dos costumes, a militância dos partidos revolucionários estudantis. Mas a inversão das normas ocorre também, de modo inesperado, ao impacto da injustiça, diante da agressão do poder que, por incompetência ou

interesse, impede o desempenho dos papéis sociais: nega, por exemplo, transporte a quem vai para o trabalho, sonega alimentos sem oferecer alternativa de consumo, transfere pessoas para lugares em que não terão ocupação e sobrevivência.

UMA PROVA DE FORÇA QUE NÃO PRETENDE O PODER

O quebra-quebra com essas características é uma tradição no Rio de Janeiro. É raro o ano em que não acontecem um ou vários. Apesar disso, seu registro sempre se faz na imprensa com espanto e a cobertura esgota-se praticamente no dia seguinte. É raro e breve o registro nos livros de História. Do ponto de vista dos políticos e dos historiadores, essas revoltas populares são como os prodígios: sem passado, sem futuro e sem explicações.

Os comentários episódicos demonstram como é difícil ver nos fatos algo de novo, além daquilo que já sabemos e em que acreditamos: os cronistas oficiosos denunciam sempre misteriosos planos e agentes subversivos, que se existissem com tal capacidade de ação já teriam deposto qualquer governo há muito tempo; os revolucionários se assanham e os jovens repórteres deslumbram-se com a competência do povo para se organizar com objetivos definidos; os reformistas, em seus artigos, dirigem o habitual *olha aí!* às classes dominantes – e apontam como causas os mesmos erros e manipulações de que vinham há tempos acusando o regime.

Há um século, em 1880, quando o preço das passagens dos bondes de tração animal subiu um vintém, houve uma revolta, atribuída a agitadores republicanos e, em particular, a *José Lopes da Silva Trovão* que, perseguido pela Polícia, exilou-se na Europa, para, logo após a queda do Império, eleger-se deputado e posteriormente senador. Na República Velha, os mais famosos quebra-quebras foram o de 1901, também por causa do aumento das passagens dos bondes, e a chamada Revolta da Vacina, em 1904. Nos anos recentes, houve a ação popular contra o Grupo Carreteiro (barcas Rio-Niterói), em 1959; o saque dos armazéns de gêneros alimentícios da Baixada Fluminense, durante a sonegação do arroz, no Governo João Goulart; as periódicas e constantes depredações dos trens suburbanos da Central do Brasil; o surto de levantes de operários de obras do metropolitano e outras empreitadas, contra a comida podre, os alojamentos e o regime de campo de concentração a que eram submetidos.

O que identifica esses movimentos? Primeiro, seu espontaneísmo, a inexistência de um planejamento global anterior, embora se distingam certos padrões e se localizem segmentos organizados (como *as maltas de capoeiras*, na República Velha). Mas há outros traços definidores:

1. A causa imediata, concreta e definida, que se resume em uma ou duas palavras de ordem, com rejeição de todas as demais.
2. A ação que não se dirige contra o poder nem o pretende (não há projeto político, nem ideologia, assim como não há partido condutor; quando algum o pretende, como aconteceu com a Igreja Positivista numa certa fase da Revolta da Vacina, é superado ou rejeitado no curso dos acontecimentos).
3. A participação maciça, a estratégia do confronto direto, o desencadeamento de uma força coletiva muito ciente de si, com episódios de coragem e desempenho individual que indicam o alto grau de motivação.

4. A falta de continuidade e a dispersão do movimento tão logo atingido seu objetivo.
5. A apropriação de símbolos nacionais, como Bandeira e Hino, ainda quando se enfrentam seus guardiões institucionais (tropas militares, administradores que tentam a dissuasão).
6. A impossibilidade de a classe dominante aceitar o fenômeno em sua inteireza, preferindo qualquer hipótese a admitir que o povo possa ter tirado de sua própria vivência os fins e os meios para agir.

Na realidade, o quebra-quebra não resulta de nenhum clima de mobilização política, mas da falta de política, isto é, de canais eficientes para expressão e composição das exigências populares. No início do século, a sociedade era anacronicamente escravocrata; nos anos recentes, tem prevalecido a atribuição das questões sociais à Polícia, que pode apenas reprimir, jamais encaminhar pleitos coletivos. Cria-se a situação já definida por São Tomás de Aquino, em que a ação violenta é a única possível: como, de outra maneira, pode um aglomerado de sujeitos pobres obter a intervenção estatal em uma concessionária incompetente (o caso das lanchas), mas articulada com a oligarquia regional? Como demonstrar aos diretores de poderosas empresas de construção civil que é impossível conservar almôndegas e ensopados em marmitas térmicas por algumas horas sem que se estraguem? Como argumentar contra a alegação de falta de verbas para colocar trens no volume e tempo necessários, se não faltou verba para duplicar a Praia de Copacabana, nem para aterrar o Parque do Flamengo, construir a Ponte Rio-Niterói, rasgar a Rio-Santos e abrir os túneis de acesso à maravilha imobiliária da Barra da Tijuca?

Além da menor imigração estrangeira (os trabalhadores falam a mesma língua e possuem códigos culturais semelhantes), o Rio de Janeiro distingue-se entre as metrópoles do Brasil por ter sido a sede do Governo Federal e, em consequência, lugar onde as preocupações de segurança e de segregação das classes sociais se acentuaram particularmente. Sede dos boatos e dos temores, a cidade experimentou primeiro todas as respostas conservadoras do poder central e sofreu o ônus de ser administrada sob influência direta de pessoas cuja relação com a vida urbana é superficial. E a topografia ajudou a transformar os transportes públicos numa permanente fonte de tensões.

Na Estrada de Ferro Central do Brasil, a organização do transporte suburbano se manteve a mesma desde o tempo da eletrificação, na década de 30, quando os carros de primeira classe tinham poltronas estofadas e fiscais de uniforme que recolham, uma por uma, as passagens impressas em cartões verdes-vermelhos e azuis-amarelos. A criação do metropolitano de superfície, com linhas bloqueadas a qualquer outro tráfego, controle por computador e alta velocidade é proposta da década de 50, que se deixou de realizar sob vários argumentos: a impossibilidade de quebrar o monopólio da Light no fornecimento de energia (sustentada em vigorosa campanha paga nos *Diários Associados*, 1954), o caráter deficitário do serviço (justificado embora como subvenção à folha do pagamento das empresas), a prioridade dada ao transporte de carga e minérios (início da década de 60) e aos corredores de exportação (1970), o rodoviarismo e a intenção de ampliar as frotas de ônibus urbanos movidos a óleo diesel “barato” (1965 e anos seguintes). Mas nem essas pobres explicações chegaram ao usuário, até porque envolvem revelações incômodas sobre os interesses em jogo no interior do poder.

A eficiência do quebra-quebra, no caso dos trens, é um dado inquietante: embora eles não tenham conseguido desviar as linhas gerais da política de transportes, foram os responsáveis pelas melhorias feitas no serviço, desde a compra de trens até a pintura das estações, instalação de

banheiros e alto-falantes. E, de modo geral, tem sido o próprio aparelho repressivo colocado no dilema entre omitir-se ou deflagrar um massacre – que se incumbe de pressionar, ao nível administrativo, por soluções ao menos cosméticas que permitam, suprimindo a evidência, quebrar a unanimidade do protesto.

O fato de terem ocorrido quebra-quebras em plena vigência da Constituição de 1946 revela ainda que o voto por si só não basta como instrumento de participação popular: falta, por exemplo, uma imprensa que interprete as aspirações das comunidades excluídas, que pouco consomem dos produtos industriais que mais pesam na máquina publicitária. E a ambigüidade dos líderes populistas revela-se em sua incapacidade de assumir, com o vigor necessário, as reivindicações dos liderados. Enquanto for desse jeito, haverá o risco do quebra-quebra.

1959: A ERRADICAÇÃO DOS POBRES E DOS CARRETEIRO

O ano de 1959 é lembrado com saudade pelos políticos liberais: foi talvez o apogeu do regime instituído pela Constituição de 1946, que contemplava como nenhuma outra no Brasil os direitos individuais. Mas, a 21 de maio desse ano, as câmaras dos fotógrafos cariocas registravam para a primeira página do dia seguinte rostos marcados pelo desespero: naquela manhã, bem cedo, funcionários da Prefeitura e choques da Polícia despertaram os moradores da Favela da Catacumba, junto da Lagoa Rodrigo de Freitas, retiraram-nos à força de suas casas e, em poucos minutos, ataram os esteios dos barracos mais altos às roldanas de caminhões-guinchos. Dada a partida, as casas de cima rolaram sobre as demais e foram descendo o morro, num bolo crescente de tábuas, vidros, telhas, objetos.

Em tempo recorde, sem resistência, mudaram-se os rumos da vida de centenas de famílias, às quais restou a transferência para abrigos distantes, alojamentos improvisados. Uma breve nota, nos jornais de seis dias depois, dava conta da mobilização de favelados do Esqueleto em defesa de 40 desses expulsos da Catacumba, que haviam conseguido se abrigar no subterrâneo do Estádio do Maracanã, mas lá também estavam incomodando.

A razão alegada foi prevenir acidentes com deslocamentos de terras. Mas já há muito a opinião pública vinha sendo trabalhada em favor do arrasamento das favelas implantadas junto aos bairros prósperos da Cidade. Falava-se dos assaltos e da má impressão que da cidade tinham os turistas. Fabricavam-se lendas em torno de chefes de quadrilhas, em geral adolescentes, e depois se exaltavam os policiais que subiam os morros para matá-los: as batidas policiais eram constantes, desativando qualquer ânimo de resistência da comunidade favelada. A preocupação estética era de tal ordem que um Secretário de Turismo, Mário Saladini, chegou a propor que os barracos fossem pintados de cores vivas para dar tons pitorescos à paisagem. A imprensa apelidou o plano de “miséria colorida”.

Passados vinte anos, aparecem com muita clareza os interesses mobilizados para esta campanha. Os anos de ouro da democracia brasileira foram também a era dourada da especulação imobiliária: esgotados os terrenos disponíveis na Zona Sul (Copacabana, Leblon, Ipanema) e fechados ainda os acessos à Barra da Tijuca, marchavam os especuladores contra as habitações proletárias da região e algumas de suas reservas verdes, como o Parque Lage e áreas do Jardim Botânico.

Apelidou-se a destruição das favelas de “erradicação”, numa metáfora que remete às campanhas de combate a agentes infecto-contagiosos, na área da saúde pública. Estimulou-se na população uma espécie de ódio de classes extremamente incoerente, já que os favelados ofereciam mão-de-obra abundante, próxima e relativamente barata para os serviços domésticos e urbanos da população mais próspera. Manipularam-se as estatísticas de criminalidade; os edifícios de concreto com apartamentos mínimos e nenhuma instalação comunitária eram apresentados como a última palavra do progresso e do bem-viver.

Na resistência a estas propostas foi que a figura de D. Hélder Câmara, Arcebispo Auxiliar do Rio de Janeiro, adquiriu dimensão nacional: com sua Cruzada São Sebastião, ele tentava enfrentar a campanha contra a população pobre em vários de seus aspectos mais brutais. Em muitas paróquias, os padres tomaram a defesa dos favelados; um deles, o Padre Alexandre Língua, da paróquia de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo, chegou a proteger e dar moradia a um suposto e famoso bandido – Mineirinho –, levando-o ao juiz para impedir seu assassinio sumário.

As favelas visadas foram sumindo uma a uma. Problemas legais e de custos retardaram a execução dos projetos imobiliários para o Morro do Pasmado e a Catacumba, que terminariam, mais tarde, destinados a parques de recreio; a Praia do Pinto, misteriosamente incendiada, teve sua área distribuída para a construção de edifícios. E mesmo a Favela do Esqueleto, plantada em torno da estrutura de concreto que deveria ter sido um hospital, junto ao Estádio do Maracanã, cederia lugar ao conjunto arquitetônico da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Mais felizes que os favelados, aos quais faltou respaldo eficiente dos políticos trabalhistas, as árvores tiveram um defensor extremado na figura do Governador Carlos Lacerda, que terminou comprando uma briga política fatal com o grupo jornalístico de Roberto Marinho ao desapropriar o Parque Lage. Quanto às vítimas da “erradicação” das favelas, sua política centrou-se na construção de conjuntos de moradias, com auxílio norte-americano, em terrenos distantes do mercado de empregos dezenas de quilômetros, as Vilas Kennedy e Aliança (de *Aliança para o Progresso*, nome de um movimento assistencial patrocinado na época, para toda a América Latina, pelo Governo dos Estados Unidos).

Foi a 21 de maio, dia da demolição da Catacumba, que os seis sindicatos dos 500 empregados das lanchas do Grupo Carreteiro, que faziam a ligação entre Rio e Niterói, decidiram entrar em greve. Não haviam recebido ainda um aumento de 30 por cento determinado pelo Governo para vigorar desde abril. A empresa alegava que a subvenção federal era pouca alguns funcionários qualificados contaram, porém, que, diante da notícia de um aumento de combustíveis, o grupo preferira aplicar todo o dinheiro em grandes compras de óleo.

Com a greve, pararam dez lanchas de passageiros e três de carga, das Frotas Barreto e Carioca, ambas controladas pela família Carreteiro, que explorava o serviço desde o tempo da extinta Cantareira. Uma terceira companhia, a Frota Popular, concorrente modesta, não foi atingida pelo movimento: contava com uma lancha apenas, a *São Roque*.

A lancha *Neves* partiu da Praça XV às 23h55m, levando 301 passageiros; meia hora depois, chegava a *Maracanã*, vinda de Niterói, com 310 pessoas a bordo. As estações foram então entregues ao 1.º Distrito Naval. Na Praça XV postaram-se um choque da Polícia Militar e dez policiais à paisana. À 0h40m do dia 22, um marinheiro colou aviso a lápis azul e vermelho, indicando aos usuários que deveriam procurar os barcos da Marinha que fariam o transporte partindo do Arsenal, dois quilômetros adiante. Táxis imediatamente passaram a fazer lotação de um

ponto a outro, cobrando, por passageiro, Cr\$ 50, ou meio centavo atual. A desvalorização do cruzeiro, nos últimos vinte anos, é de perto de cinco mil vezes, de modo que um apartamento novo de dois quartos custava, na época, uns Cr\$ 700 atuais, o preço da campanha da porta.

Menos de oito horas depois, a massa de moradores de Niterói que trabalhava no Rio de Janeiro concentrava-se em frente à estação da Praça Martim Afonso, rosando diante de 150 fuzileiros armados de metralhadoras. Alguém gritou:

- Viva o Brasil, morram os Carreiros!

O povo avançou. As armas dispararam, crivando de balas as fachadas do Banco Predial e do Edifício Sul América. Pulou longe um pedaço do nariz da estátua do índio Araribóia. Na sala 1009 do Banco Predial, um consultório de radiologia, a enfermeira Deusiane Saldanha de Oliveira chegou à janela para ver o que acontecia e levou um tiro no ventre. Horas depois, os cirurgiões do Hospital Antônio Pedro lhe amputariam as duas pernas.

Feridos tombavam no asfalto. O estudante de Direito Walter Santos Gonçalves, presidente da Frente Universitária Progressista, levava um deles para longe quando uma rajada o pegou e matou. Em lugar de recuar, o povo urrava mais forte, erguendo uma Bandeira Nacional em frangalhos tirada do mastro do belo prédio dos Correios que fica em frente.

A revolta estava apenas começando.

NAVEGAÇÃO INQUIETA EM MARES CALMOS

Desde o tempo de Arariboia, que recebeu de presente a faixa de terra onde está Niterói, o melhor modo de atravessar a Baía da Guanabara é por mar. Botes, faluas e saveiros fizeram isso até que, em 1820, inaugurou-se um serviço regular a vapor, com a barca *Bragança* – nave com dois mastros e uma fina chaminé, movida por grandes rodas laterais.

A tentativa durou apenas alguns meses. O transporte regular só se estabeleceria em 14 de outubro de 1835, ano e meio depois da criação da Companhia de Navegação de Niterói, com as barcas *Niteroiense*, *Praia-Grandense* e *Especuladora*. O privilégio, inicialmente de dez anos, foi sendo prorrogado até 1861. Por essa época processou-se a fusão da Companhia com outra e o consórcio passou a chamar-se Companhia de Navegação de Niterói e Inhomerim. A frota era composta das barcas *Santa Cruz*, *São Domingos*, *Niterói*, *Ponta d'Areia* e *Restauração*, da antiga CNN; *São Clemente*, *Petrópolis*, *Botafogo* e *Inhomerim*, da nova associada.

Um ano após a extinção do monopólio, um concorrente poderoso entrou em cena. A Companhia Ferry, com suas barcas *Primeira*, *Segunda* e *Terceira*, começou a operar a 29 de junho de 1862, com um ato solene a que compareceu o Imperador D. Pedro II. O horário do serviço ia de 5 da manhã às 22 horas: os ancoradouros tinham flutuantes e estacadas e as barcas, movidas pelas grandes rodas laterais, transportavam 300 passageiros e mais cargas, carruagens e animais. Eram bem semelhantes às do Rio Mississippi e partiam do Cais Pharoux, o mesmo local de hoje.

A Companhia Inhomerim não agüentou a concorrência e suspendeu em definitivo seus serviços em 1867. Três anos depois, surgia a Empresa Fluminense, que mudou várias vezes de dono até ser comprada, em 1877, pela Companhia Ferry, que novamente unificou o serviço, com as

barcas *Primeira* (a segunda com essa denominação), *Segunda*, *Terceira*, *Quarta*, *Quinta*, *Sábado* e *D. Isabel*. Houve algumas renovações e, em 1886, entrou em tráfego a barca *Paquetá*, movida a hélice e com uma só proa.

Em 1889, mês e meio antes da proclamação da República, a Ferry passou ao controle da Empresa de Obras Públicas no Brasil, formando-se a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, de Carlos de Andrade e do Visconde de Moraes, para explorar não só o transporte marítimo como os carris urbanos e o abastecimento de água em Niterói. A barca *Segunda* foi atingida por uma bala de canhão na Revolta da Armada, em 1893, e submergiu; içada, ganhou caldeira nova e, em 1908, passou a ser iluminada a luz elétrica, coisa que já acontecia com a *Quarta* desde 1902, com a *Quinta* desde 1905 e com a *Sexta* desde 1906. Uma nova barca *Terceira* foi construída; a antiga ficou durante muitos anos nas oficinas de Niterói, onde era usada como depósito. A *Primeira* foi desativada em 1912; mudou-se o nome de uma barca pequena, *Corte*, para *Capital* e ela continuou servindo, ao lado de suas irmãs, também movidas a hélice, a *Niterói* e *São Domingos*. Outra barca pequena, *Comendador Lage*, veio juntar-se à *Paquetá* no serviço das ilhas. A Cantareira construiu ainda as barcas *Visconde de Moraes* e *Martin Afonso*, do tipo da *Quinta*, e uma semelhante à *Terceira*, *Guanabara*. No seu período áureo, a Companhia inaugurou festivamente os bondes de tração elétrica, em Niterói, a 31 de outubro de 1906, com a presença do Presidente Rodrigues Alves, e a Estação Central da Praça Martim Afonso, a 29 de junho de 1908 – a mesma estação que o povo iria incendiar, 51 anos depois.

A decadência da Cantareira foi lenta. Em 1946, ela cedeu ao Governo do Estado do Rio de Janeiro os deficitários serviços de carris urbanos de Niterói e São Gonçalo. Já então enfrentava a concorrência da Frota Carioca, que começou a operar em 25 de fevereiro com quatro pequenas lanchas de 130 passageiros cada uma, a *Peruana*, a *Mexicana*, a *Uruguaia* e a *Yankee*, movidas a gasolina; logo vieram a *Brasileirinha*, a *Carioquinha* e a *Petrópolis*, a óleo cru, com capacidade para 230 passageiros. A Cantareira reagiu lançando, em 1947, duas lanchas-ônibus, *Gávea* e *Leblon*.

Mas o ingresso de capital dos irmãos Jafet foi impulsionando a Frota Carioca: vieram a *Ipiranga*, a *Guarapiranga*, a *Paraguaia*, a *Fluminensinha*, a *Maracanã*, a *Neves*, a *Lagoa*, a *Itaipu* (para mil passageiros), as cargueiras *Piraíba* e *Pirajá*. Finalmente, em 1952, os Jafet compraram a Cantareira. Em 19 de outubro de 1953, o armador José Carreteiro e seus filhos José, Cristóvão, Luís e Valdemar inauguraram, com a lancha *Araribóia*, os serviços da Frota Barreto; além dessa, lançaram a *Ingá*, a *Fonseca*, a *Alcântara* e a *Alto-Taquari*, todas com capacidade para 550 passageiros e, à exceção da última, construídas em seus próprios estaleiros. Pouco mais de um ano depois, os Carreteiro adquiriram a Frota Carioca e a Cantareira, assumindo o monopólio do transporte, que tratariam de preservar combatendo o único e modesto concorrente, a Frota Popular.

Ao contrário do que acontece com as companhias de investimentos e os bancos, sempre preocupados em mostrar que oferecem segurança, as empresas concessionárias de serviços públicos que dependem de tarifas caracterizam-se por proclamar suas permanentes dificuldades. Isto mesmo faziam os Carreteiros ao inaugurar, em 1956, as obras da Estação Hidroviária de Niterói, em que haviam investido quatro milhões de cruzeiros da época. Mas a história do transporte na Baía da Guanabara não parece dar-lhes razão: excetuando-se a crise do início da República, desde a Revolta da Armada até o final do Governo Campos Sales, houve sempre quem aplicasse bom dinheiro no negócio das barcas. A concorrência chegou a ser intensa depois da Segunda Guerra Mundial.

Quando ocorreu o quebra-quebra de 1959, os empresários eram acusados de utilizarem as reivindicações de seus empregados para a conquista de maiores tarifas, estimulando greves sobre greves. Isto foi dito com todas as palavras, dia 22 de maio, pelo Ministro do Trabalho, Fernando Nóbrega. Ao decretar a intervenção no grupo, com base no parágrafo 16, artigo 141, da Constituição Federal, o Presidente Juscelino Kubitschek manifestou seu espanto com a crise, uma vez que o Governo Federal vinha pagando regularmente a subvenção, na base de Cr\$ 15 milhões mensais, conforme um entendimento reservado. Os Carreteiro já haviam embolsado Cr\$ 375 milhões, mas deviam Cr\$ 100 milhões ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (em parte dinheiro descontado dos empregados) e mais algumas dezenas de milhões à Alfândega e à Cofap, órgão que na época controlava os preços de mercadorias e serviços. Na nota oficial relativa ao combate travado pela manhã entre fuzileiros e populares, na Praça Martim Afonso, a Marinha dizia-se vítima, tanto quanto o povo “dos aproveitadores de situações difíceis” mas acusava as “ambições desmedidas dos que se propõem a servir ao público”.

A apuração da real situação contábil das Frotas Carioca e Barreto e da Cantareira foi dificultada pela destruição dos arquivos durante o quebra-quebra, mas a motivação econômica da greve logo ficaria evidenciada: bastou que o Almirante Luís Pena Aarão Reis, interventor nomeado pelo Presidente da República, anunciasse o pagamento dos atrasados referentes à segunda quinzena de abril para que os empregados decidissem voltar ao trabalho. O dia 22 de maio foi uma sexta-feira; com a promessa de receber na segunda-feira seguinte, já no sábado estavam todos a postos.

A situação do transporte de massa entre Rio e Niterói jamais voltaria ao caos dos primeiros meses de 1959. Mas só seria definida a solução oito anos depois, com a criação da Empresa de Serviços de Transportes da Baía da Guanabara, órgão estatal. A partir de 1977, após a fusão dos Estados do Rio de Janeiro e Guanabara, os serviços passaram à Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro, que opera ainda outras linhas do litoral fluminense. A inauguração da Ponte Rio-Niterói, em 1974, pouco influenciou no volume de passageiros e a crise de energia deflagrada com o aumento dos preços do petróleo, a partir de 1973, serviu para demonstrar as vantagens do transporte por mar. Só o renitente jogo de interesses continuou protelando a retomada das linhas que em outros tempos atendiam à Ilha do Governador (mais de cem mil habitantes) e outros pontos da Baía da Guanabara. Decisões de natureza política preservaram ainda para uma empresa particular a concessão do transporte em lanchas rápidas (aerobarcos): cumprindo a ordem de não competir, a companhia estadual teve que vender dois *hovercrafts* (barcos sobre colchões de ar) que havia comprado na Inglaterra.

