

Cidadania e Trabalhadores:

COCHEIROS E CARROCEIROS NO
RIO DE JANEIRO (1870-1906)

Paulo Cruz Terra





Cidadania e Trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)







Cidadania e Trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)

Paulo Cruz Terra

Rio de Janeiro 2013





Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro
Eduardo Paes

Vice -Prefeito
Adilson Nogueira Pires

Secretário Chefe da Casa Civil
Pedro Paulo Carvalho Teixeira

Comissão Julgadora composta pelos Profs Drs.
André Luiz Vieira de Campos,
Beatriz Kushnir
Ismênia de Lima Martins
Paulo Knauss
Tânia Maria Bessone

Diretora do Arquivo Geral da Cidade
Beatriz Kushnir

Gerente de Pesquisa
Sandra Horta

Revisão
Claudia Boccia

Projeto Gráfico
www.ideiad.com.br

Foto da capa
"Bonde Madureira - Irajá 1937, Malta" –
Acervo Fotográfico da Light.

Terra, Paulo Cruz

T 323c Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870 – 1906). – Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/ Casa Civil/ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013. 308 p. : il.

ISBN 978-85-88530-13-3

Prêmio Carioca de Monografia 2012

1. Transportes – Rio de Janeiro (RJ) – História (1870 – 1906).
2. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Acervo. I. AGCRJ. II. Título.

CDD 388.098153





Dedico este livro ao meu querido avô Zé da Cruz, que no seu dia a dia lutou por direitos e por um Brasil melhor.







Agradecimentos

Este livro é resultado da minha tese de doutorado, defendida na Universidade Federal Fluminense, em março de 2012. Naquela ocasião, tive a oportunidade de agradecer o carinho de muita gente, mas faço questão de reforçar aqui o meu apreço. Alguns elementos foram fundamentais para a execução da pesquisa, como a bolsa concedida pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e a bolsa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) no estágio no exterior. Figuras essenciais também foram os trabalhadores dos arquivos e bibliotecas em que pesquisei. Vitor Manoel Fonseca, do Arquivo Nacional, em especial, foi muito solícito ao me auxiliar na busca da documentação das associações. Ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, instituição que frequento desde a graduação, fica o agradecimento especial pela oportunidade de publicar meu livro.

Gladys Sabina Ribeiro foi minha orientadora desde o mestrado e pude, ao longo desses anos, contar com sua leitura atenta e críticas pertinentes, assim como seu apoio e carinho. Muito obrigado pela confiança em meu trabalho.

Agradeço aos funcionários da Secretaria da Pós-Graduação em História, da Universidade Federal Fluminense, pela ajuda para solucionar as várias questões burocráticas. Silvana, em especial, tratou-me com muito carinho e torceu por mim. O professor Carlos Gabriel Guimarães me deu boas dicas de pesquisa, além de seu apoio ter sido fundamental na minha ida a Portugal. A professora Martha Abreu me ajudou em um momento importante, fica aqui o meu muito obrigado.

Apreendi bastante com os companheiros do Grupo de Pesquisa Mundos de Trabalho, da UFF. Agradeço pela discussão atenta de parte do meu trabalho, pelas dicas preciosas de leitura e pelas reuniões divertidas. Ao professor Marcelo Badaró Mattos, o meu reconhecimento pela sua imensa generosidade.

Os professores Marcelo Mattos, Alexandre Fortes e Ismênia Martins deram sugestões e fizeram críticas fundamentais na





banca de qualificação. Marcelo e Ismênia participaram ainda da banca de defesa, que contou também com os professores Sidney Chalhoub e Paulo Fontes, todos profissionais que admiro muito e cujas arguições me fizeram aprender e refletir.

Depois da defesa, Ismênia auxiliou-me imensamente e confesso que aprendo muito no convívio com essa grande mestra. Ao Paulo Fontes e Alexandre Fortes, agradeço o convite para participar de um importante projeto.

Em Portugal, contei com o apoio do professor Rui Ramos, que mostrou as possibilidades de pesquisa nos arquivos alfacinhas, bem como das pesquisadoras Maria Goretti Matias, Heloísa Paulo e Raquel Varela. Pelas ruas do Bairro Alto, Julia Monnerat Barbosa e eu descobrimos muitas afinidades, surgindo daí uma grande amizade.