PARA O POVO, SÓ OS CARRETEIRO ERAM CULPADOS

A multidão que se agitava na manhã do dia 22, avançando para a estação hidroviária da Praça Martim Afonso, não tinha conhecimento dos números, mas julgara e decidira que a culpa era da família Carreteiro. O ataque a forças militares ocorreu apenas na Praça Martim Afonso, onde a guarnição dos fuzileiros protegia a estação e os embarcadouros – e, em dado momento, ficou sem condições de retirada.

Desde o começo da madrugada, a Marinha vinha transportando passageiros entre Rio e Niterói em três de seus Avisos, o U-22 (*Rio Formoso*), o U-23 (*Rio Real*) e U-20 (*Rio Doce*), cada um deles com capacidade para 1.500 pessoas. O primeiro desses barcos a partir do Rio foi o U-23, à

uma hora da madrugada, sob o comando do Mestre Horádio de Carvalho, que tinha experiência em situações dessa natureza. Mas o próprio comandante das operações, Capitão-de-Fragata Luís Figueira Machado, admitia que era uma oferta insuficiente para os piques diários de demanda, já que Niterói se tornara uma cidade-dormitório em que a maior parte da população trabalhava no Rio de Janeiro.

As ocorrências da manhã do dia 22 tiveram intensidade que ninguém previa. Um tenente estava no comando da Estação das Barcas da Praça Martim Afonso e tudo que conseguiu fazer quando se completou o cerco da multidão foi telefonar ao Centro de Munição Naval pedindo que providenciassem uma lancha. A multidão tombou a viatura de transporte 8-12 da Marinha e atirou no mar um microônibus da Frota Carioca, utilizado no transporte de funcionários. Um homem descrito como preto e forte transpôs a primeira linha de defesa da estação e, indiferente a um fuzileiro que lhe apontava a arma, tirou do depósito um tonel de combustível, colocou-o na entrada e ateou fogo, com um pedaço de jornal.

A ordem de disparar foi dada minutos depois (todo o combate durou um quarto de hora), quando a guarnição estava sendo literalmente empurrada para o mar. No pânico que se seguiu, houve tempo de atracar a lancha, enviada pela mesma repartição naval (o Centro de Munição) onde se havia abrigado a família Carreteiro. Um dos filhos do velho Carreteiro, que se chamava José como o pai, deixaria a base militar pouco depois, para ouvir do Ministro do Trabalho o comunicado oficial da intervenção no Grupo.

A praça ficou entregue ao povo. Além da estação, os manifestantes incendiaram a lancha *Piraí* e *Fluminensinha*, atracadas no cais, e apedrejaram o barco da Marinha que se afastava. Um dos fuzileiros, segundo informação de fonte naval, teve o olho vazado por uma pedra.

OS TELEVISORES, A PISCINA E UM VESTIDO GRENÁ

Logo que começaram a subir da estação das barcas de Niterói os grossos rolos de fumaça, uma lancha dos bombeiros do Rio de Janeiro partiu com guarnição completa. Recebidos pela multidão aos gritos de “não se metam”, e “fora”, os soldados tentaram desenrolar as mangueiras e, sem êxito, dirigiram-se ao 3.º Regimento de Infantaria do Exército, na esperança de obter garantias para operar e em busca de novas instruções. Mas providências amplas de natureza militar só seriam tomadas à noite.

O incêndio lavrava sem que ninguém tentasse apagá-lo e os populares rebelados partiram para outros objetivos. Primeiro, marcharam até o Edifício Virgínia, na Rua São João, 34, onde ficavam os escritórios do Grupo Carreteiro. As portas de aço foram arrombadas com alavancas; papéis, fichários e balcões, trazidos para a rua, queimaram por várias horas. Um jornalista contou que às 18 horas ainda havia papéis timbrados da Frota Carioca queimando numa fogueira, na esquina da Rua Visconde do Rio Branco com Avenida Amaral Peixoto, aos cuidados de um marinho. O prédio escapou da destruição porque um policial teve a presença de espírito de lembrar que ali, em outros andares, moravam famílias. Nenhum argumento impediria, no entanto, que as chamas fossem utilizadas no ataque a outro edifício, na Rua Gavião Peixoto, esquina de Álvares de Azevedo, de propriedade de José Carreteiro.

Deslocado do centro, um cenário atraente de operações foi a Alameda São Boaventura, onde, nos prédios 73, 173 e 175, moravam os Carreiteiro. O primeiro alvo foi o palacete do chefe da família, recém-construído a um custo que se calculava em Cr\$ 25 ou Cr\$ 30 milhões. O primeiro manifestante a entrar no prédio, pisando em tapetes persas e contemplando o próprio rosto nas paredes de espelhos, atirou pelas janelas três televisores, aparelhos que eram, então, símbolos de prosperidade. O *Cadillac*, outro símbolo – abaixo do *Rolls Royce* e do *Jaguar*, mas infinitamente acima dos jipes, fuscas e *romisettas* que saíam das montadoras instaladas no Brasil – já estava em chamas. Logo saíam em pedaços para os jardins uma harpa, liquidificadores, cadeiras, mesas, cortinas. Os cofres estavam vazios. Pilhas de roupas deixavam os armários e chegavam ao pomar e ao galinheiro; grupos se ocupavam de juntá-las em pequenos montes e atear fogo. Um fio elétrico partido atingiu um garoto. Junto às paredes externas viam-se pedaços de radiolas, aparelhos de ar condicionado. As galinhas de raça corriam entre os pés das pessoas, escapando dos poleiros incendiados.

Objetos prioritários na destruição sistemática empreendida pelos invasores foram as painelas com tampa azul ou cor de cobre, que eram novidade na época: as mulheres se esmeravam em pisoteá-las. Botijões de cem litros de gás de cozinha explodiram ao serem atirados nas fogueiras; o barulho assustou os cavalos de uma tropa da Polícia Militar que assistia a tudo à distância, na esquina. Pouco depois, os cavalarianos passaram em frente ao palacete e foram embora. No calor das fogueiras e da correria, eram muitos os que subiam até a piscina, num elevado, e mergulhavam nas águas azuis. Uma testemunha lembra que, a certa altura, uma senhora tentou sair carregando um grande fogão, mas foi impedida por um mulato forte que vestia sobre o calção um vestido grená retirado minutos antes de um dos armários da suíte principal:

- Não somos ladrões. Daqui ninguém leva nada.

Às 15 horas, a multidão cercou a casa da Rua Célio Costa, 20, residência de José Carreiteiro Filho. Dois soldados do Exército que guardavam a porta foram apedrejados e se afastaram até a esquina, onde ficaram conversando com um tenente vestido com uniforme de campanha. Foi tudo quebrado e uma grande fogueira ardeu no meio da rua. O flagrante mais curioso dos registros de imprensa foi o de um popular que destampou o piano, tentou tirar música de suas teclas e frustrado, terminou pisoteando o teclado.

Àquela hora, grupos de manifestantes – alguns vindos da Alameda São Boaventura – já haviam destelhado e espalhado gasolina pela Estação de Carga e pelas instalações do estaleiro da Ponta da Areia. Logo incêndios lambiam essas construções. Ao largo, numa barcaça, fuzileiros permaneciam à vista: foi o bastante para que cinco homens lá chegassem a nado e atirassem a bordo garrafas de gasolina em chamas.

O uso dos coquetéis Molotov indicava uma nova etapa nos distúrbios que, no entanto, tendiam a perder a característica de movimento de massa. Às 13 horas, o Governador Roberto Silveira, do PTB, havia percorrido a Avenida Amaral Peixoto, que desemboca em frente da Estação das Barcas, e improvisara um comício na Praça Martim Afonso. Sob aplausos, prometeu que a Polícia Militar (estadual) não interviria e concluiu:

- Estou a seu lado. Reconheço a justiça do povo.

Aos jornalistas, o Governador manifestou seu temor de que os acontecimentos de Niterói pudessem ser “o estopim de uma revolução social”.

ENTRE A BOSSA E A FOSSA, OS DOCES FRUTOS DO PROGRESSO

Embora a intervenção do Governador Roberto Silveira (que, tempos depois, morreria em um desastre de helicóptero com seu assessor de imprensa, Luís Paulistano) tenha se enquadrado na estratégia geral de dissuasão que objetivava desmobilizar a massa rebelada para permitir, depois, a dispersão dos focos de violência, a maioria dos jornais não o poupou no dia seguinte. Foi acusado de instigar o movimento e até de tê-lo promovido: diante do fato social, a reação imediata obedeceu ao tradicional padrão de denunciar articuladores políticos, combater as concessões feitas à massa e defender a confrontação direta, em nome da ordem, da autoridade e do “fim da anarquia”.

A rebelião de Niterói foi apenas um dos indícios da frustração dos que descobriam discriminações no interior da política de desenvolvimentismo do Presidente Kubitschek. Mas isto parecia muito estranho ao espírito da época: alguns estavam sendo efetivamente beneficiados – número bastante considerável, num país de passado oligárquico – e muitos mais preservavam as esperanças. Eram estradas que se abriam, em nível do real e da metáfora. Espigões de concreto eram olhados com admiração e inveja até mesmo nas cidades grandes; no interior, as vilas mais modestas, com terrenos de valor ínfimo, sonhavam ter o seu prédio de apartamentos, que o viajante pudesse ver de longe como marca de seu progresso urbano. O asfalto cobria o calçamento de pedras pés-de-moleque e a grande discussão nas Câmaras Municipais era saber que ruelas teriam mão única e em que ponto da praça da igreja se colocaria o semáforo.

Heróis da época, citados com os nomes, sobrenomes e locais do prodígio, eram peões que se haviam tornado, de repente, torneiros mecânicos e até engenheiros *ad hoc* nas linhas de montagem da indústria eletrônica e automotiva. Contava-se com enorme orgulho a história dos operários da refinaria de Cubatão que, ante o afastamento prematuro dos técnicos norte-americanos incumbidos de operar as instalações, tomaram a iniciativa de fazê-lo eles mesmos e, superando com entusiasmo suas próprias deficiências, produziram além das especificações do equipamento. Ou daquele mecânico modesto que, diante do pesado jogo de direção do caminhão original italiano, desenhado para a campanha da Abissínia, introduziu um rolamento aqui, uma engrenagem adiante, e tornou a direção do pesado FNM leve como a de um carro de passeio.

Admitamos que tudo isso escondia uma brutal ocupação do País por capitais e patentes estrangeiras, cujos custos maiores de implantação – no setor dos transportes, no da energia, nos financiamentos – estava sendo atirado sobre as empresas estatais e as costas dos contribuintes. Muito fácil comprovar isto, vinte anos depois. Mas, na época, a procura de técnicos e especialistas parecia inesgotável. Os pais levavam com orgulho seus filhos uniformizados até a porta dos ginásios; velhos que haviam feito seu caminho desde o cabo da enxada, humilhados diante de fazendeiros e bacharéis, sonhavam com a glória de ter netos doutores, morando em apartamentos à beira-mar. O resultado dos exames vestibulares era recebido como um sorteio de cartas de alforria.

Discutia-se mecânica de automóveis e disputava-se lugar na sala do vizinho que tinha televisão pela honra de ver “Noite de Gala”, assistir ao futebol campeão do mundo, escolher a moça que seria, com maiôs Catalina, a miss, a mais bela do universo. Nessa ordem de cogitações, a política tornava-se freqüentemente um assunto menor. Do fundo do *Beco das Garrafas*, na Zona Sul do Rio, brotavam os lamentos da *fossa*, cantando a perplexidade existencial do gordo Antônio Maria e da trágica e profunda Dolores Duran. Mas, bem perto, começava-se a marcar nas cordas finas do

violão os tempos fortes da batida *bossa-nova*, cujos primeiros intérpretes preferiam temas bem amenos: o barquinho que vai e vem, o pato que vinha cantando alegremente quando encontrou o marreco sorridente. Liam-se crônicas em estilo pós-modernista de elaborada simplicidade e temática cotidiana – Rubem Braga, Paulo Mendes Campos, Sérgio Porto quando usava seu nome de batismo (nas histórias mais críticas e de humor, era Stanislaw Ponte Preta). As mudanças traziam alguma lamentação e até a angústia dos que se sentiam afastados e preteridos de suas posições pela realidade nova. Mas a visão panorâmica das metrópoles brasileiras desmentia Machado de Assis: parecíamos ter posto a felicidade ao alcance da mão.

Era o apogeu da arquitetura (construía-se Brasília): o concretismo ou cons-trutivismo invadia a diagramação dos jornais e até a poesia, envolvendo poetas como Ferreira Gullar e chegando a motivar experiências do quase sexagenário e há muito consagrado Carlos Drummond de Andrade.

Mas o formalismo abstrato e radical quase sempre preteria os grandes temas que a realidade punha à mostra. No dia mesmo em que o primeiro caderno noticiava o quebra-quebra de Niterói, o “Caderno Dominical” do *Jornal do Brasil* (saía aos sábados) inseria um poema considerado “O melhor da semana”, dentre os oferecidos na correspondência. Escrevia Affonso Romano de Santana:

o anil

o anzol

o azul

o silêncio

o tempo

o peixe

a agulha

vertical

mergulha

a água

a linha

a espuma

.....

aberto a água

aberto a chaga

aberto o anzol

o peixe

a areia

Nada mais sereno e isento de compromissos. Uma proposição lógica de equilíbrio ingênuo, muito compatível com a valorização dos gostos infantis do Presidente que fizera do *Peixe Vivo*, canção folclórica mineira, um sucedâneo do Hino Nacional nas recepções com bandas militares e liras municipais, a que comparecia em todo o País, sempre viajando de avião. Um Presidente confiante na estabilidade do regime, a ponto de despachar normalmente no dia do ataque aos Carreiros, e até emprestar o helicóptero da Presidência para que cinegrafistas fizessem vistas aéreas da revolta popular. A sexta-feira de Juscelino foi quase um dia como os outros, que ele encerrou comparecendo à recepção que o casal Roberto Marinho (então apenas proprietário de O Globo) ofereceu em sua residência do Cosme Velho, para homenagear figuras da sociedade de Minas Gerais que o haviam recebido bem em Belo Horizonte. Na elegantíssima comemoração, estavam Bias Fortes, Negrão de Lima, Lucas Lopes, Gustavo Capanema, Benedito Valadares, o Prefeito Sá Freire Alvim, o ex-quase-Presidente Carlos Luz (impedido de tomar posse para que se cumprisse o desejo do povo, que elegera Juscelino), Tancredo Neves, Amaro Lanari Júnior e o cronista social Wilson Frade, que escolheu a Sra. Nelson Ferreira Pinto como a mais elegante dama presente.

Em Garanhuns, os bispos do Nordeste reuniam-se para cobrar do Governo promessas feitas dois anos antes, no encontro de Campina Grande: numa declaração de 3.000 palavras, divulgada na segunda-feira, pouco mais de um mês antes da primeira encíclica do Papa João XXIII que revolucionaria a postura social da Igreja, os prelados iriam manifestar a “angustiada esperança de ver banida do Nordeste, máxime em horas de calamidade meteorológica, a desonestidade dos aproveitadores da miséria e da fome, pecado que brada aos céus”. Quanto à reforma agrária, tema na época promovido pela Aliança para o Progresso, pediam que fosse “oportunamente equacionada”. Mas as relações Igreja-Estado iam bem, obrigado.

Nem esta dura advertência, nem o escândalo do quebra-quebra, nem a tragédia dos favelados, nem a *fossa* dos descontentes tinham então o poder de abalar o otimismo presidencial que se espalhava pela sociedade como a face verdadeira do País. Eram coisas que só mais tarde iriam aflorar.

A BATALHA COMEÇA A TERMINAR NO FIM DO EXPEDIENTE

Durante todo o dia, soldados do 3.º Regimento de Infantaria guardaram os prédios públicos federais de Niterói, as agências da Companhia Telefônica, do Banco do Brasil, dos Correios e Telégrafos (de cuja sede, pela manhã, haviam levado a Bandeira), da companhia de energia elétrica. Nenhuma dessas instalações, no entanto, foi ameaçada. Não houve depredação de ônibus, táxis ou lanchas particulares.

As primeiras violações deste acordo tácito foram noticiadas às últimas horas da tarde, quando ocorreram choques entre a Polícia Militar e grupos de manifestantes, bem menos numerosos que pela manhã. Já era noite quando, num tiroteio em frente ao Tesouro do Estado, foi morto o soldado do Exército Derli Manuel Faria. Uma das versões do episódio conta que uma radiopatrulha estava sendo perseguida por populares, entre os quais estava Derli. Na correria, avançaram em direção ao prédio do Tesouro, e a guarda fez fogo; houve dezenas de feridos. Um comunicado

mencionava a prisão de oito pessoas que tentavam “entrar no edifício pelo telhado”. Outra batalha em campo aberto envolveu cavalarianos da Polícia e manifestantes que, segundo as autoridades, estavam saqueando o Mercadinho São João, no Centro.

Qualquer que seja a versão desses incidentes, ela aponta para duas proposições definidoras: a menor participação popular nos movimentos de rua e a disposição das autoridades de reprimir a desordem. O Governador petebista estava alheio ou, pelo menos, se isentava de responsabilidade nesse desdobramento; consumava-se uma intervenção branca do Poder Federal. Como um dos braços dessa intervenção compreende justamente o controle das informações na fonte, o noticiário tornou-se inseguro, contraditório e, sem dúvida, dirigido.

Oficialmente, só às 22 horas o Exército ocupou Niterói. Cumprindo ordens do General Odilio Denis, o também General Justino Alves Bastos instalou um quartel-general na sede do 3.º Regimento de Infantaria e assumiu o comando de um contingente composto pelo 3.º RI, 1.º Batalhão do Regimento Escola de Infantaria, guarnição da Fortaleza de Santa Cruz, um grupamento ferroviário, a guarnição do Forte Imbuí e 400 fuzileiros navais. Apagaram-se as luzes da cidade, às 22h30m, os pelotões postavam-se nas esquinas do Centro. Meia hora antes, o Governador Roberto Silveira havia recebido a comunicação oficial de que o Exército “controlava a situação”.

Era a rebelião que chegava ao fim. Curiosamente, um obstinado movimento contra uma família só, os Carreiteiro. Os jornais do dia 23 relatam um episódio que dá a medida da intensidade e persistência dessa vingança pública. Pela manhã, os manifestantes concentrados na Praça Martim Afonso seqüestraram três ônibus da Viação Mauá que, lotados, tiveram de seguir viagem até uma fazenda de gado da família Carreiteiro; lá, as cercas teriam sido derrubadas, incendiada a casa-grande e solto o gado no pasto. Liberados, os ônibus retornaram então à garagem.

O balanço oficial refere-se a 112 feridos, dos quais 94 atendidos no Hospital Antônio Pedro, 15 no Serviço de Assistência Médica Domiciliar de Urgência e três na Beneficência Portuguesa. Ficaram internados 15 pacientes e doze foram operados. Mortos, há notícia de dois: o estudante Walter Santos Gonçalves e o soldado Derli Manuel Faria, embora alguns jornais se refiram a um terceiro cadáver que teria tombado, no começo da noite, perto do Tesouro do Estado.

As autoridades tinham a seu favor o fato de ser sábado o dia seguinte, com o movimento no centro da Cidade presumivelmente menor. No entanto, utilizaram um recurso suplementar para desarmar a mobilização do povo: perto da meia-noite, quando a edição dos jornais estava fechando, a Polícia de Niterói informou que o velho José Carreiteiro morrera de infarto. Era mentira.

Passou-se o sábado em paz. Um rígido controle das fontes impediu que a imprensa tivesse detalhes novos a apresentar na edição de domingo; o componente de catástrofe do dia foi de qualquer forma assegurado por um incêndio no Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas, na Praia Vermelha. Os prejuízos foram financeiramente moderados (uns Cr\$ 10 milhões) mas a destruição atingiu uma valiosa biblioteca que incluía obras completas de Newton e Galileu. Quinze anos depois, os pesquisadores ainda lamentavam a perda do acervo.

Nem as empresas jornalísticas nem qualquer fonte de Poder desejavam explorar a questão; com isso, a situação em Niterói já não era assunto de destaque na terça-feira e desapareceu por completo na quarta. Apenas um grupo de pressão quase centenário apareceu para defender a construção de um túnel entre Rio e Niterói, a ser financiado mediante a cobrança de pedágio entre o Gragoatá e o Calabouço. Argumentavam os defensores da idéia que as carnes da região de Campos “chegariam ao Rio bem mais baratas”. Nem mesmo a construção da Ponte Rio-Niterói, em 1974,

com traçado bem mais extenso, eliminou a hipótese desse túnel: ele figura nó projeto integral do metropolitano carioca, para execução ainda neste século, destinandose ao tráfego exclusivo de trens.

Afora os comentários políticos contrários ao Governador Roberto Silveira e de exaltação do General Odílio Denis, que a História provaria ser um aliado valioso para os conservadores, poucos artigos foram escritos a respeito. No melhor deles, Barbosa Lima Sobrinho chegou a tocar a questão principal. Disse ele:

Sente-se na atitude do povo uma exasperação mais profunda, um descontentamento inexprimível.

Esta linha de análise era perfeita, mas não convinha. Mais interessante seria a versão veiculada pelo Almirante Pena Boto, presidente da Liga Anticomunista, numa palestra radiofônica. Ele falou sobre um tema religioso e, à luz das escrituras, identificou o anticristo na figura do revolucionário Lênin, fundador do Estado Soviético, referindo-se a outros anjos transviados que se dispunham em nosso tempo a atentar contra os “ícones sociais”. Falava no programa Hora Azul, da Rádio Mayrink Veiga, a mesma que seria fechada depois de 1964 por ter veiculado o pensamento de Leonel Brizola e líderes esquerdistas.

Para Pena Boto, eram esses anjos que se tinham rebelado em Niterói, e a Estação das Barcas um templo em ruínas, um santuário cuja violação precisaria ser vingada.

1962: É TEMPO DE CONFLITO E DE EXPLOSÕES

De 1959 a 1962 muita coisa mudou no Brasil. A ascensão de Jânio Quadros, em 61, sua renúncia, sete meses depois, e a posse do Vice-Presidente João Goulart, enfraquecido pela adoção casuística do parlamentarismo, ampliaram até o limite do suportável as contradições do processo histórico, marcado pela dependência diante de uns Estados Unidos cada vez mais imperial. Na América Latina, a revolução cubana cristalizou a oposição comunismo-anticomunismo e ampliou o espaço de intervenção externa na política local.. No mundo, surgiam os primeiros prognósticos da crise econômica cíclica que se manifestaria nos anos de 1963-1964, com grandes repercussões na situação política dos países em desenvolvimento.

Os componentes são os mesmos de 1959. Cresceram, porém, as frustrações, reduziram-se as esperanças. A eleição do Presidente Jânio Quadros pode ser vista como um indicativo de que o desenvolvimentismo começava a ferir mais do que gratificar. E, sobre este pano de fundo, o governo trabalhista de João Goulart parecia imensamente fraco. A aliança do PSD com o PTB desfazia-se por toda a parte e, no Rio de Janeiro, o Poder Federal mostrava-se incapaz de dar respostas à oposição radical do Governador da Guanabara, Carlos Lacerda, cujo eleitorado udenista expressava o descontentamento conservador da classe média.

Outra forma de descontentamento manifestava-se nas filas de gêneros alimentícios, sobretudo nos bairros proletários. Era tempo de câmbio negro: a preços oficiais, faltava tudo. O sistema de abastecimento das cidades figurava entre os serviços essenciais que a fúria desenvolvimentista havia esquecido de prover: em grande parte, o mecanismo continuava sendo o mesmo de antes, que mal funcionava quando as metrópoles brasileiras tinham a metade da

população. Logo faltaria também energia elétrica, por igual descompasso: aumento de consumo em desproporção com a oferta.