Agradeço aos vários amigos com quem pude compartilhar a angústia e aliviar a tensão. Gabriela me auxiliou na pesquisa e tornou-se uma afilhada, como ela gosta de dizer. Aline Pereira foi parceira desde as dúvidas práticas até as crises mais existenciais. Renata Moraes foi companheira das tardes de curso e me deu um auxílio na reta final. Eneida Sela revisou a tese e também o material para o livro com muito afeto. Larissa Corrêa chegou recentemente na minha vida, mas me brindou com sua amizade carinhosa e sincera.

Aos amigos de longa data, também tenho muito a agradecer. Roberta e Mariana me receberam em Campinas sempre com um sorriso e muitas histórias, o mesmo posso dizer de Mariana Sombrio. Gisela e Lívia abriram não só as portas de suas casas em Sampa, mas também me acolheram com muito amor. Pollyanna, mesmo estando longe, soube se fazer presente e continua me apoiando sempre. Bruno, Felipe, Leandro, Mario e Nina vibraram com as conquistas e trouxeram alegria para minha vida. Renata Fortes me presenteou com a foto do verso do livro, tirada numa tarde deliciosa em Barcelona.

Cristiane Miyasaka e Lerice Garzoni são parceiras de vida acadêmica desde a graduação. As duas leram e comentaram partes do texto, além de copiarem documentos, enviarem livros etc. Cris ainda me ajudou imensamente nos aspectos técnicos, organizando bancos de dados e tratando imagens. Só posso dizer que aprendo muito com as duas e que é sempre um prazer compartilhar as delícias e as dores do nosso ofício.





A minha família continua sendo meu porto seguro. Os meus tios foram sempre atenciosos com minha saúde. Com açúcar e com afeto, a casa da minha avó Maria cura todos os males. Dadade continua cuidando de mim e fazendo as melhores torradas do mundo. Mariana e Clarice, mais que irmãs, são parceiras nas horas difíceis e nas comemorações. Lia, Noa e, mais recentemente, Malu, alegam a vida do tio. Já minha mãe sempre me incentivou a ir além e me deu o suporte necessário para tal, seu amor e confiança são minhas maiores fontes de energia. Sérgio soube aguentar, com toda a paciência e carinho, as minhas ausências, minhas crises de mau humor e os livros e papéis espalhados pela casa.







Sumário

Apresentação	13
Introdução	17
Capítulo 1: História social do transporte do Rio de Janeiro – final do século XIX e início do XX	35
1.1 Os transportes nas linhas... do papel	38
1.2 Mudam-se os transportes, mudam-se os trabalhadores?	43
1.3 Revolução dos transportes?	54
1.4 Os bondes e as transformações do espaço urbano	61
1.5 Os usuários e os bondes, essas terríveis máquinas de destruição	76
1.6 Os passageiros no teatro das ruas	84
1.7 Os trabalhadores e as empresas de transporte	89
Capítulo 2: Os cocheiros e carroceiros e as leis	119
2.1 O Estado e a regulamentação das relações de trabalho	126
2.2 O Estado republicano e o controle sobre os trabalhadores	150
Capítulo 3: Greves: os trabalhadores entram em cena	179
3.1 Como se contam as greves	181
3.2 Cenário de greves	188
3.3 “Nunca houve greves contra a lei”: as motivações das greves	195
3.4 Afinal, quem eram os grevistas?	203
3.5 Virem os bondes e arranquem os trilhos: organização e ação das greves	213
Capítulo 4: Os cocheiros e carroceiros e o movimento operário	233
4.1 Os trabalhadores e o associativismo	235
4.2 Eram os cocheiros e carroceiros amarelos?	250
4.3 A trajetória de Mariano Garcia	254
4.4 Imigrantes portugueses e o movimento operário	265
Epílogo: Cidadania e trabalhadores no Rio de Janeiro – final do século XIX e início do XX	283
Fontes e Bibliografia	295







Apresentação

Cocheiros e carroceiros, no período entre 1870 e 1906, são o tema central deste livro, resultado da tese de doutorado defendida na Universidade Federal Fluminense (UFF), em 2012. Esses trabalhadores fizeram vinte e duas greves no período e reuniram-se em duas combativas associações: a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, criada em 17 de abril de 1881, e a Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, fundada em 23 de setembro de 1906.

Já há muito a força dos trabalhadores ligados ao transporte era conhecida no Império. A primeira greve com alto nível de organização que afetou este setor, e que se tem notícia, aconteceu na Bahia, em 1857¹. Ganhadores negros, africanos e brasileiros, escravos, livres ou libertos, que se reuniam em cantos e transportavam de tudo pelas ruas de Salvador, pararam esse serviço e criaram uma situação insustentável para os negócios da cidade. A ideia era controlar a população chamada de cor, uma vez que a Câmara Municipal pretendia que todos se cadastrassem e carregassem placas de metal, bastante caras, penduradas ao pescoço. Em 1887, novo protesto se deu. Desta vez, teve como objeto de contestação o Livro de Matrículas dos ganhadores, que passaram a usar também carroças de duas rodas ou carros com quatro rodas pequenas².

Bem como em Salvador, no Rio de Janeiro se tem igualmente notícia da organização de escravizados em irmandades religiosas e sociedades de trabalhadores ao longo do século XIX, mesmo que fossem proibidos por lei. As irmandades religiosas tinham função de poupança e até realizavam empréstimos, como mostrou Mary Karasch³. Já Rafael Costa cuidou das associações de trabalhadores escravizados que se reuniam ao redor de várias categorias profissionais e que criavam identidades várias, inclusive étnicas⁴.

Ao observarmos a formação do mercado de trabalho na cidade e da classe trabalhadora, durante todo o século XIX, constatamos ter sido fundamental a convivência entre escravos e livres. Embora a escravidão fosse a sua marca definitiva e o assalariamento não fosse completo e não contemplasse formas clássicas de pagamento de salários, havia forte competição entre livres pobres, escravos ao ganho e libertos. Imigrantes portugueses pobres e desvalidos emigravam com tenra idade e desde fins do século XVIII⁵, atendendo às necessidades dos setores secundário e terciário brasileiros, hierarquizavam este mercado de acordo com a etnia ou a nacionalidade atribuída. Não foi à toa que a lei de 13 de setembro de 1830 regulava as relações de trabalho por meio de contrato por escrito: se estava bem perto da data final para fazer cumprir



o acordado na Convenção de 1826, que prometia a abolição do tráfico no Brasil em 1831⁶. Previa-se a prestação de trabalho por homens livres e libertos, brasileiros e estrangeiros. A lei tratava dos portugueses e dos africanos livres e, sem mencionar os “escravos” e a instituição da “escravidão”, incluía em seu artigo 7º a possibilidade de se contratar africanos já existentes no Brasil - logo, “estrangeiros” -, mas proibia a celebração de contratos com “africanos bárbaros”, chegados após a lei que suprimiria o tráfico⁷.

Portanto, a convivência de homens livres pobres, escravos e libertos no mundo do trabalho foi realidade efetiva ao longo do Oitocentos e a concorrência entre eles, mencionada por Luiz Felipe Alencastro⁸ para as fases luso africana (até 1870) e luso-brasileira (a partir de 1870), já acontecia bem antes, na primeira metade do XIX e na fase que denominou de africana (até 1850).

Foi seguindo essas pistas que Paulo Cruz Terra escreveu uma instigante dissertação de mestrado sobre carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro entre 1824 e 1870⁹. Posteriormente, seguiu com o tema em seu doutorado para o período entre 1870 e 1906.

Centrando nos cocheiros e carroceiros, categoria pouco estudada, Paulo Terra analisou o papel dos trabalhadores no processo de formação da cidadania no Brasil. Nesse trabalho, agora publicado em livro, abordou as diferentes esferas de luta por direitos: as associações em que os trabalhadores estavam envolvidos (tanto mutualistas quanto de resistência); as greves (tendo os cocheiros e carroceiros se constituído na categoria que mais realizou paralisações no referido recorte temporal); além dos requerimentos e abaixo assinados enviados pelos trabalhadores ao poder público.

Tratou igualmente de outras dimensões da cidadania, como a relação da população com o Estado enquanto objeto de normatização da vida coletiva. Uma das contribuições mais importantes desse livro é mostrar uma série de leis, em âmbito municipal e federal, assim como regulamentos policiais que incidiram diretamente sobre o serviço dos cocheiros e carroceiros. As tentativas de normalização e controle foram, inclusive, elementos fundamentais de mobilização dos trabalhadores do transporte: tornaram-se inclusive um dos principais motivos das greves realizadas por eles.