Os esforços para regularizar o abastecimento de gêneros esbarravam em outra contradição: para que a mão-de-obra fosse barata, de modo a honrar compromissos assumidos com os investidores multinacionais, os salários deveriam permanecer baixos, e assim os preços dos alimentos básicos. Mas a economia rural em que se sustentavam as oligarquias estaduais – e o PSD – exigia melhor remuneração, e os especuladores multiplicavam-se nas difíceis rotas do arroz, do feijão, da carne e do leite até a mesa dos trabalhadores. E o Governo Trabalhista, a que tampouco eram simpáticos os financiadores estrangeiros, não podia comprimir mais ainda o poder de compra dos operários e técnicos que compunham seu único apoio confiável.

O impasse seria historicamente resolvido em detrimento dessa massa de trabalhadores, cujos interesses, tais como se vinham formulando, deixariam de ser contemplados a partir de 1964. Mas mesmo isso – a compressão salarial que tornou possível o milagre econômico do início dos anos 70 – só seria viável através do aumento da eficiência do sistema de abastecimento, com a criação de toda uma rede de armazéns, entrepostos e locais de venda dimensionados para a grandeza dos mercados. A maior parte da população, em 1962, abastecia-se em pequenos armazéns, quitandas e açougues, por detrás de que se ocultava uma confusa trama de atacadistas e transportadores.

A intervenção do Governo era esporádica, desordenada e freqüentemente muito onerosa no plano político. E esse ônus se manifestava nas filas gigantescas. Em 2 de julho de 1962, o Governador Celso Peçanha, do PSD do Estado do Rio, recebeu uma comissão de 300 mulheres, que lhe foram reclamar da falta de gêneros em Niterói e encaminhou-as à COAP, um órgão federal. “O Governo do Estado nada tem com isso”, declarou. Recebidas pelo Presidente da Cooperativa de Abastecimento, Nei Fróis, este apontou um terceiro responsável: era o Governador da Guanabara, Carlos Lacerda, disse ele, o verdadeiro culpado, porque apreende todos os caminhões de arroz e feijão que passam por seu Estado.

O resultado da contradição entre as autoridades – sem sentido do ponto de vista dos reclamantes, que se queixavam de estar na fila do feijão desde a noite anterior – foi uma sucessão de quebra-quebras e saques em armazéns e mercearias de Niterói. Sintomaticamente, a polícia do Governo Estadual pessedista atuou com violência: na repressão aos distúrbios foram empregados mil homens da Polícia Militar, Polícia Civil e Radiopatrulha, armados de metralhadoras e bombas de gás. O número de feridos foi calculado em vinte.

Tratava-se de um pequeno ensaio do que aconteceria três dias depois, numa área bem mais ampla da Baixada Fluminense e subúrbios cariocas: uma verdadeira explosão popular em série.

SÃO 42 OS MORTOS, 700 OS FERIDOS, INFORMA O GOVERNO

Havia uma greve geral, afetando os transportes ferroviários: os trabalhadores em ferrovias formavam, ao lado dos marítimos, a categoria mais organizada nesse gênero de movimento. A notícia circulara na véspera mas, em lugar de fazer os demais trabalhadores permanecerem em casa, apenas os levou a procurarem mais cedo as estações da Central do Brasil.

Os trens não chegavam, mas a multidão crescia: operários em construção civil, profissionais de todas as categorias, empregados em escritórios sabiam que seus patrões jamais abonariam uma falta e seguramente colocariam os que se ausentassem na lista de dispensa, sem a menor contemplação em face das dificuldades de transporte. E nem o comando da greve geral nem o Governo Trabalhista tinham condições de impedir que isto acontecesse. Os patrões apresentavam a questão como um caso de lealdade e estavam dispostos a tudo para enfraquecer a organização sindical ao nível de suas empresas.

O clima, portanto, nas plataformas, era de angústia, que se manifestava por um dilema subjetivo: estar contra os colegas em greve e a favor dos patrões era desagradável; apoiar a greve e ir contra os patrões era aceitar um sacrifício penoso. E havia mais os outros problemas. O abastecimento, por exemplo. Todos sabiam que havia armazéns abarrotados de arroz, trigo e feijão, aguardando o aumento de preços. Os próprios motoristas e ajudantes de caminhão comentavam isto abertamente.

A certa altura, quando o dia começou a clarear, numa estação qualquer, provavelmente São João de Meriti, um trabalhador avistou, do outro lado da grade, um caminhão estradeiro que encostava com atraso para descarregar. Em breve, sacas e sacas começaram a ser transferidas para um trapiche.

- *Olha o arroz ali!*

O grito teve resposta imediata. A multidão se atirou no leito deserto da estrada, saltou os muros, atravessou a rua e começou o saque.

O agente da estação telegrafou a notícia – e ela, com a rapidez de um estopim, foi lavrando o mesmo incêndio na palha seca da indignação popular, ao longo de todo o subúrbio. Só na Baixada Fluminense, a onda de agitação se espalhou pelo território de quatro Municípios: um a um, foram invadidos armazéns, empórios e mercadinhos, de onde se levaram mercadorias avaliadas em Cr\$ 1 bilhão, em moeda da época.

Em Caxias, São João de Meriti, Nilópolis e Nova Iguaçu, a multidão ganhou as ruas às sete horas da manhã. A Polícia tentou oferecer resistência, mas já pelas dez horas estava demonstrado que isto era impossível. O número oficial de vítimas, na Baixada Fluminense, era calculado em 700. Jamais se soube ao certo quantas pessoas morreram.

No final da manhã, o Governador do Estado do Rio, Celso Peçanha, pediu a intervenção federal. O Exército deslocou para a região contingentes do 3.º Batalhão de Carros de Combate e dois outros de Infantaria. Aplaudidos pela população, os soldados limitaram-se a guardar os prédios públicos, isolar os centros comerciais e dirigir o trânsito, evitando a confluência de automóveis para os pontos em que se processava ainda o quebra-quebra.

Houve algumas exceções – roubaram, por exemplo, o mostruário de uma joalheria que funcionava dentro do Supermercado São José, em Nova Iguaçu – mas, de modo geral, só os estabelecimentos de comestíveis foram invadidos e saqueados. A população deixou intactas centenas de lojas de eletrodomésticos, móveis e roupas, agências de bancos, perfumarias e até mesmo balcões de bebidas. As mercearias, no entanto, perderam suas balanças – em que o público não confiava –, tiveram depredadas as caixas registradoras e instalações.

Alguns comerciantes cuidaram de hastear a Bandeira Nacional e até afixar cartazes de apoio à “legalidade democrática”; suas lojas foram respeitadas. Em um grande armazém que tomara esta

precaução, os manifestantes apenas retiraram os estoques de alguns produtos de consumo popular, como macarrão e batatas. Durante a manhã, quando se registraram os choques com a Polícia, os postos do Serviço de Assistência Médica Domiciliar de Urgência entraram em regime de emergência para atender aos feridos, muitos dos quais terminaram sendo socorridos em hospitais do Rio de Janeiro.

Na Avenida Duque de Caxias, um depósito da Companhia de Cigarros Souza Cruz foi atacado pela multidão que reclamava do último aumento de cigarros: não só levaram o estoque como deixaram quebradas todas as instalações e inutilizaram os caminhões de transporte. Na mesma rua, um comerciante esfaqueou um dos populares que invadira seu açougue e foi estrangulado. O dono de uma casa de materiais de construção sacou do revólver para defender a padaria de um vizinho e terminou sendo morto a pedradas. Também a pedradas morreu o proprietário de uma boate de Gramacho, em Caxias, que acabara de atirar num menino de 14 anos. Em São João de Meriti, houve cinco mortos na invasão dos armazéns das Organizações Néelson.

Por toda a Baixada Fluminense, a chegada do Exército significou o começo do fim das manifestações. “Viva o exército da legalidade”, gritava o povo, numa alusão à intervenção militar que assegurara, um ano antes, a posse do Presidente João Goulart. Em vários lugares, os comandantes militares foram procurados por pessoas que queriam mostrar os depósitos clandestinos onde se escondiam sacas de arroz e feijão; segundo o noticiário dos jornais, um desses trapiches ficava no fundo do posto das Mercadorias Nacionais, em Vigário Geral. Em Caxias, a Polícia informou ter recolhido o cadáver de Gaudêncio Marinho da Silva, que levou um tiro no ouvido, na Praça 25 de Agosto, em Caxias, quando participava do saque à Padaria Riachuelo. Nas relações de feridos figuravam muitas mulheres, jovens e até um senhor de 77 anos.

Saques ocorreram também nos subúrbios do Rio de Janeiro, onde o Governador Carlos Lacerda falou pelo rádio e ordenou a toda a Polícia que saísse às ruas para reprimir com o máximo rigor as manifestações. Dezenas de favelados, rapazes na maioria, saquearam às 15 horas o Mercado São Sebastião.

Mas a reação oficial mais característica do momento histórico que o País vivia foi a divulgação, à noite, do telegrama enviado ao Presidente João Goulart pelo Governador Celso Peçanha:

Reitero solicitações no sentido de ser regularizado o abastecimento de feijão, arroz e açúcar. O povo está fazendo manifestações de rua, inclusive mulheres e crianças. A situação exige prontas medidas do Governo Federal. O Governo do Estado tudo vem fazendo no limite de sua competência.

Outra manifestação típica do espírito da época foi a dos líderes das confederações, federações e sindicatos que, ao fim da tarde, anunciaram a suspensão da greve geral, em acordo cujo principal item foi a libertação dos grevistas detidos pela Polícia da Guanabara. Em documento público, os trabalhadores diziam que pouco lhes importava, no momento, a forma de governo – parlamentarismo ou presidencialismo – mas que realmente necessárias eram providências práticas e eficazes contra os sonegadores de gêneros alimentícios.

Todos – oposição, aliados, trabalhadores – pressionavam o Presidente da República. O trabalhismo, como proposta, neurotizava-se no impasse, vivendo uma espécie de crise de identidade. Embora o quebra-quebra, como todos, tenha motivado um noticiário episódico na Imprensa (o assunto durou poucos dias e logo foi esvaziado nas páginas dos jornais), é certo que ele

se somou a todo o confuso quadro político para justificar a conspiração que crescia, envolvendo empresários, militares, governos estaduais e interesses conservadores, internos e externos.

POR POUCO SE BRIGA EM TEMPOS DE VACAS MAGRAS

José Antônio Vieira Carvalhaes, Manuel Pinto da Fonseca e José Gonçalves Costa deram um grande azar na sexta-feira, 14 de junho de 1901, e por isso amanheceram no dia seguinte no xadrez de uma Delegacia de Polícia do Rio de Janeiro: foram presos como bicheiros. A vida da cidade era tão tranqüila naquela época que a notícia mereceu publicação e até algum destaque nos jornais.

Não há a menor dúvida: para os cariocas interessados em coisas da cultura a melhor escolha era sem dúvida ir ao Teatro Apolo, onde Palmira Bastos se apresentava à frente do elenco da Companhia Souza Bastos na penúltima récita de *A Boneca*. No Teatro Lucinda, subia à cena *A Filha do Mar*, na primeira de duas únicas apresentações. No entanto, a melhor expectativa de público era do Teatro Recreio Dramático, que encenava um tremendo dramalhão, *O Conde de Monte Cristo*.

Cavalheiros e senhoras de tratamento e de reputação conhecida eram convidados a alugar os magníficos quartos mobiliados e sem mobília, oferecidos no lugar mais salubre do Rio de Janeiro, a Rua Humaitá, 56. Ao preço de cem (com mobília) e oitenta (sem mobília) mil réis mensais, ofereciam-se aposentos arejados, com uma varanda soberba para a leitura dos jornais (o folhetim do dia, em *O País*, era *A Bandeira*, de Pierre Maël) e outros confortos: uma bela floresta para piqueniques e caça, um esplêndido jardim e um grande pomar com água nascente em abundância para banhos de duchas e imersão.

Mas as emoções do teatro e o paraíso ecológico prometido a cem mil réis estavam fora do alcance e das cogitações dos que, naquele mesmo sábado, começaram o primeiro quebra-quebra de bondes do século XX. O motivo: um aumento de tarifas determinado pela Câmara Municipal, após duas discussões plenárias e sob forte oposição popular. Governava o Presidente Campos Sales e o País vivia tempos difíceis de recessão econômica: eram muito elevados os índices de desemprego e subemprego no Rio.

1901 - SE NÃO SE QUEBRA OPRESSÃO, QUEBRA-SE O BONDE

José de Cupertino Coelho Cintra, cronista da vida carioca nos tempos da República Velha, conta que até a ocupação urbana do Rio de Janeiro se fez em função das linhas de bonde:

O carioca, durante anos e anos, mesmo depois da Proclamação da República, só conhecia o bonde, só dispunha do bonde como o mais rápido meio de transporte. Daí não se admitirem domicílios sem o bonde na zona. Terras e terras ficavam desvalorizadas, não lhe mereciam a atenção de um olhar, se o bonde não passasse perto. As construções de casas ficavam na dependência do popularíssimo veículo.

Era argumento decisivo – “o bonde não vai até lá” – para não se construir uma casa.

A ideia de colocar sobre trilhos carros puxados por pares de burros e destinados ao transporte coletivo data do início do século XIX. A primeira linha, provavelmente, foi inaugurada em 14 de novembro de 1832, unindo o Harlem ao centro de Nova Iorque, com dois carros construídos pela firma John Stephenson, com capacidade para 30 passageiros sentados, cada um. A concessão foi dada a John Mason, presidente do *Chemical Bank* e organizador da *New York and Harlem Railroad Company*. Outros empreendimentos pioneiros ou que trouxeram inovações técnicas foram os de Nova Orleans (1835), do Brooklin (1853), de Massachussets (1856), da Filadélfia (1858) e de Cincinnati, Baltimore e Chicago (1859). Em 1890, havia 28 mil bondes que ocupavam 105 mil burros e percorriam mais de nove mil quilômetros de linhas – pouco menos de um quarto da maior circunferência terrestre. O sistema estendeu-se à França (1854), à Grã-Bretanha (1860), à Austrália, Nova Zelândia, Índia, China, Japão e África do Sul. O parlamento inglês chegou a aprovar, em 1870, uma lei chamada *Tramway Act*, que generalizou o emprego dos bondes em todo o então imenso Império Britânico.

O primeiro bonde a circular na América do Sul partiu da Estação Central, que ficava na Rua do Conde (Rua Visconde do Rio Branco), para o Alto da Boa Vista, no dia 30 de janeiro de 1859, às 7h30m. Era uma viagem experimental de dois carros adquiridos na Inglaterra pela companhia do médico homeopata escocês Thomas Cochrane, sogro de José de Alencar, o romancista de *Guarani*, que chegou a ser Ministro da Justiça no Império. Os veículos assemelhavam-se aos carros de passageiros da Estrada de Ferro D. Pedro II que, desde 1858, operavam em pequenos trechos da atual Linha Centro da Central do Brasil. Esses trens iam então até o Engenho Maxambomba, na Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, onde hoje fica Nova Iguaçu; por isso, os cariocas apelidaram seus primeiros bondes de maxambombas.

A concessão a Cochrane, que desde 1839 tentava sem êxito implantar estradas de ferro no Brasil, foi dada pelo Ministério da Conciliação, presidido por Honório Hermeto Carneiro Leão, Marquês do Paraná, em 29 de março de 1856. Nos termos do Decreto 1.742, que outorgou o privilégio de exploração do serviço, a linha deveria partir do Rocio (Praça Tiradentes), seguindo pela Rua dos Ciganos (Constituição), desde o Campo da Aclamação (Santana) até a Rua do Sabão da Cidade Nova (lado esquerdo da Avenida Presidente Vargas). Tomando por aí, dobraria na Rua de São Cristóvão (Joaquim Palhares), seguindo ou pela Rua Nova do Imperador (Mariz e Barros) ou pelas Ruas do Engenho Velho (Haddock Lobo) e do Cabido (trecho, então ainda em projeto, da atual Rua Pereira de Almeida). Daí em diante, pegaria a Rua do Andaraí (Conde de Bonfim). As obrigações contratuais incluíam a contratação de certo número de guardas para, postados ao longo dos trilhos; avisarem aos transeuntes, cocheiros e cavaleiros da próxima passagem dos bondes. Além da estação do Rocio, deveria haver outra, no Alto da Boa Vista, e o privilégio de exploração era fixado em vinte anos.

Para explorar o serviço de bondes, Cochrane patrocinou a organização da Companhia de Carris-de-Ferro da Cidade à Boa Vista, na Tijuca, empresa que se constituiu em 9 de julho de 1856, com o capital de 1.500 contos de réis. O traçado da linha sofreu duas alterações, que lhe permitiram atravessar o Campo de Santana, em lugar de costear-lo e foi incluída no trajeto a Rua do Areal (Moncorvo Filho).

O primeiro carro levou, na viagem experimental até o Andaraí, 45 minutos, porque havia pessoas e animais no caminho. O *Jornal do Commercio* noticiou:

A nova experiência satisfaria completamente aos incrédulos da utilidade e vantagens dessa bela. empresa, porque a todos deu a esperança de gozar, por um meio de transporte rápido e barato, o ar puro e o aspecto magnífico da pitoresca Tijuca.

Dois meses depois, a 26 de março de 1859, o Imperador e D. Leopoldina viajavam no bonde, especialmente ornamentado, inaugurando oficialmente o trecho até o Andaraí, que terminava numa chácara onde se serviu um lanche às autoridades. Os engenheiros da companhia orgulhavam-se em particular do aterro que fora necessário para assentar as linhas no pantanal que margeava o Canal do Mangue.

A Companhia Carris-de-Ferro da Tijuca passou em 1861 a ser presidida pelo Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, cujo nome se liga a toda sorte de empreendimentos: a iluminação a gás do Rio de Janeiro, a navegação no Amazonas, o assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina e da SantosJundiaí, a extensão do cabo submarino entre o Brasil e a Europa, a construção do Canal do Mangue, a fabricação de velas, curtumes, operação de diques flutuantes, estaleiros (Ponta da Areia), fundições e até projetos agrícolas. Entusiasta das máquinas a vapor, ele obteve, em 21 de setembro, licença para substituir as parrelhas de burros por um carro-motor que era, na verdade, uma locomotiva disfarçada. Transferiu a estação inicial para a esquina da Rua da Constituição (dos Ciganos) com a Praça Tiradentes (na época, Praça da Constituição) e transportou, só no período de outubro de 1863 a março de 1864, 170.542 passageiros, nas linhas do Portão Vermelho (Rua Conde de Bonfim, perto da Rua Pinto de Figueiredo) e da Tijuca, que terminava no Andaraí. Jamais a empresa teria condições de avançar até o Alto da Boa Vista: tanto a tração animal quanto a tração a vapor não deram resultado financeiro adequado e, em 28 de novembro de 1866, o bonde circulou pela última vez. O prejuízo acumulado era de 700 contos de réis.

A primeira concessão para bondes no Rio de Janeiro foi dada, também em março de 1856 (17 dias antes da concessão a Cochrane) ao Conselheiro Cândido Batista d'Oliveira e seu filho Luís Plínio d'Oliveira. A linha ia do Largo da Mãe do Bispo (cruzamento da Rua Treze de Maio com Evaristo da Veiga) pelo Largo da Ajuda (Praça Floriano), Rua da Lapa, Cais da Glória, Rua do Catete, Caminho Novo de Botafogo (Rua Marquês de Abrantes), Praia de Botafogo, Rua São Joaquim (Voluntários da Pátria) e Rua São Clemente (trecho que hoje se chama Humaitá), cortando pela estrada à margem da Lagoa Rodrigo de Freitas até a Capela da Conceição (perto da Praça Santos Dumont) e daí, pelo Caminho da Boa Vista (Marquês de São Vicente) até o ponto final, perto do Jardim Botânico.

O Conselheiro Batista d'Oliveira não conseguiu levar avante o empreendimento e o vendeu ao Barão de Mauá, em 1862, por 40 contos de réis. Mas o projeto não vingava, sobretudo quando se evidenciou o fracasso da Companhia de Carris-de-Ferro da Tijuca; outro aspecto da questão era a resistência das pessoas de recursos, brancas, em aceitar um transporte que teriam que partilhar com seus escravos. Por isso, em 1866, Mauá transferiu novamente a concessão para o Engenheiro Charles B. Greenough, ex-gerente da Blecker Street Horse Car Company, de Nova Iorque, e que era um recém-chegado no País; bom negociante, o barão ganhou 60 contos de réis na transferência.

Greenough pagou o sinal, de dez contos de réis, e voltou para os Estados Unidos, de onde trouxe, em abril de 1867, o material necessário para começar a construção da linha. Teve que esperar um ano pela burocracia nacional e suas acomodadas considerações, mas, em 25 de junho de 1868, começou, afinal, a colocar os trilhos no lugar. Era um americano empreendedor: embora chovesse todos os dias e só 25 operários estivessem trabalhando, assentou quase dois quilômetros de linha e iniciou o treinamento dos cocheiros. A 9 de outubro de 1868, trafegava o primeiro bonde entre a Rua do Ouvidor, esquina de Gonçalves Dias, e o Largo do Machado.

A empresa de Greenough chamava-se *Botanical Garden Rail Road Company*, com sede nos Estados Unidos e capital social de 500 mil dólares, subscritos por 17 acionistas. No ritmo em que se implantou, continuou crescendo: os trilhos logo chegaram à Praia de Botafogo, às Três Vendas (um largo próximo da Praça Santos Dumont) à Olaria (Rua Marquês de São Vicente, 224) e, por fim, à Ponte da Rainha. Fim da linha.

Os carros eram fechados e transportavam 18 passageiros sentados, com lugar para doze outros, de pé, nas plataformas dianteira e traseira. Logo se evidenciou a preferência dos homens por esses lugares, mais ventilados e que permitiam melhor visão da rua. Em 1870, atentando, de início, para os fumantes, a companhia importou carros abertos, com seis bancos transversais para quatro passageiros em cada banco. Tais veículos logo tiveram a preferência popular, porque o Rio é uma cidade tropical.

Os cariocas andavam em busca de um nome para o veículo, que era, a essa altura, um sucesso. Oficialmente, chamava-se “carro tirado por animais sobre trilhos de ferro”; popularmente, carro americano, vaca de jegue (referência ao ruído do guizo dos animais de tração), jabuti (por causa do telhado curvo). Mas eram apelidos sem sabor. Acontece que o Engenheiro Greenough, em sua luta com os funcionários e aristocratas do Império, adaptara-se rapidamente à terra, às suas complicações e os seus jeitinhos. A experiência do assentamento dos trilhos, tarefa que uma boa parte da imprensa saudava diariamente como “loucura de americano”, foi a tal ponto valiosa que o executivo de Nova Iorque teve o cuidado de destinar a renda do primeiro dia de operação dos bondes à Matriz da Glória, gesto eminentemente político de esperteza nativa. Ocorre que no Brasil as moedas eram de prata, no valor de 200 réis, ou grandes moedões de cobre, de 40 réis: o níquel só começou a ser empregado em 1872. Como a prata subia de preço, e já estava valendo mais, em peso, do que o valor nominal da moeda de 200 réis, tornava-se difícil cobrar a passagem. Era extremamente deselegante carregar um pesado monte de moedas de 40 réis enfiado pelos bolsos do colete e do paletó. Daí, o abasileirado Greenough teve a idéia do jeitinho: emitiu carnês de cupons ou bilhetes, cada um dos quais trazia a silhueta de um carro e a palavra *bond*, que significa *bônus*, *título*, em inglês.

Era o que faltava para que o povo carioca descobrisse o apelido certo: um carro cuja passagem se chama *bond* só poderia chamar-se bonde. E para explorar novas linhas de bondes fundaram-se várias outras empresas. A *Rio de Janeiro Street Railway Company*, autorizada a funcionar no Brasil em 30 de junho de 1869, começou no mesmo ritmo da *Botanic Garden*: a 25 de novembro do mesmo ano, inaugurou o serviço até o Portão da Coroa, na Quinta da Boa Vista, passando pelo Largo de São Francisco de Paula e pela Rua da Lampadosa (Luís de Camões); a 23 de janeiro do ano seguinte, os trilhos chegavam ao Caju; um ano depois, completava-se o ramal da Tijuca. Em 1873, a empresa transferiu sua sede para o Rio de Janeiro (antes era Nova Iorque), mudou o nome para Companhia de São Cristóvão, e continuou se expandindo de modo que, em 1901, tinha 60 km de extensão de linhas, 150 carros, dois mil animais e 600 empregados.

A Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel foi fundada em 1872 pelo Barão de Drummond (João Batista Viana Drummond), Joaquim Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor. O Barão tem seu nome ligado não só à ocupação de Vila Isabel como à fundação do Jardim Zoológico, onde existe um parque (esquina de Rua Visconde de Santa Isabel e Barão de Bom Retiro) e à invenção do jogo do bicho, que começou exatamente ali. A primeira linha dessa empresa ia da Praça da Constituição (Tiradentes) até o portão da Fazenda do Macaco (propriedade do Barão de Drummond), passando pelo Largo do Matadouro (Praça da Bandeira), com ramais para o Andaraí e o Engenho Novo. Em 1866, incorporou a Empresa Ferro-Carril Guarani, que servia a uma pequena área de São Cristóvão. Quando, em 1889, alguns dias antes da proclamação da República, a Ferro-Carril de Vila Isabel foi comprada pelos capitalistas ingleses Charles Henry Sanford e Francis Arthur Borwen, tinha 67 carros de passageiros, 9 de carga, 37 quilômetros de linhas, 800 animais, sete estações, cinco oficinas e 259 empregados. No final do século cresceria ainda mais, com a incorporação da Empresa Ferro-Carril de Cachambi, cujas linhas ligavam a estação do Engenho Novo ao Engenho de Dentro. Nessa situação, com grande dívida, a companhia foi entregue ao Banco da República, que a repassou, em 8 de julho de 1899, à *Brasilianische Electricitäts Gesellschaft*, empresa alemã que já explorava um modesto serviço de telefones.

Das grandes companhias de bondes do Império, a última a se formar, com a incorporação de várias pequenas empresas que serviam a ruas centrais da cidade, foi a Companhia de Carris Urbanos: operava com linhas de carga e passageiros entre a Central do Brasil e o centro comercial, passando pelos bairros da Saúde e da Gamboa (concessão da Companhia Locomotora, 1865); entre a Praça XV e a Rua do Aqueduto (atual Almirante Alexandrino), passando pela Rua Santa Luzia, Largo da Lapa e Rua Riachuelo, de onde partia o ramal pela Ladeira do Castro até o Largo dos Guimarães (concessão da Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa, 1872); da Rua Primeiro de Março até as oficinas da Central do Brasil em São Diogo e o bairro do Estácio (concessão da Companhia Ferro-Carril Fluminense, 1874); e, finalmente, da estação das barcas na Praça XV de Novembro até a Rua da Assembléia, Largo da Carioca, Praça Tiradentes, Rua do Riachuelo e Praça Onze de Junho (concessão da Companhia Ferro-Carril Carioca & Riachuelo, 1876). Como os trilhos da Carris Urbanos tinham bitola muito estreita (82 centímetros), eram aproveitados pelos carregadores para colocar seus carrinhos de mão; daí o apelido que esses transportadores, em geral imigrantes, receberam da população, pela qual passaram a ser chamados de *burros-sem-rabo*.

Este, em linhas gerais, o quadro dos serviços de bondes no Rio de Janeiro do início do século. As tentativas de substituição dos animais de tração por máquinas eram, então, ainda recentes. Em 1848, em Bristol, Inglaterra, tentou-se empregar a tração a vapor, num carro de 60 passageiros. Em 1877, em Nantes, França, apareceu um bonde que utilizava ar comprimido para deslocar-se. Em Paris, empregava-se com algum êxito o sistema a vapor Rowan, em 1889.

Quanto à eletricidade, a primeira demonstração ocorreu na Exposição Internacional de 1881, em Paris, com um carro que circulava pelos Champs Elysées. No ano seguinte, experimentaram-se sem êxito acumuladores elétricos. Mas o processo mais viável terminou sendo o empregado em Cleveland, Estados Unidos, em 1884: foi um bonde de quatro rodas desse tipo que a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, sucessora da *Botanical Garden*, importou e fez desfilar, a 8 de outubro de 1892, pela orla sinuosa da Praia do Flamengo. Nele viajavam o Presidente da República Floriano Peixoto, o Ministro da Marinha Custódio José de Melo, Deputados, Oficiais do Estado-Maior e Intendentes Municipais. O carro, de número 104, partiu às 11 horas do antigo Teatro Lírico, subiu a Rua Senador Dantas, deslizou pela Rua do Passeio, Cais da Lapa, Praias do Russell e do

Flamengo e, em doze minutos, entrou na Usina Termelétrica da Rua Dois de Dezembro. Numa segunda etapa, chegou até o Largo do Machado. Nos bancos, fora pintado um aviso: “A corrente elétrica nenhum perigo oferece aos senhores passageiros.”

A generalização dos bondes elétricos pelos diferentes trajetos só se viabilizaria, no entanto, depois que a *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited* constituiu-se, no Canadá, em 1904 e, pelo Decreto 5.539, de 30 de maio de 1905, foi autorizada a funcionar no País. Rapidamente ela iniciou a construção da usina hidrelétrica de Ribeirão das Lajes e adquiriu o controle acionário das companhias de São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos. As antigas concessões foram revistas e, a 6 de novembro de 1907, firmou-se o contrato que unificou definitivamente o serviço. Adotaram-se os trilhos de fenda, em lugar do modelo comum nas ferrovias; uniformizou-se a bitola em 1,435 m; escolheu-se para a tração elétrica o sistema de contato aéreo com retorno de corrente pelos trilhos, colocando-se a rede aérea a 5,50 m acima do solo. As normas estabeleceram ainda novos tipos de carros – com estribos móveis, plataformas dianteiras e de ré, faróis, cortinas corrediças, salva-vidas e freios, iluminação elétrica – e determinaram que motorneiros e condutores trabalhariam uniformizados, sendo obrigatório que soubessem ler e escrever. O bonde e seus ativos funcionários transformaram-se, então, em tema literário dos cronistas urbanos. Sobre ele escreveu Machado de Assis:

O que mais me impressionou foi o gesto do motorneiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no seu bonde, com um grande ar de superioridade. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade.

Os bondes elétricos, que circulavam no Rio em bom estado de conservação até que a Light preparouse para devolver os serviços ao Estado, por etapas, na década de 50, tinham bancos envernizados, estribos em tábuas corridas (uma larga, outra estreita), balaústres e cortinas de correr em cada banco; eram a última palavra de conforto no tempo da Primeira Guerra Mundial. Os carros-motores menores possuíam a cobertura menos abaulada e as plataformas da frente e de trás mais definidas; o lado oposto ao que se utilizava no momento para galgar a plataforma ou descer à rua era bloqueado com uma trave de madeira. O modelo maior, com o teto mais recurvado e outro *design*, delimitava menos as plataformas e tinha a contramão isolada por uma grade de arame verde. Quanto aos reboques, eram de três tipos; os menores e mais antigos tinham as cortinas presas por tiras de couro, enquanto os outros – médio e grande – dispunham de cortinas retráteis, com uma trave de correr apoiada, na lateral, em fios metálicos que funcionavam como trilhos.

A desaparecimento dos bondes foi um processo curioso: não só a Light deixou de cuidar da infraestrutura do serviço tão logo sentiu que a concessão iria extinguir-se como houve a coincidência de uma série de fatores conjunturais. Os veículos em tráfego eram antigos, inadequados para o número crescente de passageiros, e se haviam transformado num trambolho para os motoristas de automóveis e de ônibus, os novos reis da rua. Embora não dispusesse de petróleo, o Brasil estava mergulhado numa espécie de furor rodoviário que apenas poupou, e com muito sacrifício, alguns carros da pitoresca linha de Santa Teresa, que atravessa o antigo aqueduto da Lapa.

Os trilhos foram cobertos de asfalto e os bondes, em sua maioria, desmontados. Alguns apodreceram sem conservação, em parques públicos. Outros, vendidos para os Estados Unidos, lá estão em museus; dois deles ainda transportam turistas em um curto trecho de linha, no Illinois. Vendidos por 2.500 dólares cada um, desembarcaram em Nova Iorque a 7 de setembro de 1965, de volta à terra onde foram fabricados, antes da Primeira Guerra Mundial.

NOS BONDES, O CASAMENTO, A MORTE E O PROTESTO

Ao iniciar-se o século, os bondes eram usados para tudo. Além dos carros comuns, havia os especiais, enfeitados para casamentos e batizados, com lugar para noivos, padrinhos e convidados. O condutor usava sobrecasaca com botões dourados e cartola.

Os bondes-ambulâncias chegaram a ser utilizados pela Assistência Pública. Um deles partia regularmente do Largo do Matadouro (Praça da Bandeira) levando doentes de varíola ou peste para o isolamento do Hospital São Sebastião.

Os bondes funerários transportavam o caixão e a essa, eram negros e dourados; nas noites em que havia récita de gala, circulavam carros especiais com capas brancas recobrando os bancos e amarradas aos balaústres, os chamados *bondes-ceroulas*; em horários certos, passavam os bagageiros e os bondes mistos ou *taiobas*, que custavam mais barato e que eram pintados de marrom.

Curiosamente, os regulamentos militares proibiam soldados de viajarem nos *taiobas*; nas linhas que passavam perto dos quartéis, era comum ver-se os praças apinhados na plataforma traseira. Não podiam, de forma alguma, ir adiante dos oficiais, que, na época, habitualmente andavam fardados na rua, e nem permanecer sentados, se algum oficial estivesse de pé.

O senta-levanta era intenso. Os jovens cediam lugar aos mais velhos, os cavalheiros às senhoras; alguns, mais conservadores, levantavam-se toda vez que passava uma dama à sua frente, para entrar ou sair do banco. Agia com deselegância o cidadão que, em lugar de procurar as plataformas ou viajar no estribo, permanecesse de pé entre bancos. O treinamento atlético de qualquer garoto incluía saltar do bonde andando exatamente na porta da casa em que queria ir e também pegar o bonde quando o motoneiro já havia dado a partida. Isto motivava um curioso espetáculo: os marmanjos ficavam por perto, fingindo que não iam embarcar e, tão logo se ouviam os dois toques do condutor (um toque era sinal de parar) dando ordem para seguir, atiravam-se todos para o estribo, com saltos que os mais exibicionistas realizavam espetacularmente.

Havia as brincadeiras do bonde. Gritar “vai descer um piano”, quando saltava uma senhora gorda, ou ficar sempre fora do caminho do condutor, para não pagar a passagem. Filosofava-se sobre o bonde:

*Tudo na vida é passageiro,
exceto o condutor e o motoneiro (antes, cocheiro)*

Compunham-se músicas de carnaval:

Seu condutor,

dim, dim

Seu condutor,

dim, dim.

*Pára o bonde para
descer o meu amor.*

O bonde figurava até nas cantigas encomendadas pelo Departamento de Imprensa e Propaganda, ao tempo da ditadura Vargas, com a intenção de integrar à rotina urbana trabalhadores que vinham em massa e de áreas rurais. Numa delas, dizia o *malandro* regenerado:

*O bonde São Januário
leva mais um operário,
sou eu que vou trabalhar.*

E, por incrível que pareça, no tempo das roupas compridas e das anquinhas nos vestidos, os conquistadores mais ousados achavam excitante a descoberta do tornozelo das mulheres quando elas se esforçavam para subir nos estribos altos.

Já se vê que o bonde era um símbolo social. Daí ser escolhido para as manifestações de alegria e de protesto.

NUMA TARDE DE SÁBADO COMEÇOU O QUEBRA-QUEBRA

O povo suportou aparentemente tranqüilo o aumento das passagens dos bondes por toda a manhã de sábado, dia 15 de junho de 1901. O primeiro incidente, às 17 horas, começou com uma discussão sobre o assunto, entre passageiros e funcionários da Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão, em frente à cocheira. A parelha foi desatrelada e, para que o carro pudesse seguir, foi necessária a presença de alguns policiais comandados por um inspetor.

Com a demora, juntou muita gente no ponto do Largo da Segunda-feira. Quando o bonde chegou lá, vindo da Tijuca, a parelha foi de novo desatrelada pelo povo que, em seguida, quebrou o madeiramento e ateou fogo às cortinas. Quase ao mesmo tempo, bondes eram depredados nas linhas da Muda, Fábrica, Asilo Isabel e São Francisco Xavier. No Largo do Estácio, na Rua Haddock Lobo, carros foram tombados sobre a calçada. Ocorreram apedrejamentos em São Cristóvão.

As 20h15m, 20 soldados de cavalaria passaram a guarnecer os bondes ainda em tráfego e garantir a retirada dos restos de cinco bondes incendiados e três desmontados pelos manifestantes. A essa altura o Diretor da Companhia de São Cristóvão, Cláudio da Silva, comunicou ao Chefe de Polícia que só restabeleceria o serviço com garantias. Após uma conferência, às 22 horas, entre a diretoria da empresa, o Chefe de Polícia e o Comandante da Brigada Policial, o Delegado-Auxiliar Belisário Távora percorreram toda a zona da Tijuca e do Rio Comprido.

A Polícia já tinha mobilizado 50 praças de infantaria e 30 de cavalaria. Com tal proteção, a companhia tentou colocar os bondes em serviço; os primeiros saíram numa espécie de comboio para o Rio Comprido, mas não puderam passar da Rua Santa Alexandrina porque haviam arrancado os

trilhos ali e, adiante, na Rua do Bispo. De volta, os carros, em que viajavam empregados da companhia, foram atacados e se travou luta corpo-a-corpo, na Rua Haddock Lobo. Os policiais que iam nos bondes dispararam tiros para o ar e um deles, o Alferes José Pinto Mendes, ficou ferido na mão direita. Os bondes seguiram até o Largo do Estácio, onde a Polícia disparou para valer contra um grupo de pessoas e feriu dois operários. Ambos disseram no hospital que tinham terminado seu turno de serviço na fábrica e esperavam a condução.

Quase todos trabalhavam no domingo, naquele tempo. A folga semanal e o regime de oito horas de trabalho é conquista posterior dos trabalhadores. E, no domingo, os conflitos continuaram. Como na véspera, a situação se agravou à noite. Na Rua Conde de Bonfim, um grupo de pessoas começou a gritar: “Fora a Companhia! Fora a Polícia! Pára!” O bonde estava cheio e houve pânico entre os passageiros: a viagem já vinha sendo muito tensa, porque os trilhos estavam obstruídos por pedras que os funcionários e policiais iam retirando. Na confusão, um soldado deu um tiro de carabina e matou um morador da Rua Santa Alexandrina. Depois disso foram feitas várias prisões e o bonde seguiu para a estação do Mangue. Lá o soldado que disparara a arma foi preso por um alferes. O tráfego parou.

Nesse segundo dia, a tensão gerou uma série de boatos nas repartições policiais. Pela madrugada, houve um conflito na Rua General Sampaio, onde a polícia foi atacada a garrafadas. Uma embarcação em que supostamente havia armas foi impedida de ancorar no Caju. Um poste telefônico foi tombado sobre a linha de bondes da Rua Senador Alencar. Com a multiplicação dos atentados, os bondes, embora protegidos por soldados armados, passaram a fazer apenas parte dos trajetos, de modo que muita gente teve que ir a pé para casa. Algumas linhas, como as de Benfica, Asilo Isabel, Aguiar e Coqueiros, ficaram inteiramente sem transporte. E, por toda parte, grandes pedras eram colocadas sobre os trilhos, entre a passagem de um bonde e outro.

No dia 17, segunda-feira, a classe teatral movimentava-se para obter de sua Caixa Beneficente que reformasse o aluguel de um carneiro no Cemitério de São Francisco Xavier. Lá estavam os ossos do ator e abolicionista Francisco Correia Vasques, que seriam atirados ao ossário geral, caso o pagamento não se efetivasse até o fim do dia. As notícias de jornal lembravam que Correia Vasques fora o idealizador da estátua ao “glorioso e genial artista brasileiro João Caetano dos Santos”, que hoje fica na Praça Tiradentes, em frente ao teatro que tem seu nome. Na Rua Rego Barros, 29, Bairro da Saúde, D. Joana Batista da Conceição carregava com dificuldade o ventre enorme nos serviços da casa: no dia seguinte, às três horas da tarde, ela daria à luz, na Santa Casa de Misericórdia, seu segundo filho, mais um menino preto e pobre, Paulo Benjamim de Oliveira, o depois famoso Paulo da Portela.

Neste dia, houve certa mudança no curso dos acontecimentos. No Largo de São Francisco, no centro da cidade, à tarde, um grupo de populares tombou e queimou alguns bondes. A tropa da polícia ali estacionada assistiu a tudo e só muito mais tarde movimentou-se, numa carga contra a multidão que se aglomerava para ver os estragos. O assunto foi debatido terça-feira na Câmara dos Deputados. Noticiou *O País* do dia 19, quarta-feira:

A Câmara dos Deputados ouviu ontem com o mais profundo assombro, como defesa do Governo, desculpando-se a Polícia das tropelias, das violências, dos crimes inúteis que está cometendo, a alegação de que, após três dias de desordem, era bem natural que ela também tivesse perdido a calma. Tais palavras gelaram os aplausos dos Deputados que apóiam o Governo e se ouviu a grita de indignação e os apartes

apaixonados dos que não deixaram passar sem protesto tão estranha doutrina. Se as autoridades policiais podem ter a mais ligeira desculpa por atos inúteis de vandalismo; se, como a Câmara também ouviu, um delegado pode declarar que não respeita Deputados e manda dissolver grupos inermes de homens, mulheres e crianças – cabe perguntar: que mais desculpas não deve ter o povo ignorante, sofredor, perseguido, se um momento chega em que o excesso de dor e de miséria lhe faz perder a calma?

Estabeleceram-se, na terça-feira, a luta aberta entre a polícia e a população. Pela manhã, nas ruas centrais, fora distribuído um panfleto contra a Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão, em forma de oração no estilo do Pai-Nosso, apontando-a como única responsável pelas agitações:

São Cristóvão nosso, que estais no Manguê, bem troçado seja o vosso nome; venha a nós o nosso bom serviço; não seja feita a vossa vontade assim na Terra como no Céu; o bonde nosso de todos os dias nos dai hoje; perdoai a nossa recusa, assim como nós perdoamos a vossa ganância; não nos fazei pagar mais um tostão, e mais, livrainos da polícia o mal. Amém.

Ao todo, foram destruídos nesse dia sete bondes. Pela manhã, junto à estação do Largo de São Francisco, no Centro (agora local das principais manifestações), um bonde da linha muda da Tijuca (o nome do lugar provém da mudança que se fazia ali nas parelhas de burros) foi tombado e incendiado. O agente de serviço na estação comunicou o fato à diretoria da empresa pelo telefone e fechou todas as portas da agência. Mas a multidão arrombou-as, destruiu mesas e bancos e incendiou tudo.

O Delegado-Auxiliar Belisário Távora, que estava na estação do Manguê, enviou, no bonde 68, um choque de 30 praças, a cuja chegada dispersou-se o povo, para concentrar-se adiante. Novas tropas chegaram e os manifestantes foram tangidos para a estreita Rua do Ouvidor, onde se misturaram à habitual freqüência de comerciários e compradores. Como a Rua do Ouvidor é muito estreita, a aglomeração se estendia por vários quarteirões, cujo acesso também se fazia (não existia a Avenida Rio Branco) por outras vielas. Estava o povo como o diabo gosta. Os policiais postaram-se nessas vielas para impedir a saída e, da Travessa do Ouvidor, com os fuzis engatilhados e baioneta na ponta, a tropa de choque da infantaria apareceu correndo. Houve dezenas de feridos, e o primeiro deles foi um soldado que disparou a arma contra o próprio pé.

Dia 19, quarta-feira, um homem foi morto a tiros, a cidade esteve inteiramente ocupada pela Polícia, a Marinha entrou de prontidão, o Presidente da República conferenciou por todo o dia com seus ministros, em particular com o Ministro da Justiça, Epitácio Pessoa. Ao fim de tudo isso, o povo venceu. Em lacônica nota, a direção da Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão comunicou que desistia dos favores do novo contrato firmado com a Prefeitura e restabelecia a tabela anterior de preços para seus bondes.

QUEM, AFINAL, FAZ O QUEBRA-QUEBRA?

Os acontecimentos de junho de 1901 revelam de modo exemplar como se processa um quebra-quebra. Aparece um inimigo único – a Companhia São Cristóvão –, a reivindicação específica, a tática guerrilheira do ataque-recuo-persistência. Seguramente mais de uma centena de

movimentos com estas características já ocorreram desde então no Rio de Janeiro, muitas vezes em âmbito menor, mas com efeitos igualmente espetaculares. E não se trata de privilégio do Rio: ainda no dia 6 de fevereiro de 1981, houve quebra-quebra no subúrbio de Vila Matilde e outras estações da Zona Leste de São Paulo, onde umas três mil pessoas incendiaram vagões de trem e carros de polícia, após uma *pane* na rede aérea; e no bairro Cristal, na Zona Sul de Porto Alegre, onde operários de um edifício, com os salários semanais atrasados de um mês, desmontaram parte da obra e com o material armaram uma fogueira de três metros de altura no meio da Avenida Dr. Campos Velho.

Mas quem é o povo, afinal, que realiza tão violentas manifestações? Como ele consegue ser tão acomodado e no entanto capaz de preservar, contra toda repressão, formas culturais, religiões, sensualidade, sonhos e mitos? Como essa gente se relaciona com a política e os políticos?

Um episódio da vida de Paulo da Portela, sem dúvida um líder de sua comunidade, ajuda a responder às perguntas. Em 1946, numa de nossas redemocratizações que o historiador do futuro chamará de periódicas, o Partido Comunista, através de seu jornal, *Tribuna Popular*, organizou um desfile de escolas de samba no Campo de São Cristóvão no feriado de 15 de novembro, aniversário da Proclamação da República. Paulo Benjamim de Oliveira, nascido no dia do mais intenso quebra-quebra de 1901, não só fez parte da Comissão de Honra como apresentou, por sua escola, Lira do Amor, o seguinte samba-exaltação, cantado na presença de Luís Carlos Prestes:

*Prestes, Cavaleiro da Esperança,
Foi o homem que pelo povo lutou
Seu nome foi disputado dentro das urnas
Oh! Carlos Prestes
Foi bem merecida a cadeira de Senador
És o cavaleiro que sonhamos

De ti tudo esperamos
Com todo amor febril
Para amenizar nossas dores
E levar bem alto as cores
Da Bandeira do Brasil.*

Qualquer um poderia supor que Paulo da Portela se filiara ao Partido Comunista, tanto que ele subiu ao palanque e abraçou publicamente Prestes que se proclamava o Senador eleito com maior número de votos no País. Mas não o sambista esperto, acostumado às flutuações da política *dos brancos*. Já no dia seguinte, no noticiário da *Tribuna Popular*, o samba era atribuído a José Brito. Quarenta e quatro dias depois, Paulo da Portela convocava a imprensa para anunciar sua adesão ao Partido Trabalhista Nacional, com uma plataforma voltada exclusivamente para a defesa do “recreativismo” e do “folclore”, nome sob os quais se escondiam as organizações de sambistas. naquela época.

E, em 7 de janeiro de 1947, quando uma delegação do PCB foi a Bento Ribeiro entregar os prêmios à Lira do Amor, Paulo a recebeu com um anjo à baiana e anunciou que o samba era de Lourival Ramos e Orlandi Gagliastro. Ninguém falou de José Brito. Suporíamos agora que os rígidos quadros do Partido Comunista tivessem execrado tal “covardia”. É possível; mas, àquela altura, Paulo da Portela era membro da Comissão Julgadora do concurso de Cidadão-Samba e Embaixatriz do Samba, outras promoções da *Tribuna Popular*. O mesmo Paulo da Portela que, entre muitos sambas falando de amor, compôs este:

Bendita sejas tu, ó Liberdade!

Rainha absoluta do sucesso.

Sem ti não haverá felicidade,

Sem ti não sorrirá todo Universo!

Este permanente escamoteamento de posições, que oculta a consciência do trabalhador num comportamento servil e maleável que lembra o *lumpen* europeu, é o que explode no quebra-quebra, onde se movimentam exércitos sem generais. Quem são os soldados?

O operariado urbano predomina, tradicionalmente; ele só começou a se formar no Brasil com o avanço da economia de exportação, que possibilitou uma revolução nos transportes e serviços portuários, no final do século passado. O Rio de Janeiro passou a concentrar todo o movimento comercial da área cafeeira do Vale do Paraíba, da velha região canavieira às margens do mesmo rio, do Centro-sul de Minas e do interior fluminense. A construção da ferrovia Santos-Jundiaí, inaugurada em 1867, consolidou, por sua vez, a posição de Santos como grande porto de exportação e a de São Paulo como centro comercial do Estado.

Os primeiros núcleos importantes de trabalhadores foram os de ferroviários e portuários. A concentração do mercado de consumo, a disponibilidade de carvão importado para as caldeiras, a proximidade das fontes de financiamento possível e do poder de decisão em âmbito nacional favoreceram uma primeira concentração de indústrias no Rio de Janeiro, sobretudo as do ramo têxtil: fábricas que se distribuíam por São Cristóvão, Gamboa, pelos subúrbios e pelo que era então a periferia da Cidade – a Gávea, a Tijuca e Laranjeiras.

Outro fator importante foi a grande oferta de mão-de-obra: em todo o País, a porcentagem de pessoas ocupadas com relação às economicamente ativas reduziu-se de 74,7 % em 1872 a 42,6 por cento, em 1920, segundo dados levantados por Annibal Villanova Vilela e Wilson Suzigan, em *Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira*. Essa mão-de-obra era, no Rio de Janeiro, predominantemente nacional: entre 1890 e 1910, a Cidade recebeu um suprimento de população vinda do interior, quase sempre de ex-escravos, de 85.547 pessoas. No mesmo período, desembarcaram 70.298 estrangeiros imigrantes, enquanto São Paulo recebia 412.297 e o Rio Grande do Sul 108.590. Já em 1893, a participação de trabalhadores nacionais na indústria era de perto de 60 por cento, no Rio, e de menos de 20 por cento, em São Paulo. Em 1912, num estudo do Departamento Estadual do Trabalho, em São Paulo, mostrava que, entre 10.204 operários empregados por 31 fábricas de tecidos da Capital, uma de Santos e uma de São Bernardo, apenas 1.843 haviam nascido no Brasil.

Dentre as tendências de organização operária da época, Boris Fausto, em *Trabalho Urbano e Conflito Social*, destaca o embrionário *trabalhismo carioca* núcleo disposto a “aceitar a colaboração de classes, que lhe era oferecida por segmentos urbanos pouco dependentes das oligarquias agrárias’: uma classe média profissional e burocrática que se expressava sobretudo através dos militares de carreira, dos alunos da Escola da Praia Vermelha, de estudantes das escolas superiores. Exemplo desse gênero de interlocutor foi o Tenente da Marinha José Augusto Vinhaes, filho de um comerciante rico do Maranhão, educado na Europa. Após transformar, em 1890, o Centro Artístico do Rio de Janeiro em Partido Operário, ele obteve do Marechal Deodoro da Fonseca o Decreto 1.162, de 12 de dezembro de 1890, que alterou o recém-promulgado Código Penal eliminando a definição das greves como crime. Em 1891, defendeu na Câmara os ferroviários da Central do Brasil em greve e viajou para Santos, onde conclamou o pessoal das docas a prosseguir com outro movimento grevista; em novembro, articulado com as correntes florianistas, desencadeou uma greve na Central do Brasil em apoio ao movimento que forçou Deodoro à renúncia. Mais tarde, rompeu com Floriano Peixoto e mais uma vez articulou uma greve em favor do Contra-Almirante Custódio José de Melo, chefe da Revolta da Armada de 1893. Entre 1899 e 1900 reapareceu em uma conspiração; em 1903, era diretor do Centro Doméstico e presidiu uma reunião do Centro das Classes Operárias que planejava os festejos do 1.º de maio.

Vinhaes não foi caso isolado: positivistas, militares e líderes jacobinos em geral mantiveram constante namoro com a classe operária. Por outro lado, vindos da comunidade de trabalhadores, surgiram figuras como as de Mariano Garcia, operário da indústria de cigarros, que tentou durante vinte anos fundar um partido político operário não-anarquista, e Antônio Augusto Pinto Machado, que atuou primeiro entre os têxteis e logo depois entre os ferroviários, no começo do século. As propostas trabalhistas, que confluíram para o Congresso Operário de 1912, organizado sob a proteção do Tenente Mário Hermes, filho do Presidente Hermes da Fonseca, exauriram-se na medida em que a República Velha se definia como francamente dominada pelos oligarcas rurais. Mas o movimento jamais se extinguiu de todo, com sua face de moderação e sua proposta de diálogo entre classes. E ele se refere a uma sociedade em que os movimentos populares abertos, como o quebra-quebra de 1901, adquirem dimensão maior que as manifestações estritamente operárias. Assim, em maio de 1902, houve um verdadeiro levante contra o monopólio da carne verde; em 1904, a Revolta da Vacina; em abril de 1909, extensa série de protestos contra os serviços de bondes da Light. Só no surto de greves entre 1917 e 1920, sob forte influência anarquista, o movimento operário adquiriria maior identidade. Mas sempre houve nuances dentro do que se chama genericamente de “trabalhismo”: os marítimos do tempo do Congresso Operário eram controlados por dirigentes que até um colaboracionista como Pinto Machado acusava de terem subido “à custa de curvaturas”. A pecha que incidiu sobre esses “coronéis” marítimos seria ressuscitada na década de 1960 na campanha que se moveu contra as conquistas trabalhistas específicas dessa categoria, obtidas embora em outro contexto.

Ao contrário do que aconteceu no Rio, o movimento de trabalhadores em São Paulo já surgiu sob a inspiração revolucionária do anarquismo e, em menor escala, do socialismo reformista atado a um conteúdo de classe. Para ressaltar o relativo êxito da propaganda anarquista em São Paulo, o sindicalista Amaro Porto referia-se à Capital paulista como uma “cidade italiana”, com meio social mais permeável às propostas do sindicalismo europeu; daí a “maior intensidade do movimento operário”. Como doutrina, o anarquismo propunha a substituição da autoridade do Estado por alguma forma de cooperação entre indivíduos livres, objetivo a ser alcançado, não através da luta política mas pela “ação direta, no terreno econômico e ideológico”. Em termos

táticos, os anarquistas não afirmavam o papel universalmente revolucionário da classe proletária, colocando-a entre as demais classes “deserdadas da fortuna”, ao lado dos camponeses e *Lumpen*. É nessa camada mais baixa do operariado, o segmento marginalizado, que o teórico Bakunin encontra “o espírito e a forma da futura revolução social”; não “na camada aburguesada da classe operária”.

Uma das vertentes de que se formou o anarquismo no Brasil, pelo menos entre os intelectuais, foi o anticlericalismo tão em voga no começo do século – uma forma da luta contra a velha ordem fundada na posse da terra, em nome do progresso e da verdade científica. José Oiticica, renitente anarquista, filho de Senador, com estudos incompletos de Direito e Medicina, foi um dos líderes da Liga Anticlerical do Rio de Janeiro, fundada em 1912; as campanhas contra o clero marcaram por igual a juventude de Astrojildo Pereira, filho de um pequeno comerciante do Estado do Rio, que se tornou anarquista e comunista, sucessivamente. Anarquistas e anticlericalista foram os jornais *O Livre Pensador*, do gráfico Everardo Dias, e *A Lanterna*, de Benjamim Mota (1901-1904) e Edgar Leurenroth (após 1909, quando reapareceu).

Nessa imprensa, a utopia anarquista apresenta alguns curiosos avanços e desvios. A campanha contra o clero se desdobra em *A Lanterna* numa sucessão de matérias acusando padres e freiras de atentados sexuais e a Igreja Católica de “semear a discórdia nos lares e na sociedade”. Promove-se o combate radical ao alcoolismo e ao fumo. Critica-se a dança, por sua sensualidade, e o futebol, como “bom jogo para parasitas e ociosos”. Combatem-se, também em nome da moral, as festas carnavalescas, e, freqüentemente, em nome da saúde, defendem-se comportamentos que vão da extrema frugalidade ao vegetarianismo de José Oiticica. São aspectos doutrinários capazes de impopularizar qualquer projeto de revolução.

1904 - DERAM O NOME DE VACINA À INJUSTIÇA

Certa vez perguntei ao Professor Jacques Lambert, famoso demógrafo francês que escreveu vários trabalhos sobre o Brasil, a razão da explosão demográfica das últimas décadas nas regiões mais pobres dos países do Terceiro Mundo. Ele me respondeu que era principalmente a vacina.

Na sociedade rural, explica ele, os filhos são fundamentais para a célula produtiva familiar; já a partir dos seis, sete anos, começam a ajudar na colheita das grandes plantações, fazem pequenos serviços, ajudam no trato da criação. Velhos hábitos determinam que o resultado de seu esforço reverta inteiramente para a família em seu conjunto. Além disso, inexistindo qualquer forma de previdência social, será dos filhos o encargo de prover os pais na velhice.

Nos países do Terceiro Mundo – estes que só nominalmente podem ser capitalistas ou socialistas, porque na verdade são apenas pobres – a mortalidade infantil é tão alta, as condições sanitárias e alimentares tão ruins, que só parindo muitos filhos a mulher assegura que alguns se criem fortes e capazes. De fato, criar os filhos, ter as moças casadas e os rapazes no cabo da enxada, é a glória máxima, um fim em si mesmo: quando isto é atingido, o casal sente que pode descansar, que o futuro não parece tão incerto nem a velhice tão amarga. É coisa que se consolida na tradição, nos costumes e na linguagem.

O emprego em massa da vacina aparece justamente neste século. Os projetos de vacinação em larga escala são sempre mais fáceis e baratos do que as grandes reformas fundiárias e a melhoria

do padrão de vida das populações. Por isso, os governos, mesmo os mais pobres, optam por vacinar as crianças de seu território, e contam com a ajuda de organismos internacionais. Um bom número de doenças mortais na infância deixam de figurar nas estatísticas; mais crianças crescem, para partilhar da pobreza estrutural, que depende tanto das contingências do mercado internacional para certos produtos (o café, o açúcar, o algodão) quanto das disponibilidades que ocorram dentro da distribuição desigual das riquezas. Mais crianças sobrevivem aos primeiros anos, excedendo à capacidade de ocupação produtiva; desnutridas, adoentadas, vão compor um conjunto marginal e apático de seres cada vez mais frágeis, menos altos a cada geração, com a esperança de vida se encolhendo.

A industrialização do Brasil se intensifica ao mesmo tempo que a vacina chega ao campo. Os operários da indústria serão ou imigrantes de outros países ou gente que a pobreza afugentou dos campos. Essas pessoas chegam mantendo seus hábitos originais, entre eles o de ter muitos filhos: casam-se adolescentes, têm orgulho de mostrar a criançada numerosa, esperança de que a prole lhes seja útil quando não puderem mais trabalhar.

Certamente as condições de vida são outras. Até para o trabalho mais modesto deve-se ser alfabetizado, o que demanda custos, escola, treinamento, tempo. A alimentação é mais difícil de conseguir e não há espaço que chegue para baleiros, engraxates, guardadores de automóveis e bandos de pequenos mendigos cercando os forasteiros. Quando os filhos vingam, crescem, são envolvidos por um tipo de vida que os afasta dos pais: mudam-se para bairros e cidades distantes, não têm o bastante para ajudar os velhos pais que contam, provavelmente, com a Previdência Social que a industrialização trouxe.

Mas hábitos sociais não se modificam de um dia para o outro; a primeira geração certamente, a segunda provavelmente, a terceira talvez continuarão a namorar desde crianças, a sonhar com muitos filhos, a descuidar-se de um planejamento familiar que os povos dos países desenvolvidos em geral – e as camadas de tradição urbana nos países pobres – cultivam desde muito antes de alguém imaginar as pílulas anticoncepcionais e dispositivos intrauterinos. Tanto essa lenta adaptação à vida urbana é real que os índices de natalidade tendem a baixar à medida que as populações migrantes vão-se fixando e adaptando à vida proletária das cidades.

A vacina é o único fármacol que tem reflexo ponderável nas estatísticas demográficas. É o mais formidável dos progressos da medicina do Ocidente, algo que a coloca decididamente acima da medicina chinesa com sua acupuntura, da medicina inca com suas operações intracranianas e da medicina árabe com sua maravilhosa cirurgia da catarata. Mas, nos países e regiões pobres, quebra um trágico equilíbrio para expor tragicamente um desequilíbrio. A organização desigual da sociedade torna toda coisa pior e menos útil, até a fantástica gota que assegura a um bebê que certa doença ele jamais terá.

Mas a vacina não tem culpa disso. Nem foi por isso que o povo do Rio de Janeiro se rebelou, em novembro de 1904.

UMA BELA PAISAGEM É MOLDURA DE MUITOS PROBLEMAS

Campos Sales, o Presidente cujo mandato expirou em 1902, impôs ao País o binômio recessão-deflação, que já naquela época os banqueiros internacionais recebiam indistintamente a

países ricos ou pobres quando a economia não ia bem. O comércio, a indústria e, sobretudo, o povo, estavam piores do que nunca – o que é um motivo a mais para a amplitude das agitações urbanas de 1901 e 1902 – mas os indicadores financeiros considerados por aqueles senhores tornaram-se excelentes, a ponto de justificar novos investimentos estrangeiros.

O clima, ao iniciar-se o Governo de Rodrigues Alves, pode ser definido como de exaustão política. Tudo indicava ao novo Presidente o caminho de uma rápida retomada da atividade econômica e dos investimentos públicos. Realmente, parte dos recursos acumulados é aplicada em projetos tais como a construção do moderno porto do Rio de Janeiro, a contratação dos portos da Bahia, do Ceará e Rio Grande do Norte; na construção da Faculdade de Direito do Recife, das Faculdades de Medicina de Salvador e de São Paulo; no remate da Estrada de Ferro Mogiana, entre Bauru e Mato Grosso; na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité; na instalação da fábrica de pólvora de Piquete; na construção da Biblioteca Nacional.

Muito dinheiro foi, porém, aplicado em obras que se poderiam chamar de suntuárias: o Brasil comprou uma esquadra nova, a mesma que se rebelaria comandada pelos marinheiros no início do período presidencial seguinte, de Hermes da Fonseca, e o fez de uma vez só; construiu com os mais nobres materiais o Teatro Municipal e o Palácio Monroe (sede do Senado Federal, depois do Estado-Maior das Forças Armadas, demolido quando da construção do metropolitano do Rio de Janeiro), inicialmente como pavilhão montado em estrutura de aço para uma exposição nos Estados Unidos; além do palácio-sede do Instituto de Manguinhos, de caprichosa arquitetura.

Houve dinheiro para retomar antigos projetos de saneamento e reforma urbana do Rio de Janeiro, cidade que somava a suas precárias condições de urbanismo um impressionante mostruário de endemias tropicais. Muitos dos projetos vinham do Segundo Império: já no Governo do *Grande Gabinete* do Visconde do Rio Branco, José Maria da Silva Paranhos (1871-1875) se chegara a autorizar o desmonte por empresa particular dos morros do Castelo e de Santo Antônio, coisa que só se efetivaria 50 e 80 anos depois. E o Conselheiro João Alfredo sonhou, em 1875, com amplas avenidas, praças ajardinadas e ruas lindas, entre outras melhorias. Na Fala do Trono de 1874, D. Pedro II destacara a lamentável situação sanitária, tanto da Corte quanto de outras cidades. A idéia do túnel submarino e da ferrovia Rio-Niterói, bem como a reorganização da Biblioteca Nacional, ganhou forma em decretos do Gabinete conservador chefiado pelo Duque de Caxias, em 1876. Logo depois, problemas institucionais fizeram esquecer estas iniciativas.

Mas a origem do problema é ainda anterior a tudo isso. O Rio de Janeiro fica numa região muito bonita, mas que não se recomendaria – menos ainda no século XVI – para a edificação de uma cidade. Boa parte do terreno dos vales em que se espalha hoje a metrópole era ocupado por mangues que a grande concentração humana poluiria inevitavelmente. Considerações estratégicas mais imediatas devem ter levado Estácio de Sá a escolher, a 1.º de março de 1566, o reduto fortificado do Morro Cara de Cão para fundar a sua cidade castrense, de onde partiu, meses depois, para fazer recuar até Cabo Frio a expedição francesa de Nicolau Durand de Villegaignon e seu sobrinho Bois-le-Comte. Travou-se o combate, em que Estácio de Sá foi ferido mortalmente, a 20 de janeiro de 1567, data arbitrariamente escolhida para comemorar a fundação.

O Rio de Janeiro não teve dia certo para nascer. Poderia ter sido escolhido o 1.º de março de 1566, quando Estácio proclamou, ao desembarcar, sua intenção de “livrar-se a terra, levantar nela cidade”. Ou o 16 de junho, em que foram doadas terras para “rocio e termo da cidade de São

Sebastião do Rio de Janeiro". Ou o 5 de setembro, em que o Juiz Ordinário Pedro Martins Namorado, o Procurador do Conselho João Prose, o Meirinho Antônio Martins, o Tabelião Pedro da Costa e o Alcaide-Mor Francisco Dias Pinto tomaram posse. Finalmente, seria possível considerar dia da fundação o 1º de março de 1567, em que o Governador-Geral Mem de Sá transferiu a cidade para o Morro do Castelo ou de São Januário e, em lugar de Estácio, enviou para governar o Rio outro membro da família Sá, Salvador Correia.

O certo é que o aldeamento militar que nasceu com pretensões a permanecer (a 6 de novembro de 1566, o Tabelião do Público e Judicial, Pedro da Costa, foi autorizado a usar o selo de armas, indicativo de Cidade do Reino) teve de descer morro abaixo, aterrar pântanos, buscar longe a água, enfrentar problemas para dar fim aos desejos urbanos – e não há uma responsabilidade definida pelo começo disto tudo.

O trabalho penoso de ocupação dura os quatro séculos que a Cidade tem. Onde fica o Passeio Público, com suas árvores altas e densas, havia um mangue; a Rua da Carioca era um rio, hoje em boa parte canalizado mas que se pode ver passando pelo Largo do Boticário, no Cosme Velho, perto da subida do bondinho do Corcovado; o Largo da Carioca era uma lagoa. Bem perto estão os arcos, que servem atualmente de viaduto para bondes, mas foram construídos nos tempos da colônia para trazer a água de Santa Teresa. Recentemente, a Companhia do Metropolitano, ao escavar ao longo da Rua Uruguaiana (que se transformou em via de pedestres), refez o alinhamento da vala que em outros tempos cercou os muros da cidade: para o lado do mar, onde estão os prédios do Paço de D. João VI (hoje Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos), da antiga Catedral Metropolitana e da velha Alfândega, era a cidade oficial. Do outro lado da vala, a Igreja da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito dos Pretos Forros e, até São Cristóvão, um pantanal intermitente – o vasto Mangue que Machado de Assis menciona em seus livros como “o Aterrado”.

Ali a República construiu as casinhas geminadas – projeto incipiente de habitação proletária – a que Lima Barreto se refere quando fala da Cidade Nova. Para o lado da Central do Brasil, debruçado sobre o Palácio da Guerra (e o antigo Quartel-General), o Morro da Favela, que teve esse nome por lembrar o monte de onde se desfechou o ataque à cidadela de Canudos; nesse morro, que daria o nome aos futuros conglomerados miseráveis da metrópole em expansão, e em algumas das casinhas da antiga Cidade Nova, moraram veteranos da campanha. Casas como a de Tia Ciata, em que nasceu o samba carioca.

Ao findar-se o século passado, a cidade sofria de impaludismo, varíola, febre amarela, peste bubônica, tifo e difteria – doenças da terra e importadas. E fora da barra, em Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado, Barra, o quadro era pior ainda. Pouco habitadas, essas áreas, e boa parte da Baixada Fluminense, apareciam coloridas de amarelo no mapa: eram zonas de alta insalubridade.

NEM VACA NEM QUIOSQUE: É TEMPO DO BOTA-ABAIXO

Após a aprovação de uma lei especial que adiou a eleição para o Conselho Municipal e lhe deu os plenos poderes exigidos, Pereira Passos assumiu a Prefeitura do Rio de Janeiro. Isto ocorreu a um mês e meio do Governo de Rodrigues Alves (a lei é de 29 de dezembro de 1902) e se deveu a gestões conduzidas com habilidade pelo Ministro da Justiça, J. J. Seabra.

Aconselhado pela própria esposa do futuro prefeito, Seabra não tocou em política, no encontro em que formulou o convite a Pereira Passos. Fez um apelo em nome da Pátria e dos deveres de cidadão e só assim conseguiu escapar de uma negativa terminante. E, a 3 de janeiro de 1903, o Prefeito interino, Coronel Leite Ribeiro, passou o Governo da cidade ao novo cônsul, que a ninguém mais, além do Presidente da República, tinha que prestar contas de seus atos.

A posse foi ao meio-dia e meia. Logo depois, Pereira Passos tomou conhecimento da situação financeira da Prefeitura, que era a mais desastrosa possível, mesmo sem considerar a amplitude dos projetos de urbanização: seus funcionários não recebiam salários há seis meses e ela devia a uma relação imensa de fornecedores. A solução foi providenciar a cobrança dos impostos, que muitos munícipes tinham o hábito de não pagar.

A primeira medida tomada por Pereira Passos com implicações na vida de todos os cidadãos, e não apenas na dos contribuintes faltosos, foi proibir a circulação de vacas leiteiras. Até então, os rebanhos vinham dos currais de madrugada e eram tangidos pelas ruas da cidade, ordenhados de porta em porta. Simultaneamente, proibiu a venda de bilhetes de loteria pelos ambulantes. Se a primeira medida era defensável, em nome da higiene, a segunda demonstra o verdadeiro sentido da revolução urbana que se iniciava: fazer do Rio uma cidade elegante, bonita e européia.

Durante o mês de janeiro, Pereira Passos baixou um regulamento para a Diretoria de Higiene e Assistência Pública, aprovou um orçamento destinando quantia substancial ao calçamento de ruas e desapropriações, e modificou o processo administrativo das infrações de posturas e leis municipais. Os proprietários e comerciantes, acostumados às administrações frágeis, ressentiram-se com o rigor fiscal, de que não se podiam queixar; em lugar disso, desfecharam uma vigorosa campanha, em nome das liberdades públicas, contra o regulamento que determinou a inspeção sanitária das casas. Lá se dizia:

As turmas percorrerão as ruas da cidade, acompanhadas de um ou mais caminhões de limpeza pública. As visitas domiciliares serão feitas sistematicamente em todas as habitações e, daí, tudo quanto for encontrado no seu interior que seja julgado prejudicial à higiene será incontinentemente removido para aqueles carros.

O regulamento, com seu caráter discricionário, conseguiu unir contra o prefeito o poder econômico local – a quem ele continuaria contrariando, com suas posturas e desapropriações – e os setores liberais e legalistas, que descobriam nestas palavras clara violação dos direitos individuais, sem possibilidade de defesa. Cinco dias depois dessa resolução, os mendigos foram proibidos de perambular, pedindo esmolas. A onze de abril, já com Oswaldo Cruz como Diretor de Saúde Pública, inicia-se uma campanha para a extinção de cães vadios: quem tivesse um cachorro teria que levá-lo a exame de saúde, matriculá-lo e levá-lo pela coleira.

A reação variou da irritação à gargalhada. E, no carnaval seguinte, num carro de crítica intitulado “A passos largos”, um boneco cuja cabeça eram as armas da Prefeitura proferia um discurso visionário:

Para que tudo seja novo

Farei uma nova lua

*Mando que a vaca não saia,
Mando que quiosque se mude
Mando que a chuva não caia
Mando que a goma não grude.*

No interior das atarefadas repartições municipais, tramavam-se mudanças ainda mais radicais. Pereira Passos organizou os serviços da Carta Cadastral do Distrito e cuidou sem demora de planejar o alargamento das ruas, os novos calçamentos, a derrubada dos prédios necessários e de outros mais, pardieiros e barracões que eram muito comuns na zona central. Os projetos foram encaminhados com a assessoria do Clube de Engenharia, onde pontificava a figura de Lauro Müller, e executados por Alfredo Rangel. O parecer aprovado em meados do ano previa a abertura das Avenidas Beira-Mar, Mem de Sá, Central, e mais o alargamento das Ruas da Assembléia, Carioca, Frei Caneca, Floriano Peixoto e Camerino.