Outro tema absolutamente original abordado são os movimentos de passageiros, conhecidos como quebra-quebras. Lançou de nova perspectiva luzes sobre a já conhecida “Revolta do Vintém”, bem como investigou movimentos que não haviam sido analisados, como os ocorridos em 1901 e 1902. Relacionou esses motins com as constantes queixas em relação aos serviços, mostrando como foram uma forma de expor suas demandas e lutar por direitos.

Ao analisar as práticas contestatórias dos cocheiros e carroceiros, bem como da população em geral em relação ao transporte, o autor revelou a

intensa participação política daquelas pessoas, que eram conscientes dos seus direitos e estavam prontas a cobrá-los nas ruas da cidade e nas esferas institucionais do poder público. Diga-se de passagem, as contestações e lutas populares vão longe no tempo, podemos mapeá-las ao menos desde a chamada Independência do Brasil.

Mas, detendo-se ao período de passagem do século XIX para o XX, Paulo Terra abre um franco diálogo com José Murilo de Carvalho: mostra que a cidadania não pode ser vista em negativo muito menos como Estadania. Tampouco a população era bestializada¹⁰. Atuava de modo a afetar as instituições estatais e acabava dando rumo distinto ao que a lei estabelecia, ao usá-la em seu próprio proveito. Dessa forma, o seu trabalho contribui com a senda aberta por outras pesquisas que revelam serem os movimentos populares propositivos: hoje, como naquele tempo, as pessoas sentem-se e sabem-se portadora de direitos.

Tendo em vista que a cidadania não foi e não é um conceito unívoco e destituído de conflitos, este livro mostra como esta parcela da classe trabalhadora lidava com o que entendia serem seus direitos, como os reivindicava e como o Estado e o patronato reagem a esses enfrentamentos. Longe de serem apenas reativos, os movimentos eram propositivos. Estes pressupostos balizam as análises feitas pelo autor sobre os cocheiros e carroceiros no período, que se debruçou sobre um rico e volumoso conjunto de fontes: periódicos diversos, leis, licenças, requerimentos, debates da Câmara Municipal e registros policiais. Além disso, realizou uma pesquisa em arquivos portugueses, tecendo uma perspicaz comparação entre os trabalhadores do transporte de Lisboa e os do Rio de Janeiro. A utilização de uma vasta bibliografia nacional e internacional também constitui uma marca desse trabalho, pois alarga e aprofunda a nossa visão sobre o período e sobre o tema.

O livro é, sem dúvida, uma contribuição fundamental para a história dos transportes na cidade do Rio de Janeiro. Contudo, é leitura necessária e obrigatória para os que querem refletir sobre os caminhos percorridos pelos que lutaram e lutam pela cidadania. Contribui, assim, para as análises sobre a formação da classe trabalhadora carioca, ao esmiuçar as formas de organização e de protesto dos cocheiros e carroceiros e, principalmente, ao demonstrar que os trabalhadores já tinham conhecimento de um amplo conjunto de leis e de regulamentos desde o século XIX. Trata-se de um trabalho erudito, porém de fácil leitura e de escrita impecável.

Rio de Janeiro, 15 de junho de 2013.

Gladys Sabina Ribeiro

Prof.^a do Departamento de História-UFF



NOTAS

¹ João José Reis. “A greve negra na Bahia”. *Revista USP*, 18.

² João José Reis. “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.

³ Mary Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁴ Rafael Maul de Carvalho Costa. *Trabalhadores do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX: algumas experiências organizativas*. Niterói, Dissertação de Metrado – UFF, 2006.

⁵ Joel Serrão. “Emigração”. In: *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1965, p. 20. Para este autor, emigração foi concebida como movimento efetuado por particulares, seguindo necessidades pessoais. Serrão distinguiu emigração de colonização, sendo o emigrante o gênero e o colonizador a espécie. Quer dizer que o emigrante abandonava o país por motivos pessoais, enquanto o colonizador obedecia a uma missão dada pelo Estado.

⁶ Lei de 13 /09/1830. *Coleção das leis do Império do Brasil de 1830*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, Parte Primeira, pp. 32-33

⁷ Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2000. Ver capítulo 2.