Já a 26 de junho inaugurava-se a Avenida Passos, com uma festa a que estiveram presentes Rodrigues Alves e todo o Ministério. A alegria da comemoração escondia, porém, uma tensão crescente. A cidade era servida por uma grande rede de quiosques – barracos de madeira, cobertos com folhas de zinco, onde se ofereciam ao público café, bebidas, refrescos e frutas. Pereira Passos propôs ao detentor do monopólio uma indenização de 300 contos de réis para a rescisão do contrato, que se estenderia até 1911; o concessionário exigiu cinco vezes mais. E o Prefeito iniciou a guerra de guerrilha, derrubando os quiosques um a um, sob os mais variados pretextos.

Mas o episódio em que mais se evidenciou a disposição de Pereira Passos para afrontar qualquer obstáculo de ordem legal foi o das desapropriações na Praça XV de Novembro, onde ele construiu o Cais Pharoux e o Mercado Municipal, de que hoje resta apenas uma torre, ocupada por um restaurante. Foi necessário demolir um bom número de prédios, entre os quais o da antiga estação das barcas da Empresa Fluminense. Uma decisão judicial embargou as obras em um desses edifícios. Certo dia de janeiro, às quatro e meia da manhã, o Prefeito convocou os repórteres de seu Gabinete para assistirem ao fim da demolição, realizada durante a noite, por uma turma de operários chefiada por Durão, mestre-de-obras de confiança, e convocada sigilosamente pelo Diretor de Obras, Nascimento Silva.

Passos teve que lutar com o Ministro da Fazenda para conseguir a demolição de um mercado que existia na Glória, postado no caminho de seus projetos para a Avenida Beira-Mar. A resistência do Ministro Leopoldo Bulhões conseguiu apenas retardar a execução do *bota-abaixo*. Mas o desfecho impressionou a cidade toda e em particular um menino, Alceu Amoroso Lima, que a ele se refere, 77 anos depois, em crônica publicada no *Jornal do Brasil* de 16 de janeiro de 1981:

*Para mim, esse bucolismo infantil terminou em uma manhã de 1904, em que, descendo de bonde das Águas Férreas para pegar, no Largo de São Francisco, o bondezinho de burros da Carris Urbanos, que me levava ao Ginásio Nacional, vi, com espanto, no Largo da Glória, uns operários de picareta em punho, demolindo o velho mercado, que pertencera a meu padrinho, Antônio Martins Marinhos. Era o começo da era do *bota-abaixo*. Era o vendaval do Passos, que transformou o Rio imperial no Rio republicano. O Rio de nossa infância ainda guardava muito do Rio colonial e até da marca de D. João VI, no Jardim Botânico ou no Campo de Sant'Anna. A época das picaretas, que*

tanto surpreenderam o ginasiano de 1904, era uma encruzilhada de onde iriam partir um Rio de progresso e um Rio de regresso. O do progresso foi realmente o das demolições necessárias, que rasgaram avenidas de ampliação do espaço, que iriam sanear a velha São Sebastião de suas valas pestilentas ou de suas praias poluídas. Mas, de envolta com uma modernização imprescindível, a velha capital, que nascera de um erro (pois era uma baía e não um rio), enveredou por erros ainda mais graves, com a época dos picaretas, da especulação imobiliária, que iriam desfigurar, de modo porventura irremediável, a velha Sebastianópolis.

Na época – e até surgirem, avassaladoras, as agências de propaganda norte-americanas – costumava-se anunciar usando quadrinhas:

Que pulso tinha o ministro

Que conservava o moral

Mercado, monstro sinistro,

Só tomava o Pulmonal.

O Teatro Municipal que, ao lado do Mercado da Praça XV, reflete com precisão o gosto de Pereira Passos, teve também origem conflituosa. O Prefeito queria construí-lo no local da Praça Tiradentes em que hoje está o Teatro João Caetano (reformado na década de 1970) e onde, na época, se erguia o velho e famoso Teatro São Pedro de Alcântara. Mas o prédio pertencia ao Banco da República, que não aceitou permutá-lo. No episódio da escolha do novo local envolveu-se o comediógrafo Artur Azevedo, que tomou posição ao lado de Pereira Passos. E já em 1905 as obras iam adiantadas, sobre o solo em que se assentavam antes velhas casas coloniais, entre o Largo da Mãe do Bispo, a Rua Treze de Maio (hoje avenida de pedestres) e a nova Avenida Central.

Pereira Passos considerava-se um civilizador. Homem já velho, integrado no espírito da elite de seu tempo, a civilização estava, para ele, indiscutivelmente na Europa e, em particular, na França. Colocado na Prefeitura por um Presidente que poderia ser desafiado mas jamais batido, dispondo de recursos acumulados a partir do *funding loan* negociado por Campos Sales em 1898 (consolidação da dívida de 8 milhões de libras por um único credor, o banqueiro Rothschild, para pagamento em 63 anos a juros de cinco por cento ao ano, com a contrapartida de uma violenta deflação), Pereira Passos agiu como um técnico excelente, para o qual os melhores meios são aqueles que permitem chegar mais rápido e eficientemente aos fins. Na arquitetura do Teatro Municipal, do Mercado, na urbanização das avenidas, cuidou de reproduzir Paris, cuja reconstrução e cujo brilho emocionavam quase todos os engenheiros da época. Daí seu gosto pelas estruturas de ferro, cúpulas de metal, pelo acúmulo de enfeites e de estilos.

Uma caricatura da época da inauguração da Avenida Central, hoje Rio Branco – então dividida ao meio por um canteiro no estilo dos *boulevards* –, mostra alguém acenando para o amigo, que a distância fazia parecer muito pequeno, na outra calçada. Mas o imprevisível desenvolvimento dos transportes rodoviários tornou até modestas, da ótica contemporânea, as pretensões do prefeito ao projetar a largura das ruas. Embora os pardieiros tivessem de fato de ser demolidos, parece menos agradável, hoje, o desamor que Pereira Passos revelou por certas características da arquitetura

colonial, como sua simplicidade e adequação ao clima. Ao contrário do Campo de Santana, do Passeio Público, do Parque da Tijuca, ele inaugurou também um estilo de jardins com gramados a descoberto, monumentos e arborização mais para ver do que para sentir – estilo que prossegue até hoje e se manifesta nos jardins à beira-mar do Parque do Flamengo, nacionalizado, embora, em seus espécimes botânicos e arquitetônicos.

Os traços não-europeus que não pôde destruir, Pereira Passos cuidou de civilizar. Quis mudar o carnaval, proibindo as batalhas de goma e de polvilho e promovendo *chiquérrimas* batalhas de flores naturais. Estimulou corsos elegantes de carros abertos no Passeio Público, na Rua do Ouvidor, no Campo de Santana e até no Campo de São Cristóvão. E, para organizar esses perfumados eventos, mobilizou os mais *colunáveis* de seu tempo: o Engenheiro Paulo de Frontin, o economista Eugênio Gudin, Ataulfo de Paiva, o Barão de Ibirocaí, o General Hermes da Fonseca, os Srs. Alberto de Faria e Raimundo Castro Maia. Cuidou de ensinar os comerciantes a arrumar as vitrinas, os proprietários a construir as fachadas “com arte e beleza”, o povo a ter modos “mais amáveis, apurados e brilhantes”. Certas deselegâncias ostensivas, como jogar papel na rua ou cuspir nos bondes, simplesmente proibiu.

Ao fim de um ano de administração, Pereira Passos inaugurou a Avenida Passos e a Rua do Acre, alargara a Rua 13 de Maio, remodelara a Praça XV de Novembro e ajardinara as Praças Tiradentes, Duque de Caxias e 11 de Junho. A renda da Prefeitura elevava-se em mil contos com relação ao ano anterior. Por essa época, Lauro Müller coordenava os serviços e obras da Avenida Rodrigues Alves, junto ao Cais do Porto, e cuidava do prolongamento do Canal do Mangue. Mas o ano de 1904 começou com uma greve de cocheiros, em protesto pelo imposto que passou a incidir sobre as cocheiras; durante alguns dias, até a carne verde teve que ser distribuída pelos carros do Corpo de Bombeiros.

Uma questão à parte era a das desapropriações. A Câmara dos Deputados aprovou nova lei que o Prefeito julgava adequada, mas ela esbarrou em forte oposição no Senado, liderada por Rui Barbosa, para quem o projeto era inconstitucional. Pereira Passos continuou a desapropriar, usando o hábil artifício de pagar ao proprietário o valor que ele declarara para fim de tributação – geralmente muito inferior ao valor venal do prédio. Os prejudicados iam engrossando as correntes da oposição, que obtinha vitórias parciais, tais como a retirada, pelo Governo, do projeto que prorrogava a licença do Conselho Municipal.

A ala dos descontentes manifestava-se a cada nova intervenção da autoridade estética do Prefeito. Quando ele convenceu as irmandades a retirarem os gradis que cercavam certas igrejas, por exemplo, o debate se generalizou como se todos estivessem preocupados com isso. E o tom da discussão se evidencia nesta carta de apoio que Pereira Passos recebeu do Conselheiro Ferreira Viana:

O mundo está cheio de indiferença à estética, mas tenho a fortuna de me dirigir a quem pôs em relevo a formosa fachada da Igreja da Cruz dos Militares e desvendou as belezas do medalhão de mármore na porta do templo de Nossa Senhora do Carmo. Eu, de coração, o felicito por esta vitória artística. Caíram as grades de ferro, os cárceres de duas belezas que ressurgiram com todo o esplendor de sempre.

CHEGARAM MILHÕES DE LIBRAS; COMEÇAM AS GRANDES OBRAS

A realização das obras principais, que interessavam a vários órgãos além da Prefeitura do Distrito Federal, dependia de um empréstimo externo de quatro milhões de libras. Assim que se completaram as negociações, Lauro Müller entregou a Paulo de Frontin o encargo de abrir a Avenida Central (Rio Branco) e desmontar o Morro do Senado, enquanto Francisco Bicalho se incumbia das obras do porto e dos melhoramentos no Canal do Mangue. Frontin e Lauro Müller levaram as plantas a Pereira Passos a 5 de março de 1904 e as obras da Avenida Central começaram dia 8, com festa no Liceu Literário Português e a derrubada de um prédio no Morro de São Bento, perto da Praça Mauá.

A cidade estava toda em obras. A Companhia Jardim Botânico foi obrigada a abrir o Túnel do Leme, cuja construção era de sua responsabilidade por uma lei de 1901; a Praia de Botafogo ganhou uma amurada; construía-se a estrada de ferro do Cosme Velho ao Corcovado; abriam-se mirantes na Floresta da Tijuca; prosseguiam as obras da Avenida Beira-Mar; alargava-se a Rua Camerino, sob forte resistência da Companhia de Carris Urbanos. No dia 15 de novembro de 1904, programara-se a inauguração do novo cais de Botafogo, com a presença, mais uma vez, do Presidente Rodrigues Alves.

Inauguração que afinal não houve, porque antes disso estourou a Revolta da Vacina, com seus desdobramentos militares.

A LUTA DO PODER MÉDICO CONTRA A CIÊNCIA MÉDICA

A chave para a compreensão do que aconteceu em 1904 não pode ser buscada simplesmente na ignorância do povo, embora esta seja a tese tanto dos conservadores quanto dos liberais em geral. Ambas as correntes estão historicamente convencidas de que há alguma coisa misteriosamente feroz, traiçoeira e inconseqüente nas multidões. O filósofo inglês Bertrand Russel, símbolo do liberalismo do século XX, comparou-as aos tiranos, afirmando que sempre estão prontas a perseguir os homens de saber. Dentro dessa perspectiva, os acontecimentos que se passaram no Rio de Janeiro durante o Governo de Rodrigues Alves têm sido descritos como uma luta gloriosa de alguns poucos cidadãos esclarecidos (engenheiros, cientistas) contra a massa que espontaneamente os execrava.

Os documentos da época apontam em outra direção. É certo que o povo estava descontente. E quem não estaria após quatro anos de recessão econômica, enfrentando elevadíssimas taxas de desemprego e subemprego e, ainda por cima, obrigado a sujeitar-se aos incômodos de uma cidade em obras, ao desassossego das desapropriações e às exigências dos fiscais? A reforma urbana desarticulava a vida de milhares de pessoas, acostumadas a habitar e trabalhar no centro da cidade, em ruas que agrupavam ateliês do mesmo ofício.

Mas também é certo que a mobilização popular foi resultado de um longo trabalho desenvolvido pelos políticos, pelos advogados, pelos intelectuais positivistas, pelos militares descontentes, pelos médicos. E o papel que estes desempenharam foi o que mais importou para a escolha da vacinação obrigatória como ponto de apoio da rebelião popular.

Quem abrir um jornal de 1904 encontrará as mais estranhas afirmações a propósito dos riscos e inconvenientes da imunização, feitas pelas sumidades da época que nisto jogavam o peso de seus títulos acadêmicos e o prestígio de sua experiência clínica. Em conferência no Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães, da Fundação Oswaldo Cruz, em Recife, em setembro de 1980, o cientista J. Rodrigues Coura expõe a questão com clareza:

As grandes epidemias do fim do século passado e início deste século encontraram as Escolas Médicas despreparadas para enfrentá-las, por falta de tradição nos conhecimentos básicos da microbiologia e da saúde pública. Até pelo contrário, a forte tradição clínica inibia o desenvolvimento e o crédito da medicina experimental. Vários episódios confirmaram esta afirmação; entre estes destaca-se o diagnóstico bacteriológico da febre tifóide e da cólera desenvolvido por Adolfo Lutz entre 1894 e 1895, com forte oposição da Sociedade Médica e Cirúrgica de São Paulo, que insistia no diagnóstico clínico através de sinais e sintomas imprecisos. O mesmo ocorreu com Oswaldo Cruz no Rio de Janeiro no princípio deste século e até mesmo com Carlos Chagas, já na década de 1920.

Este atraso específico tem raízes históricas. Portugal do século XVI teve alguns médicos notáveis, como Amatus e Zacutus Lusitanus, mas não se preocupou de utilizá-los para o estudo das condições de sobrevivência nas colônias. O Brasil viveu por muito tempo praticamente desprovido de clínicos, cirurgiões e hospitais e, neste quadro, coube principalmente aos padres jesuítas, mas também aos capuchinhos, descreverem as primeiras doenças da terra, bem como descrever os recursos que os índios empregavam para combatê-las. Algumas das informações que recolheram figuram no *Roteiro Geral do Brasil*, de Gabriel Soares de Souza.

O passo seguinte foi dado com a ocupação holandesa de Pernambuco. O Conde João Maurício de Nasau-Siegen, *Statthalter* da Nova Holanda na América Meridional, trouxe para o Brasil, além de pintores, arquitetos e poetas, dois médicos, Piso e Macgrav, autores da *Historia Naturalis Brasiliae*, editada em 1648. Foram instalados hospitais no Castelo de Tura (Forte de São Jorge), em Recife, e na Cidade Maurícia; neles Piso aplicou-se nos estudos da Medicina Tropical e observou aqui a boubá, o tétano, diversas paralisias, a disenteria, a hemeralopia, o máculo e o bicho-do-pé.

Quando Manoel dos Santos registrou a ocorrência de epidemias de varíola em Pernambuco, na sua *Narração Histórica Sobre as Calamidades de Pernambuco Desde o Ano de 1707 a 1715*, não havia, no Brasil ou em Portugal, médicos formados ou licenciados, mesmo nas cidades principais. Isso só aconteceria após as reformas político-administrativas encetadas pelo Marquês de Pombal: a Academia de Ciências de Lisboa atraiu para seus quadros os primeiros naturalistas brasileiros, como José Bonifácio de Andrada e Silva (geólogo e mineralogista, além de político) e Alexandre Rodrigues Ferreira. No corpo docente da Faculdade de Medicina de Coimbra, em 1772, figuravam dois brasileiros, José Francisco Leal e José Corrêa Picanço.

Uma carta régia franqueando as viagens de estudiosos europeus ao Brasil permitiu a realização dos trabalhos de Saint-Hilaire, Spix e von Martius. Mas o fato mais relevante para o desenvolvimento da medicina no Brasil seria a criação dos cursos médicos e cirúrgicos da Bahia e

do Rio de Janeiro em 1808, ano da chegada ao País da corte portuguesa transmigrada. Em 1818, fundou-se o Museu Nacional.

A prática médica no Brasil obedeceu, no século XIX, à influência francesa, tal como aconteceria com a literatura, a vida social e artística. A Medicina ensinada nas escolas brasileiras era essencialmente curativa. Dava-se valor, por um lado, à semiologia médica, análise e interpretação dos sinais (evidências) e sintomas (relatos) das doenças para elaboração do diagnóstico pelo médico desarmado de outros recursos que não os seus sentidos, sensibilidade e experiência; por outro lado, às técnicas cirúrgicas.

A pesquisa e o ensino das cadeiras básicas eram relegadas a um plano secundário; Nuno de Andrade fez, em 1879, um relatório extremamente contundente a respeito, obtendo do Visconde de Sabóia uma reforma que resultou na melhoria do aspecto físico dos laboratórios. Somente em 1901, porém, foi criada por lei a cadeira de Microbiologia e se tornou obrigatória a frequência às aulas práticas. E, em 1904, a precariedade de equipamentos era de tal monta que um professor da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro dispunha de um microscópio para ensinar a 150 alunos.

Em consequência da falta de apoio e de interesse, a pesquisa biomédica e experimental desenvolveu-se fora e às vezes a despeito das Faculdades de Medicina e das entidades que congregavam clínicos e cirurgiões, em geral. Assim aconteceu com a Escola Tropicalista Baiana que surgiu em Salvador em meados do século passado, reunindo-se em torno dos estudos de Medicina Tropical e, posteriormente, da *Gazeta Médica*. Em 1829, no Rio, outro grupo havia fundado uma Sociedade de Medicina, precursora da Academia Imperial, hoje Academia Nacional de Medicina, que se ocupou do debate e aconselhamento governamental em problemas de saúde pública.

Este quadro permite compreender as restrições levantadas à vacina obrigatória, que nada tinha de novidade. A divulgação da vacina jeneriana data do começo do século XIX, quando o Visconde de Barbacena enviou a Lisboa médicos e escravos para trazer ao Brasil a linfa vacínica. Em 1820, ano da Revolução Constitucionalista do Porto, uma resolução de 12 de fevereiro estabelecia serviços de vacinação antivariólica nas Províncias brasileiras. Um decreto legislativo de 12 de setembro de 1826 autorizava as despesas necessárias para a “vulgarização e prática da vacina no Império”. Os estudos de Pasteur e Koch eram, na segunda metade do século XIX, moeda corrente no comércio de bens culturais.

A questão da febre amarela, em torno da qual se travou a primeira grande ofensiva na batalha contra as endemias no início deste século, ilustra mais especificamente como amplos setores da classe médica se comportavam como estrutura de poder ameaçada – uma espécie de oligarquia corporativa – sobrepondo seus interesses à constatação científica. Por um lado, havia um aspecto emocional: o Presidente Rodrigues Alves, quando ainda ministro de Prudente de Moraes, perdera uma filha pequena vitimada pela doença e fazia de seu extermínio um objetivo prioritário. Por outro lado, a evidência estatística: na última década do século XIX, a mortalidade por febre amarela atingira 20.789 casos; em 1902, no Rio, a endemia causara 984 mortes. Eram conhecidos os resultados obtidos por Finlay no combate à doença em Cuba, logo após a vitória americana na guerra com a Espanha. O *Stegomyia fasciata* – o mosquito rajado das águas estagnadas – era o transmissor, provavelmente único, da febre. No entanto, boa parte da classe médica apoiou-se na tese do contágio direto através da água, do ar ou dos miasmas, que jamais se comprovara, para dar suporte à campanha de descrédito encetada contra o pequeno exército dos mata-mosquitos que percorria a

cidade lacrando as caixas d'água, desentupindo as calhas dos telhados e jogando petróleo nas poças para impedir a proliferação das larvas. Eram 85 homens, a princípio (estimara-se a necessidade de 1.200, mas a burocracia armara uma conspiração de resistência) comandados pelo Sr. Carneiro de Mendonça, a quem chamavam de mosquito-mor.

No entanto, se a tese dos miasmas e do contágio tivesse substância, estaria plenamente justificada a rigorosa inspeção sanitária das residências; e contra isso também se lutava, em nome dos “direitos individuais”.

Do ponto de vista da Medicina, a luta contra a vacinação obrigatória não foi um incidente isolado, mas parte de uma reação contra os centros de Medicina Experimental que propunham substituir pela ciência o empirismo das práticas clínicas adotadas na época. Centros que se multiplicavam rapidamente: em 1888, o Instituto Vacínico, no Rio de Janeiro; em 1892, o Instituto Bacteriológico e, em 1900, o Instituto Butantã, ambos em São Paulo; no mesmo ano, no Rio, o Instituto Soroterápico Federal, embrião da atual Fundação Oswaldo Cruz.

Mas nem mesmo o evidente êxito do projeto profilático desenvolvido no Rio de Janeiro – tornado indiscutível, para a mentalidade colonial das elites brasileiras, após a medalha de ouro conquistada na Exposição de Higiene de Berlim, em 1907 – assegurou à pesquisa científica e à Medicina Sanitária um campo aberto de desenvolvimento. Uma série de interesses tem-se conjugado para que isso não aconteça.

Da mesma forma que a modernização urbana valorizada por Pereira Passos desdobrou-se na especulação imobiliária, cujos efeitos devastadores se notam na fisionomia e nos problemas sociais das cidades brasileiras, a atualização médico-científica conduziu a desvios significativos.

O primeiro deles ocorre no campo da clínica que, ao incorporar maciçamente técnicas “modernas” de legitimidade variável, tornou-se extremamente cara para as condições do País, criando vários níveis de atendimento médico à população.

O segundo decorre da introdução em escala gigantesca da Quimioterapia industrial, cujos processos de *marketing* transformam o médico em vendedor privilegiado, e em geral não comissionado, de produtos das firmas multinacionais do ramo.

O terceiro, do empresariamento da atividade médica, com a conseqüente proletarização da categoria e capitalização da atividade, em níveis de corrupção evidenciados pelas fraudes nas contas de serviços apresentadas à Previdência Social.

Permeando tudo isso, a ênfase dada à atividade curativa, que torna o sanitário, hoje, um profissional com pouco prestígio. Quanto à pesquisa, a questão é colocada nestes termos pelo médico. Rodrigues Coura, em conferência no Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães:

Os frequentes sinais de fraqueza de uma mentalidade de pesquisa, traduzidos muitas vezes por expressões verbais como “não adianta em país subdesenvolvido, não há apoio” ou “o que precisamos é de realizações práticas para a solução dos problemas nacionais”, representam na realidade colonialismo tecnológico ou patriotismo ignorante e obscurantista. Precisamente os países menos desenvolvidos são os que mais necessitam investir em pesquisa fundamental como base para o desenvolvimento tecnológico permanente e adequado à solução dos seus problemas. É ilusório pensar-se em transferência da tecnologia de países mais desenvolvidos, sem uma base científica para absorvê-la, transformá-la e adequá-la às necessidades nacionais.

OS POSITIVISTAS: PERDEMOS O PODER, ESTAMOS COM O POVO

Os historiadores que se têm dedicado, em anos recentes, ao estudo da política brasileira no fim do século XIX costumam atribuir a proclamação da República à conjugação dos interesses dos fazendeiros “progressistas” que se representariam no PRP (Partido Republicano Paulista) e de setores da classe média: militares, padres, intelectuais.

Em que pese a consideração menor dos fatores externos, que forçosamente interviriam em qualquer modificação da forma política num país tão dependente quanto o Brasil da época, esse quadro permite localizar na raiz das frustrações que se manifestavam na sociedade carioca no início do século XX. É que, assumido o poder, em definitivo, pelas oligarquias rurais dos Estados mais poderosos – com certa predominância dos paulistas sobre os mineiros – a classe média via-se empurrada para fora dos centros de decisão. E pior ainda: desprezada aquela que fora sua maior contribuição à República – uma proposta ideológica.

A República de 1904 não era nem dos intelectuais que a pensaram nem dos militares que a fizeram; estava devolvida aos fazendeiros. E isto parecia particularmente doloroso aos positivistas, que tanto haviam atuado na conspiração contra o Império.

De todas as doutrinas renovadoras de fonte européia que circulavam pelo mundo na segunda metade do século XIX, o positivismo era provavelmente a mais conservadora e, portanto, a mais aceitável para os grandes fazendeiros que, no Brasil, se haviam lançado à modernização de suas lavouras de exportação, à substituição da mão-de-obra escrava pela dos imigrantes e ao desenvolvimento de um sistema eficiente para o escoamento maciço das grandes safras.

O princípio básico das concepções de Augusto Comte era a lei dos três estados, segundo a qual a mente teria uma tendência *espontânea, inata*, para passar das interpretações religiosas da experiência (a Teologia) às análises do tipo abstrato (a Metafísica) e, finalmente, à compreensão científica ou positiva do mundo. Para o filósofo francês, a destruição do regime teocrático-militarista da Idade Média (o papado, o feudalismo) fora rápida demais para permitir que se desenvolvesse uma organização adequada à nova sociedade tecnológica. E esta organização, capaz de eliminar o egoísmo e a desordem na vida social, só seria alcançada através da evolução intelectual.

No mundo imaginado por Comte, o capital privado teria incentivada a sua concentração, por ser esta mais eficiente, e o Governo caberia a um triunvirato de banqueiros influenciados pela moral positivista. Contrabalançado este poder temporal, haveria um poder espiritual, capaz de dar coesão à sociedade, exercido por intelectuais organizados numa igreja e apoiados pela classe proletária, que ele considerava “a menos afetada pelos desvios da sociedade”.

Os intelectuais doutrinados controlariam ainda o sistema educacional, cuidando de incorporar os operários à sociedade moderna. Para isto se tornava necessário pagar-lhes um salário que lhes permitisse sustentar a família, deixando à mulher o papel da *preparação espiritual e cultura moral* da família; instruí-los quanto aos resultados essenciais da evolução científica, filosófica e estética da humanidade; e atribuir-lhes, no conjunto, um papel social, com dignidade para exercê-lo.

Logo após a proclamação da República, os positivistas tentaram influir no sentido de “incorporar o proletariado à sociedade”, para o que, ouvidas as opiniões de algumas centenas de

operários das oficinas do Estado, Benjamim Constant apresentou um projeto específico. Jamais considerado pelo Governo Provisório, que o recebeu em dezembro de 1889, o projeto previa a supressão do pagamento por tarefa e a divisão do salário em duas partes, uma fixa e outra variável conforme a produtividade; sete horas de trabalho diário, descanso semanal e nos feriados; quinze dias de férias anuais; salário-enfermidade correspondente, no mínimo, à parte fixa da remuneração; garantia de estabilidade no emprego após sete anos de serviço; aposentadoria, com a remuneração fixa, por invalidez ou ao atingir o trabalhador 63 anos, “desde que, neste caso, não tivesse filhos ou netos maiores que fossem empregados nas oficinas públicas”; pensão por morte à viúva, filhas solteiras, filhos menores de 21 anos, no valor de dois terços do salário fixo; admissão de aprendizes somente após os 14 anos, prolongando-se o aprendizado até os 21, no regime de vinte horas semanais de trabalho.

O esforço para “incorporação do proletariado” não seria continuado com o mesmo vigor pelos positivistas, que logo iriam perder condições para influir concretamente junto aos detentores do Poder. Mas detinham ainda algum prestígio em 1904, quando, em seu descontentamento, dirigiam-se freqüentemente às massas populares. Sua atuação irá confundir-se com as de outros intelectuais, de origem e formação semelhantes, todos pretendendo erguer-se, com apoio popular, contra a oligarquia reinante, em nome dos ideais republicanos.

Dentre os tribunos e articuladores da Revolta da Vacina, destacam-se:

1. *Lauro Sodré*, nascido em Belém em 1858, assentou praça em 1886 e reformou-se em 1913 como General-de-Brigada. Engenheiro militar, doutor em Matemática e Ciências Físicas, elegeu-se Deputado à Constituinte pelo Pará. Nomeado Governador, opôs-se ao golpe de 3 de novembro de 1891, em favor de Deodoro. Foi Senador pelo Pará e, depois, pelo Distrito Federal, em 1903. Em 1898, candidatou-se à Presidência da República, na oposição a Campos Sales. Era positivista (foi secretário de Benjamim Constant no Ministério da Guerra e da Instrução Pública) e Grão-mestre da Maçonaria brasileira.

2. *Alexandre José Barbosa Lima*, nascido no Recife, em 1862. Assentou praça no Exército em 1882 e reformou-se como coronel graduado em 1912. Bacharel em Matemática e Ciências Físicas pelo curso de Engenharia Militar, foi professor de Geometria na Escola Militar, no Ceará, entre 1889 e 1890. Eleito pelos cearenses para a Constituinte de 1890, tornou-se Governador de Pernambuco por nomeação de Floriano Peixoto, em 1892. Elegeu-se Deputado por Pernambuco, Rio Grande do Sul e, a partir de 1906, em várias legislaturas, pelo Distrito Federal. Esteve desterrado em Fernando de Noronha após o atentado de 1897 contra Prudente de Moraes.

3. *Vicente Ferreira de Souza*, nascido na Bahia em 1852. Médico, foi eleito para o Senado mas impedido de tomar posse graças ao sistema de aprovação das “listas” pelo plenário. Ensinou Filosofia e Latim no Colégio Pedro II e colaborou com Gustavo de Lacerda na formação do Partido Socialista Coletivista. Líder do Centro das Classes Operárias, levantou fundos em benefício dos grevistas do Lóide Brasileiro, em 1902, e defendeu suas reivindicações perante o Governo. A entidade que liderava foi fechada após a Revolta da Vacina. Morreu em 1908.

Apesar da distância no tempo, e da forma diferente de apresentação das propostas, as idéias apresentadas ao povo por esses homens, ou por alguns deles, não são estranhas ao nosso tempo. A tese de que os intelectuais têm um papel definido como constituintes de um poder moral ou espiritual é a mesma que aparece, por exemplo, nas teorias de MacLuhan, o ideólogo da comunicação social que tanto entusiasmo motivou nos anos 60; o recente liberalismo democrata do

Presidente Carter dava ênfase aos direitos individuais, quase com as mesmas palavras utilizadas para combater a inspeção sanitária das residências; a defesa extremada do recurso aos tribunais contra a vacinação e a matrícula dos cães produziu argumentos que ressuscitam nas sentenças dos advogados e Juízes de Direito contemporâneos; a autoridade atribuída ao *médico da família* para aconselhar ou não a vacinação, e o *direito inalienável* de escolha desse médico, são os mesmos princípios com os quais se combate a assistência ambulatorial nos hospitais públicos, defendendo o repasse dos recursos aos clínicos autônomos e casas de saúde particulares. Positivistas, trabalhistas ou socialistas, os líderes da oposição a Pereira Passos e seus projetos de saúde pública antecipam o que se poderia chamar de “ideologia de classe média” no Brasil de hoje.

A luta contra a vacinação obrigatória não se extinguiu em 1904. Prosseguiu ainda por alguns anos, alimentada pelo mesmo arsenal de idéias. Elas aparecem com muita clareza no folheto *A Vacinação Obrigatória*, atribuído ao francês Mikhaëel Suni, em tradução do Major-Médico Joaquim Bagueira Leal, que o Apostolado Positivista editou em 1908. Eis os trechos principais do panfleto:

Temos feito revoluções para conquistar liberdades morais e intelectuais de que não vemos, aliás, as mais das vezes, senão o fantasma mentiroso, e deixamos com uma ingenuidade perfeita comprometer nossa independência material, que é mais palpável e mais preciosa, encadeando a nossa vida privada, para obedecer ao despotismo médico. Não se poderia negar que nossos doutores tendem a tornar-se, em nome de uma miserável ciência, e a pretexto de higiene e preservação social, os ministros de uma verdadeira teocracia, imitada da antiga, à qual teremos que nos submeter, corpo e bens.

Vamos gozar, doravante, dos benefícios temíveis da notificação e desinfecção obrigatórias – com as conseqüências perturbadoras, inquisitoriais e destruidoras que se percebem facilmente – ao menor aparecimento, em nosso lar, de um mal que, com razão ou sem ela, tiver sido classificado entre os contagiosos por decreto dos aerópagos médicos. A vacinação antivariólica será obrigatória, e por três vezes, no decurso de nossa existência de infante e de adolescente; uma higiene antimicrobiana minuciosa, ameaçando os nossos direitos mais sagrados, inclusive o de propriedade, ser-nos-á imposta pelas autoridades, segundo as doutrinas do momento, com todos os caprichos e intrigas que é lícito prever nessa associação do arbítrio administrativo com uma ciência incerta a mais não poder ser.

E isso são apenas modestos começos, tímidos ensaios. Depois da notificação, da desinfecção e da higiene obrigatórias, teremos o isolamento obrigatório de nossos doentes queridos, que, arrancados de nossos cuidados afetuosos, serão tratados longe de nós, segundo fórmulas oficiais. Havemos de ter também remédios obrigatórios, quer curativos, quer simplesmente preventivos; e isso não é uma idéia no ar, porque já se nos impõe a vacina, e fala-se em impor o serum antidiftérico. Enfim, havemos de ter uma medicina do Estado, uma clínica, uma higiene, uma terapêutica do Estado. Como não basta velar pela saúde pública, mas é também necessário assegurar em boas condições a salvação da raça, é de presumir que num futuro muito próximo nos cortarão essa

faculdade, anticientífica à primeira vista, de unir-nos segundo as nossas inclinações.

A obrigação de sofrer a inoculação preventiva do vírus vacinal – ou de um vírus qualquer – é a mais exorbitante escravidão social que se possa imaginar; nunca se poderia chamar demais a atenção dos libertários para este ponto. Nem a antiguidade, nem a Idade Média conheceram esse bárbaro atentado contra o que a livre criatura humana tem de mais sagrado, a integridade de sua pessoa física, a pureza atávica de seu sangue.

O fato de obrigar o indivíduo sã, que nenhuma probabilidade tem talvez de ser jamais perturbado em sua bela saúde, a insinuar-se nas veias uma purulência provinda das pústulas de uma vaca, para evitar certa doença eventual, a varíola, que poderia propagar-se – esse estranho fato está fora de todo programa racional de higienismo social.

A vacina é um produto mórbido; extraem-no de uma vaca afetada de uma moléstia eruptiva que tem esse nome. Dada a sua origem malsã, tal produto não poderia inspirar-nos, à priori, senão justos alarmas. Injetar essa pestilência em um sangue virgem de toda tara, para imunizá-lo contra uma afecção problemática, é uma singular precaução.

Houve um tempo em que o poder preservativo da vacina era considerado como infalível e inalterável para cada indivíduo inoculado; mas hoje entendem os vacinadores que, para lutar eficazmente contra a varíola, a espécie humana inteira deveria ser vacinada todos os anos, sem prejuízo das vacinações especiais por ocasião das epidemias: quantos funcionários de lanceta, e que saturação de vírus, se se viesse a vacinar também contra a tuberculose, a febre tifóide, o cancro, a peste, a cólera!

Parece difícil sustentar, a despeito das estatísticas mais bem combinadas, que a vacina tenha um poder preservativo sério contra as epidemias de varíola; essas epidemias surgem do mesmo modo, tanto depois quanto antes de Jenner. Mesmo nos períodos de acalmia, as vacinações e revacinações não impedem os ataques de varíola e não é raro ver um indivíduo vacinado contrair uma varíola grave, quando o outro não vacinado contrai uma leve.

Nem contra a varíola, nem contra qualquer outra das cruéis afecções que devoram tantas existências humanas, poderá a luta ser definitivamente organizada; eu tenho disso a mais completa persuasão, pelas inoculações, pelas seroterapias, pelas opoterapias, por essa higiene sutil, antivirulenta, antitóxica, antimicrobiana, anti-humoral, para onde nos arrasta uma ciência que se transviou. Será graças aos aperfeiçoamentos da bela e grande higiene, daquela que não mudou desde Hipócrates, graças à supressão da sobrecarga moral, física e intelectual, que estas abomináveis moléstias se extinguirão da superfície do globo, se é que elas têm de se extinguir algum dia.

Que cada um se faça vacinar e revacinar, a si e a sua família, segundo as indicações de seu médico: nada mais natural. Que o Estado favoreça a difusão da vacina; está no seu direito. Mas que não passe daí!

A vacinação obrigatória é mais que um atentado a tudo que devemos respeitar: é um erro.

Era um amontoado semelhante de asneiras, meias verdades e mentiras o que o povo ouvia e lia, há mais de um ano, em 1904, pela boca e no texto dos homens sábios em que devia acreditar.

NINGUÉM SABERÁ O NOME DOS HERÓIS DE PORTO ARTUR

A Diretoria Geral de Saúde Pública, unificando serviços federais e municipais, foi criada por decreto de 2 de janeiro de 1903. Convidado a 23 de março, o cientista Oswaldo Gonçalves Cruz, que tinha então 31 anos (nascera a 3 de agosto de 1872), aceitou dirigi-la e comprometeu-se a acabar com a febre amarela em três anos, se tivesse toda liberdade para agir.

Filho de um médico, Bento Gonçalves Cruz, que ocupou vários cargos vinculados à saúde pública (quando faleceu, em novembro de 1892, era Inspetor Geral de Higiene), Oswaldo Cruz formou-se pela Faculdade Nacional de Medicina, com uma tese sobre a veiculação microbiana pelas águas. Um ano depois da formatura, e da morte do pai, casou-se com uma namorada de infância, Emília, filha do rico Comendador Manoel José da Fonseca, que tinha chácara no Vidigal. Montou um pequeno laboratório no porão de casa e, graças à indicação do amigo Sales Guerra (o mesmo que apontaria seu nome para a Diretoria Geral de Saúde Pública, em 1903), conseguiu um emprego no Gabinete de Anatomia Patológica do Rio de Janeiro.

Em 1896, com a ajuda do sogro, partiu para Paris, de onde retornaria em 1899, após uma especialização de dois anos no Instituto Pasteur. Nesse mesmo ano, o Barão de Pedro Afonso, Diretor do Instituto Vacínico, tentou comprar na Europa vacina contra a peste, que grassava em Portugal e no Paraguai, e, não conseguindo encontrar fornecedor para uma remessa urgente, apresentou ao Prefeito do Distrito Federal, Cesário Alvim, a proposta de criação, aqui, de um Instituto Soroterápico. A idéia foi aceita após um relatório de Oswaldo Cruz, que o Governo Federal enviara a Santos, constatando que a moléstia já chegara ao porto.

O Barão de Pedro Afonso escolheu a Fazenda de Manguinhos, junto ao que é hoje a Avenida Brasil, porque era um lugar próximo da Cidade e ao mesmo tempo isolado. Além do mais, havia dois edifícios no terreno, construídos para moradia dos empreiteiros que ali construíam fornos para incineração de lixo, e eles poderiam ser adaptados para a montagem inicial do instituto. Para os trabalhos técnicos foram convidados os médicos Ismael da Rocha, Oswaldo Cruz e H. Vasconcelos, além de dois estudantes de Medicina. O Barão de Pedro Afonso viajou então à França, onde comprou o equipamento necessário e contratou o veterinário Carré, indicado como bacteriologista pelo Professor Roux, Diretor do Instituto Pasteur. Pedro Afonso nega que Roux lhe tenha indicado ou sequer mencionado o nome de Oswaldo Cruz, como consta de quase todas as narrativas oficiais desses episódios. Sua versão é diferente: diz ele, em carta a *O Jornal*, de 26 de fevereiro de 1915, que, ao retornar da Europa teve dificuldades para instalar o equipamento, de vez que os 90 contos de réis de que dispunha se haviam esgotado e o novo Prefeito, Coelho Rodrigues, não era, em absoluto, um entusiasta do Instituto Soroterápico. Quando, afinal, conseguiu recursos do Ministério do Interior, o bacteriologista Carré, apavorado com a quantidade de mosquitos que havia em Manguinhos, declarou-se doente, rescindiu o contrato e retornou a Paris. Oswaldo Cruz ofereceu-se

então para acumular os dois encargos mediante um aumento de salário: em lugar de um conto de réis passou a receber um conto e duzentos por mês. O barão afastou-se do Instituto de Manguinhos em 1902, “por motivos particulares”; no relato ao jornal, 13 anos depois, faz questão de acentuar que trabalhava de graça, ao contrário de Oswaldo Cruz – o que sugere certo grau de ressentimento pelo prestígio que terminaria alcançando seu ex-auxiliar-técnico encarregado da preparação do soro e da vacina contra a peste.

Em 28 de março de 1904, dois dias depois da posse na Direção de Saúde Pública, Oswaldo Cruz começou a aplicar contra a febre amarela os métodos experimentados pelos norte-americanos em Cuba. Com isso tornou-se personagem ao mesmo tempo da primeira página, das caricaturas e das piadas que os jornais costumavam publicar diariamente. A Comissão de Higiene da Câmara dos Deputados condena a proposta de Oswaldo Cruz, nega-lhe recursos para sua Brigada Sanitária. O médico Soares Rodrigues, positivista, acusa o Conselheiro Nuno de Andrade, chefe do Serviço de Higiene, de “arrancar os filhos de suas mães, estas de seus filhos, para lançá-los nos seus horríveis hospitais”.

La *começar a inana* – e esta expressão, hoje fora de moda, tem todo cabimento, porque, exatamente naquela época, apresentava-se na Rua do Ouvidor uma trupe cuja principal atração era Inana – a mulher que flutuava no ar mil vezes por dia, desde que houvesse alguém interessado em pagar para vê-la fazer isso. E o mestre-de-cerimônia, gritava o dia todo: *Vai começar a Inana!*

Em agosto, a febre amarela voltou a atacar e a Diretoria Geral de Saúde Pública insistiu nas suas medidas profiláticas que, afinal, vinha executando apesar da resistência e das condições precárias. Um projeto de luta contra a febre amarela, de autoria de Melo Bastos, é apresentado em outubro na Câmara e, apesar dos apelos contrários (um deles firmado pelos médicos Soares Rodrigues, Paula Lopes, Antônio da Costa e Dantas Júnior), aprovado em março de 1904. Os organismos sanitários passam a dispor de poderes para demolir construções, cabendo a decisão sobre casos controversos a Juizes Especiais e não à Justiça comum.

Para alimentar a grito da Imprensa, começam a 29 de junho os debates do projeto do Governo sobre vacinação e revacinação, declaradas obrigatórias e de atribuição do Ministério do Interior e da Justiça, por intermédio da Diretoria Geral de Saúde Pública. No Senado, Barata Ribeiro e Antônio Azeredo apresentam emendas, que são rejeitadas, Lauro Sodré solta o verbo contra o projeto e um poderoso grupo de Senadores faz declaração de voto em contrário: Pinheiro Machado, Gomes de Castro, Joaquim Murinho, Pires Ferreira, Benedito Leite, Júlio Frota, Antônio Azeredo, Lauro Sodré, Belfort Vieira, Barata Ribeiro. A discussão transfere-se para a Câmara, onde falam Barbosa Lima, Érico Coelho e Brício Filho. A 31 de outubro, é sancionada, sob número 1.261, a Lei conforme o que o Executivo propusera.

A 5 de novembro, Lauro Sodré funda a Liga Contra a Vacinação Obrigatória, que funciona junto com o Centro das Classes Operárias, de Vicente de Souza. Tudo está pronto para a explosão: desde maio as falências se multiplicam devido a uma crise no comércio. O custo de vida sobe assustadoramente com a elevação do câmbio. O *bota-abaixo* cresce de intensidade. Desde o começo de outubro, medidas preventivas de segurança estão sendo tomadas pela Polícia, Ministérios do Interior e da Guerra: foram estabelecidas em reunião do dia 5. O *Jornal do Commercio* noticia a demissão de 36 operários em Maririque, São Paulo, por se recusarem a receber a vacina. O *Correio da Manhã* informa que praças do Regimento de Cavalaria de Polícia, na Bahia, recusaram-se a ser vacinados contra a peste bubônica. Os discursos no Congresso são publicados com

destaque: falam Lauro Sodré, Alfredo Varela. Os médicos Leandro Muniz da Mota e Raul Pederneiras, de imenso prestígio, subscrevem o “apelo ao povo contra a vacina obrigatória”. No dia 5 de novembro, discursando na Liga Contra a Vacinação Obrigatória, Lauro Sodré diz que o Governo deve ser repellido pelo povo, porque “é corrupto, fora da lei e acima está o direito”; e conclama “à reação, que deve ser feita por todos os meios, até a bala”. É eleito primeiro-presidente do centro, tendo como segundo-presidente Vicente de Souza e como vice-presidente Barbosa Lima.

A 9 de novembro sai a regulamentação da vacina, minuciosa e aplicando-se até às crianças, a partir dos seis meses. No Senado, Lauro Sodré nega que tenha usado a expressão “a bala” no discurso de quatro dias antes, mas, citando Barata Ribeiro, reafirma:

Assiste a cada um de nós o dever de resistir para salvar, antes de mais nada, a pureza de nossas consciências, lançando mão desse recurso extremo e desesperado que faz com que a gente nada ponha em dúvida e afronte todas as iras do Poder, perdendo o próprio amor à vida para a garantia do lar e a tranqüilidade da família.

A diretoria da Liga Contra a Vacinação Obrigatória reuniu-se no dia 10 e o público compareceu espontaneamente para aclamar Lauro Sodré e Vicente de Souza, que discursou convocando todos para a reunião de aprovação dos estatutos, no dia seguinte, às 20 horas. Na Câmara dos Deputados, Brício Filho, discursando durante o debate do orçamento do Ministério do Interior e da Justiça formulou novas críticas às “monstruosidades contidas no projeto de regulamentação” da vacina.

Os jornais desse dia publicaram anúncio convocando o povo para um comício, às 17h30m, no Largo de São Francisco de Paula, “para tratar de assuntos referentes ao Conselho Municipal”. A matéria saiu nos “ineditoriais”, sem grande destaque, mas já pela manhã os jornalheiros apregoavam as folhas:

- Olha o meeting de hoje à noite.

Às cinco horas a praça estava cheia e todos esperavam que os oradores discursassem sobre a vacinação obrigatória, cujo regulamento fora editado na véspera. A multidão se adensava em frente à estátua de José Bonifácio e pela Rua do Ouvidor. A Polícia Militar estava ausente, mas havia muitos policiais à paisana e elementos da polícia civil com uniforme de brim pardo e polainas brancas.

Às 5h40m o povo começou a impacientar-se, exigindo um orador. Batiam-se palmas ritmadas. A essa altura, um homem parou junto à estátua como se fosse falar; estava barbado e maltrapilho e foi imediatamente preso. Era um bêbado que fazia ponto ali, o suíço Augusto Graliet, antes conhecido como bom mecânico. O incidente despertou a irritação do povo que começou a avançar pela Rua do Ouvidor gritando:

- Abaixo a vacinação obrigatória!

Perto da Rua da Quitanda, um policial exigiu de um manifestante, Jaime Cohen, que parasse de gritar e, como não foi atendido, o prendeu e a um outro. Foram sendo levados até a Praça Tiradentes, onde, em frente ao ponto de bondes da Companhia Vila Isabel, a multidão tentou libertá-los. A cavalaria avançou de sabre em punho, cortando a carne de quem estava à sua frente e

recebendo em troca pedradas e pauladas. “Abaixo a Polícia, viva a liberdade!”, gritava o povo, que resistiu por meia hora. Comentou o *Jornal do Brasil* do dia seguinte:

Nas ruas, nos cafés, nos bondes, nos teatros, no palácio como em casas de operários, não se discute outra coisa senão essa lei que nos avilta.

PRIMEIRO DIA: À TARDE, ENTRE HINOS E ROJÕES

Quem compareceu no dia 11 à reunião da Liga Contra a Vacinação Obrigatória, no Centro das Classes Operárias, Rua do Espírito Santo, viu um espetáculo estranho: a sala apinhada de trabalhadores e desempregados – predominavam os negros e mulatos – ouvindo e tentando cantar hinos marciais da Itália e até a *Marselhesa*. Os imigrantes estavam presentes, com sua tradição de lutas sindicais.

No centro da cidade, o dia foi calmo, com a polícia maciçamente concentrada nas principais praças e largos. Às cinco horas, grupos começaram a se formar no Largo de São Francisco, Rua do Ouvidor e Uruguaiana, embora não houvesse convocação oficial para qualquer concentração ali. Havia um boato, apenas.

Tudo começou como na véspera: às seis e meia, dois caixeiros de loja subiram na calçada da estátua do patriarca e começaram a simular um discurso sem, no entanto, abrir a boca. A Polícia prendeu os dois e a multidão exigiu que os libertassem. O cerco apertou-se e os soldados começaram a atirar.

Dessa vez o tumulto foi mais sério. De dentro de um bonde Riachuelo partiram rojões e bombas juninas: os responsáveis, um confeitiro e um pedreiro, foram presos, mas logo outras bombas estouravam por toda parte, entre vaias, assobios e pedradas contra a polícia.

A briga durou horas, estendendo-se a todas as ruas próximas. Passageiros de bondes foram retirados e surrados porque protestavam contra o espancamento de transeuntes.

A Liga Contra a Vacinação Obrigatória e os “jovens republicanos” convocaram nova reunião no Centro das Classes Operárias para o dia seguinte e, dessa vez, puseram anúncio nos jornais.

SEGUNDO DIA: “A CULPA É DOS FAZENDEIROS”

No dia 12, sábado, o *Correio da Manhã* anunciou um “incomparável sucesso teatral”, a peça *Avança!*, revista de fatos e costumes em três atos, 12 quadros e quatro apoteoses que se apresentava no Teatro Recreio Dramático. Em editorial, acusou o Governo diretamente pela violência da Polícia, afirmando que seu propósito parecia ser “o de violentar a população desta Capital por todos os meios e modos”.

A *charge* do *Jornal do Brasil* era tão provocante quanto o nome da peça do Recreio Dramático. Um caipira de chapéu era mostrado com uma bengala e um charuto nos dedos. “Não se arrepele, gentes”, dizia, “deixa vir a tal vacina, nós cá estamos. A gente também sabe vacinar.”

Apesar dessas sugestões, não houve choques de rua, mas o dia se passou na expectativa da reunião do Centro das Classes Operárias. Fartamente anunciada, ela conseguiu reunir entre três e quatro mil pessoas, para ouvir discursos em que a questão da vacinação obrigatória era tomada como referência para uma pregação contra o Governo da República e a oligarquia que notoriamente o apoiava.

“O povo já não deve suportar o pesado jugo do Governo dos fazendeiros que, após ter explorado os pobres escravos, presentemente explora a República”, declarou Barbosa Lima. Sugeriu, porém, que o povo “se guardasse para a ocasião em que se tornassem necessárias suas energias”; aí, ele teria oportunidade de “transformar esta República de ficções, dirigida por barões e conselheiros renegados pela Monarquia, em República de verdade”. Lauro Sodré assegura que “só um governo de fazendeiros poderia decretar a vacinação obrigatória” e termina dando vivas a Benjamim Constant, Floriano Peixoto e à República.

Na Praça Tiradentes, momentos antes de começar a sessão da assembléia da Liga Contra a Vacinação Obrigatória, a cavalaria da Polícia fez carga e pôs a multidão a correr. No Palácio do Catete, reuniram-se em conferência o Presidente da República, os Ministros do Interior e da Guerra e o Comandante da Brigada Policial.

O palácio, onde hoje funciona o Museu da República, estava cercado por contingentes militares: um esquadrão de lanceiros do Batalhão Policial, 60 praças do Primeiro Regimento de Cavalaria do Exército, uma ala do Primeiro Batalhão de Infantaria postada na Rua Ferreira Viana, muitos guardas-civis e policiais à paisana, que na época chamavam-se de “secretas”. Outros contingentes mais permaneciam do outro lado das grades ou acampados no jardim. No entanto, o povo que passava nos bondes gritava contra o Governo, a vacina, o Ministro J. J. Seabra, o Deputado Mello Matos, Oswaldo Cruz e Rodrigues Alves. A casa do Diretor-Geral de Saúde Pública (cuja repartição o *Correio da Manhã* apelidara de *Santo Ofício da Tortura Pública*) permanecia também vigiada por 16 praças da Polícia e alguns homens à paisana, distribuídos por todo o quarteirão da Rua Voluntários da Pátria.

Todos esperavam os choques do terceiro dia, um domingo. E o Comandante da Brigada Policial, General Antônio Carlos da Silva Piragibe, atribuía as agitações a um plano subversivo a que não estaria estranho o General Hermes da Fonseca (processava-se de fato uma conspiração militar paralela), ordenando à tropa violência na repressão aos manifestantes.

TERCEIRO DIA: FOGO, BALA, BARRICADAS

Ao meio-dia do dia 13 de novembro, a multidão se concentrava na Praça Tiradentes e ruas próximas. Por toda a cidade, havia aglomerações nas esquinas. O General Piragibe, após várias tentativas de fazer o povo debandar, ordena carga de cavalaria. Da massa partem tiros; a polícia responde. Tombam os feridos.

Alunos das escolas militares figuram entre os presos. Mas um novo ajuntamento se forma em frente ao Tesouro e por toda a Avenida Passos, onde se ouvem aclamações ao Exército, morras ao Governo. A Polícia ataca disparando as carabinas. Dessa vez há vários mortos.

O povo se encaminha para a Rua Marechal Floriano, onde desmonta tapumes, retira pedras das obras e fabrica trincheiras. Bandos começam a destruição sistemática das lâmpadas elétricas e combustores a gás da iluminação pública. Bondes são tombados para barrar a passagem da Polícia. Rolhas de cortiça provocam a queda espetacular de montarias e cavaleiros. O assalto estende-se aos postos policiais. As Ruas General Câmara, Ouvidor, Prainha, Avenida Passos e Imperatriz são tomadas pelos manifestantes, que fortificam suas entradas. Comerciantes fornecem latas de querosene para pôr fogo nos bondes.

Ao fim do dia, há vários mortos (nunca se soube exatamente quantos) e centenas de feridos. As ruas centrais estão ocupadas pelos revoltosos que estabelecem focos de resistência e postos de comando no subúrbio, na Saúde, na Gamboa, em São Cristóvão, no Estácio, em Vila Isabel.

Um desses postos, que será o último a cair, ganhou o nome de Porto Artur, numa referência ao local onde se processavam por aqueles dias os mais duros combates da guerra entre a Rússia e o Japão.

Rodrigues Alves, diante da impotência da Polícia, resolve convocar o Exército.

QUARTO DIA: PÂNICO NAS RUAS, CONSPIRAÇÃO NOS QUARTÉIS

O Presidente da República, que no dia 13 deixara a sala de despachos depois da meia-noite, desceu às oito e meia da manhã do dia 14 de seus aposentos para um longo dia de reuniões e tensão. Às dez horas, recebeu os Ministros da Marinha, da Guerra e da Justiça para estudar o melhor modo de reprimir os conflitos. Ficou decidido dividir a cidade em três zonas, pelas quais se distribuíram as tropas disponíveis.

Os conflitos nas ruas começaram também muito cedo. A Polícia investiu contra as barricadas das Ruas da Alfândega, General Câmara, São Pedro, Avenida Passos, Ouvidor e em toda parte encontrou resistência. Para reforçar as trincheiras, as carroças da limpeza pública que saíram pela manhã foram assaltadas e tombadas pelos populares. Na Rua Senhor dos Passos, os bondes tentaram voltar a circular, mas 17 deles foram tombados para servir de proteção a franco-atiradores no combate à Polícia.

O assalto se estende a duas delegacias e os conflitos se repetem nos subúrbios, desde Vila Isabel à Rua Voluntários da Pátria, em Botafogo. Continua não havendo contagem dos mortos, mas os hospitais têm intenso movimento. Após um ataque ao gasômetro, a cidade, na qual restavam poucas luminárias intactas, fica às escuras.

Às 18 horas, o carro do Ministro da Justiça, J. J. Seabra, é assaltado, na Rua Paula Matos, esquina de Frei Caneca e a escolta tenta resistir. Trava-se breve tiroteio e ela é forçada a recuar.

Enquanto isto se passava, a agitação tomava conta dos quartéis. Tinha suas raízes nos ressentimentos daqueles que se julgavam preteridos pelos rumos da República – veteranos de 1895 e 1897 – aos quais se aliavam remanescentes monarquistas reagrupados em torno do novo jornal de Alfredo Varela, *Comércio do Brasil*, e jovens alunos das escolas militares que tinham em Barbosa Lima e Lauro Sodré seus grandes líderes. A conspiração, já abortada em agosto, fora retomada em outubro e, a partir do discurso de Lauro Sodré, no dia da regulamentação da vacina obrigatória, tomara ritmo acelerado.

Quando, no correr do dia 14, tropas do Exército são deslocadas para ajudar a Brigada Policial contra a rebelião popular, os generais Silva Travassos e Olímpio Silveira e o Tenente-Coronel Lauro Sodré reúnem-se com oficiais de patente inferior no Clube Militar e, considerando insustentável a posição do Governo, decidem enviar um ultimato a Rodrigues Alves. O General Olímpio Silveira é o portador; recebido à tarde pelo Presidente, ele pede a demissão do Ministro J. J. Seabra e não é atendido. Pelo contrário, recebe a ordem de se apresentar preso a seu quartel. Volta, no entanto, ao Clube Militar.

A situação é de tal ordem tensa que os conspiradores convocam o médico Vicente de Souza, líder do Centro das Classes Operárias, para pedir-lhe que intensifique as agitações. Ao mesmo tempo, decidem pela eclosão imediata do movimento. O Major Gomes de Castro, enviado à Escola Militar do Realengo, é visto e preso pelo Comandante, Hermes da Fonseca, que, ao contrário do que supunha o General Piragibe (ou do que o *Correio da Manhã* lhe atribuiu), não participava da articulação do golpe. Com sua liderança pessoal, Hermes impede que os cadetes sob seu comando participem do movimento.

O General Silva Travassos, designado para ir à Praia Vermelha, lá chegou às 18h30m, acompanhado de Lauro Sodré e Alfredo Varela. Os alunos da Escola Militar local, com o contingente acrescido por alguns cadetes e oficiais dissidentes de Realengo, ocupam o prédio da escola, forçando a retirada do Comandante, General José Alípio Fontoura de Macedo Constallat. Envia um grupo à Fortaleza de São João para buscar armamentos, mas seu intento fracassa, graças à intervenção do Comandante, Coronel Marcos Porto.

Ainda assim, 300 alunos dirigem-se, à noite, municiados e armados, rumo ao Palácio do Catete, onde pretendem depor Rodrigues Alves. À frente, os chefes da rebelião. Tropas legalistas, comandadas pelo General Piragibe, marcham a seu encontro e a batalha se trava na Rua da Passagem. Embora com grande superioridade em armamento e munições, os dois mil soldados do General Piragibe debandam ao fim de meia hora, deixando mortos e feridos.

Mas a vitória tem pouco significado. Tanto Travassos quanto Lauro Sodré, expostos demais durante a luta, estão feridos, e os cadetes, sem terem a quem recorrer, procuram um oficial conhecido que mora perto, o Tenente Piragibe. Este os aconselha a voltar à Escola, e assim fazem.

CEDEM OS CADETES, CAEM OS LÍDERES, O POVO CONTINUA

Ao amanhecer o dia 15, o Governo reorganiza suas forças, aumenta a guarda no Palácio do Catete e ordena aos navios de guerra que bombardeiem a Escola da Praia Vermelha. O ânimo dos cadetes abatera-se muito diante dos impactos da artilharia, decidem entregar-se. Quando as tropas do Coronel Caetano de Faria chegam à Urca, encontram os rapazes perfilados.

Imediatamente, começa a prisão dos chefes revoltosos. São detidos, entre outros, o General Olímpio da Silveira, os capitães Mendes de Moraes e João Batista Martins Pereira. O *Correio da Manhã* sai com um editorial violento, que resultará na suspensão de sua circulação por dois dias:

O que se está passando no coração desta cidade é a demonstração eloqüente do estado de demência a que chegou o Governo, assessorado pelo energúmeno Ministro da

Justiça. Não há mais como desviar da pessoa do próprio Sr. Presidente da República a autoria dos crimes com que se estão ensangüentando as ruas de nossa capital, onde caem mortos às balas assassinas cidadãos pacíficos, simples transeuntes da via pública, mulheres, crianças, toda uma população inerme.

O próprio Ministro do Interior já declarou que o seu diretor de saúde pública abre mão do capricho pueril que o incitava a querer levar pela violência a imposição da vacina tal como ela se pretendia fazer no seu disparatado regulamento.

Este foi por todos repudiado, até pelo seu próprio autor, que o enjeitou convencido pelos competentes de que o parto de seu acanhado cérebro de administrador era um produto teratológico, repugnante, asqueroso a que se devia negar todas as condições de viabilidade. De sorte que, para pôr termo à agitação popular, justificada pela repulsa em nome do direito e da liberdade, bastava que o Governo declarasse que não mais fazia questão da malfadada lei.

Acaso a vacinação é coisa que possa assumir o elevado caráter de um programa de Governo, um ponto de honra para a administração? Uma mera medida profilática pode ser questão que assim afete o interesse público, a ponto de, para defendê-la, tudo sacrificar-se? Praticam-se os mais horrendos crimes para impô-la ao povo, à bala dos fuzis, ao esturgir das metralhadoras?

É o Sr. Rodrigues Alves, ele, só ele, o responsável pela dolorosa situação em que nos encontramos, pelos tremendos crimes praticados contra a cidade do Rio de Janeiro e em particular contra a República, a que S. Exa. serve sem carinho e sem amor – desmoralizando-a, tornando-a odiada, chafurdando-a na lama e no sangue.

No dia 16, o Governo obtém do Congresso a decretação do estado de exceção no Distrito Federal e Niterói, que vigoraria até 15 de março, com três prorrogações. Na mensagem que acompanha o pedido, ele alega que as agitações de rua eram um preparativo para o levante da Escola Militar. Mas os historiadores são unânimes em afirmar que os dois movimentos tiveram cursos paralelos, tenuemente articulados através da Liga Contra a Vacinação Obrigatória e do Centro das Classes Operárias.

Tanto isto é verdade que, nos dias 15 e 16, a luta nas ruas prosseguiu e o povo, sem políticos, sem positivistas, sem militares, sem bacharéis, sem jornais que o defendesse – ainda assim bateu-se contra a Polícia e o Exército. O número de feridos e mortos continuou a elevar-se; carroças, combustores, fios telefônicos, tudo foi arrasado. Mas o episódio mais marcante da resistência popular passou-se na Saúde, em *Porto Artur*, onde pontificavam líderes espontâneos, dos quais a História guarda apenas o apelido.

Sob estado de sítio, a Imprensa estava controlada. O relato do que se passou em *Porto Artur* surge certamente minimizado nesta reportagem do *Jornal do Commercio*, órgão ligado ao Governo, publicada a 17 de novembro:

Na cidade só se falava em Porto Artur, nome que deram ao entrincheiramento da praia e Rua da Harmonia e onde, desde a noite passada, não chegava nenhuma força legal,

ante as hostilidades freqüentes ali infringidas. Essa trincheira, de mais de um metro de altura, era constituída de sacos de areia, trilhos arrancados à linha, postes telefônicos, fios de arame, paralelepípedos, troncos de árvores, madeiras de casas velhas, bondes e carroças. Ali, armados de carabinas, com grande profusão de munições, revólveres e dinamite, permaneciam esses homens numa constante ameaça à ordem pública.

Do largo da Harmonia em diante, até à venda denominada Varanda, na esquina da Rua da Gamboa, seguiam-se as outras trincheiras, em grande número, até Porto Artur, onde estava reunido o estado-maior dos amotinados. Ali, de momento a momento, soavam toques de corneta dando ordens e recomendando sentido. Nos morros próximos haviam estabelecido verdadeiras baterias de canos cheios de dinamite, bombas, pedras e munições. Pouco depois das quatro horas da tarde, numeroso grupo abandonou as fortificações e encaminhou-se para o posto de bombeiros da Rua da Gamboa, tentando assaltá-lo (e trava-se batalha, com mortes). Antes desse tiroteio ocorrera outro fato de interesse no Largo do Depósito, até onde avançara numeroso grupo de amotinados da Saúde. Travou-se tiroteio entre eles e uma força de Polícia e do Exército ali de serviço. A luta foi tremenda e, no meio dos turbulentos, avultava em denodo, numa bravura de verdadeira fera, um crioulo alto e reforçado, que era o chefe dos grupos da Saúde. Esse indivíduo empunhava um revólver em cada mão e desfechava-o seguidamente sobre a força e, quando esta pôs o grupo em debandada, ainda ficou a lutar, em resistência aos soldados, dos quais prostrou um morto e dois gravemente feridos.

A MORTE, O EXILIO, A ANISTIA: CADA QUAL TEM SUA PARTE

Sufocada prontamente uma revolta na Bahia que se articulava com a conspiração militar do Rio, passou-se a pôr a casa em ordem. Lauro Sodré é preso e processado, até que sai o decreto de anistia, em setembro de 1905. O General Silveira Travassos morre dos ferimentos recebidos em combate. As Escolas Militar (Praia Vermelha) e Preparatória (Realengo) são extintas; seus cadetes, remetidos para o Sul, são dispersados pelas unidades de fronteira e, depois, excluídos do Exército; Serzedelo Corrêa, outro dos implicados, vai para o desterro em Mato Grosso. Os positivistas, já dia 16, tiram a sua charanga da parada, com uma nota em que condenam “o movimento revolucionário atual” e seus líderes “que se dizem positivistas”. O povo sepulta seus mortos, visita os feridos nos hospitais, volta a cheirar a poeira das obras e a trabalhar bovinamente.

Os restos de descontentamento que lavraram na cidade serão adiante polarizados na campanha civilista de Rui Barbosa, uma tentativa eleitoral impossível de dar certo no esquema de forças da República Velha. O regime entraria num período de abalos intermitentes, até que a questão social retornasse à cena, ao fim da Primeira Guerra, numa sucessão de greves.

Algumas das idéias expostas em 1904 evoluiriam para figurar no programa dos tenentes e no ideário da Revolução de 30. Outros temas, como a crítica da vacinação, duraram alguns anos antes de serem superados. De qualquer forma, a Revolta da Vacina não resultou das providências de natureza sanitária então adotadas, salvo se considerarmos o discurso dos positivistas e dos clínicos que se sentiam afetados pelo prestígio de Oswaldo Cruz e dos experimentalistas. A questão das liberdades públicas pesou, certamente; mas outras motivações menos óbvias – aquelas que armaram o povo, do quebra-quebra às barricadas – subsistem ainda; não chegou o tempo de serem afastadas.

Quanto a Oswaldo Cruz, os percalços da regulamentação da vacina, que o bom senso mandou sobrestar por algum tempo, não prejudicaram em nada o êxito de seus projetos. A febre amarela foi extinta, a peste bubônica ficou sob controle, os níveis de incidência da varíola baixaram bastante, até que, em anos recentes, a Organização Mundial de Saúde deu por certa ou iminente sua extinção em toda a Terra.

Oswaldo Cruz terminou de construir o seu caprichoso Palácio de Manguinhos – obra que imaginou inicialmente em traços infantis, com mastro e bandeirinha tremulando – prestou notáveis serviços na extinção da febre amarela em Belém do Pará e no saneamento dos portos terminais da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. O instituto que ajudou a fundar realizou uma série de trabalhos científicos bastante significativos, tendo em vista as condições brasileiras – o despreço à pesquisa, as perseguições de cientistas, a rotina dos órgãos públicos. Lá, por exemplo, Carlos Chagas descreveu o ciclo da tripanosomíase (doença de Chagas) e batizou o micróbio causador da moléstia de *Trypanosoma cruzi*.

Nos últimos anos de sua vida, que não foi longa, Oswaldo Cruz viu-se cercado e envolvido pela incômoda celebridade que, em geral, no Brasil, exalta, dispersa, distrai e praticamente anula os homens de talento. Ao cientista fizeram entrar na Academia de Letras e, finalmente, o elegeram Prefeito de Petrópolis, cargo em que se ocupou principalmente das questões higiênicas e de educação do Município. Teve fama de mulherengo e contam biógrafos que adoecera de sífilis. Seu testamento, no entanto, nos revela um homem de princípios rígidos, racionalista e cartesiano:

Peço encarecidamente aos meus que não prolonguem o natural sentimento que trará minha morte. Que se divirtam, que passem, que ajudem o tempo na benfazeja obra de esquecer. Não há vantagem alguma de amargurar com lágrimas prolongadas os tão curtos dias de nossa existência. Portanto, não usem roupas negras que além de tudo são anti-higiênicas em nosso clima; que procurem diversões, teatros, festas, viagens, a fim de que desfaçam essa pequena nuvem que veio empanar a normalidade do viver de todos os dias. É preciso que nos conformemos com os ditames da natureza.

A meus filhos peço que se não afastem do caminho da honra, do trabalho e do dever, e que empunhem como fanal e o elevem bem alto o nome puro e honrado e imaculado que herdei como o melhor patrimônio da família, e que a eles lego como o maior bem que possuo.

Oswaldo Cruz morreu aos 44 anos, em 11 de fevereiro de 1917. Havia uma revolução em curso na Rússia, pressões para que o Brasil declarasse guerra à Alemanha. Rodrigues Alves apresentava-se como candidato, pela segunda vez, à Presidência da República, cargo para o qual seria eleito e do qual não tomaria posse, por motivo de falecimento.

BIBLIOGRAFIA

ATHAYDE, Raimundo A. de. *Pereira Passos, o reformador do Rio de Janeiro*. A Noite, 1945.

AVELLAR, Hélio de Alcântara. *História administrativa e econômica do Brasil*. Rio de Janeiro, Fename, 1970.

CARONE, Edgar, *A República Velha (Evolução política)*. São Paulo, Difel, 1971.

DUNLOP, Charles Julien. *Apontamentos para a história dos bondes do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Laemmert, 1945.

FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo, Difel, 1977.

SANTOS, Josel Rufino dos. *Quatro dias de rebelião* (novela). Rio de Janeiro, José Olympio, 1980.

SILVA, Marília T. Barbosa et SANTOS, Lygia. *Paulo da Portela*. Rio de Janeiro, Funarte, 1979.

Periódicos

Edições do *Jornal do Brasil*, *O Paiz*, *Correio da Manhã* (1901); *Jornal do Brasil*, *Correio da Manhã*, *Jornal do Commercio*, *Gazeta de Notícias* (1904); *O Jornal* (1915); *Jornal do Brasil*, *O Globo*, *Correio da Manhã* (1959); *Jornal do Brasil*, *Correio da Manhã*, *Última Hora* (1962); *Jornal do Brasil* (1981) – em coleções da Biblioteca Nacional.

Fontes impressas

ALVES, Guillard Martins. *A Fundação Oswaldo Cruz nos seus oitenta anos*. Fiocruz (mimeografado)

COURA, J. Rodrigued. *Desenvolvimento da pesquisa biomédica no Brasil*. Fiocruz (mimeografado)

HISTÓRIA DOS BONDES DO RIO DE JANEIRO, Companhia de Transportes Coletivos (folheto, s.d.)

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO ENTRE RIO E NITERÓI. Departamento de Relações Públicas das Organizações Carreteiro, 1956. (mimeografado)

O EDIFÍCIO PRINCIPAL DO INSTITUTO OSWALDO CRUZ. Fiocruz (mimeografado)

SUNI, Mikhael, *A vacinação obrigatória*. Rio de Janeiro, Apostolado Positivista, 1908 (folheto)