⁸ Luiz Felipe Alencastro. “Prolétaires et esclavages: immigrés portugais et captifs africains à Rio de Janeiro 1850-1872”. *Cahiers du C.R.I.A.R.* n° 4. Publicação da Université de Rouen, 1984. Posteriormente, este argumento foi aprofundado em sua tese de Doutorado, cujo capítulo X tem o mesmo título do artigo acima.. Ver: Luiz Filipe Alencastro. *Le Commerce des Vivants: Traite d’Esclavages et ‘Pax Lusitana’ dans l’Atlantique Sud*. Paris, 1985-1986. 2 vol. Tese de Doutorado. Departamento de História - Université de Paris X.

⁹ Paulo Cruz Terra. *Tudo que transporte e carga é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Niterói, Dissertação de Mestrado – UFF, 2007.

¹⁰ José Murilo de Carvalho. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.





Introdução

Em dezembro de 1872, a Câmara Municipal do Rio de Janeiro contratou a empresa Nunes de Souza & Cia. para o serviço de remoção de lixo das residências. Ao longo do ano seguinte houve uma enorme polêmica sobre esse contrato, tendo como seu principal opositor Luiz Fortunato Filho, advogado dos carroceiros que, anteriormente, trabalhavam por conta própria na empreitada. Ele alegou, em diversas cartas publicadas nos periódicos e requerimentos enviados às autoridades competentes, que tal empresa representaria o monopólio do serviço, contrariando assim a liberdade de indústria e a liberdade de os próprios moradores escolherem pessoas de sua confiança para realizarem a tarefa.¹

A Câmara Municipal, como forma de instituir o monopólio, deixou de conceder as licenças para os carroceiros de lixo exercerem seu ofício e apreendeu os veículos daqueles que continuaram a trabalhar. Diante dos detritos que se acumulavam nas ruas – tanto porque a empresa não deu conta da demanda como pela recusa de alguns moradores em contratar o serviço –, a Câmara liberou novamente as licenças aos carroceiros. Estes, por sua vez, se recusaram a voltar ao trabalho alegando que a permissão era condicional e poderia ser removida a qualquer momento: declaravam, assim, uma greve pleiteando que a instituição camarária lhes garantisse o direito de trabalhar.²

Em dezembro de 1906, a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas apresentou aos proprietários de veículos uma tabela de reivindicações que incluía o aumento da remuneração dos condutores de diversos tipos de mercadoria, e a redução das jornadas de trabalho, que deveriam ser das seis horas da manhã às seis da tarde, reservando ainda aos domingos apenas o meio período matutino. Como os proprietários de veículos não responderam às reclamações no prazo estipulado, a assembleia da associação decidiu iniciar a greve em 16 de dezembro. A paralisação do trabalho trouxe “grande perturbação ao movimento comercial, privado dos meios naturais de transporte, não só dos produtos locais que interessam a vida cotidiana, como dos que constituem objeto de importação e exportação”.³

A greve estendeu-se por pelo menos 11 dias e o período foi marcado por negociações entre proprietários e trabalhadores. Os periódicos registraram também diversos casos de conflitos entre trabalhadores e prisões dos envolvidos no movimento, revelando um forte esquema de repressão policial.⁴

Os dois episódios aqui citados apresentam os personagens centrais do livro: os cocheiros e carroceiros da cidade do Rio de Janeiro. No período entre



1870 e 1906, eles empreenderam 22 greves, tornando-se a categoria que mais se utilizou dessa estratégia. Além disso, as paralisações realizadas por esses trabalhadores causavam grande impacto no funcionamento da cidade e na vida de seus habitantes, já que afetavam diretamente a circulação de pessoas e mercadorias e, eventualmente, cessavam serviços básicos tais como a remoção de lixo das casas. Apesar da importância dessas greves, o tema tem recebido pouca ou nenhuma atenção da bibliografia.⁵

O Rio de Janeiro foi, no referido intervalo temporal, a cidade mais populosa do país e também seu centro político. Essa característica fazia com que algumas paralisações dos cocheiros e carroceiros envolvessem não só os poderes locais, mas também ministérios e o Imperador D. Pedro II – ou, após 1889, os presidentes da República. O Rio de Janeiro não era apenas um cenário onde se desenvolvia o setor de transporte, pois este agia diretamente nas transformações do espaço urbano, como veremos no primeiro capítulo. Essa esfera constituiu ainda um dos maiores polos de mobilizações e conflitos na capital entre décadas de 1880 e 1900. Além das paralisações organizadas pelos trabalhadores envolvidos diretamente no seguimento, havia ainda os movimentos feitos pelos usuários desse serviço, sendo o mais conhecido deles a chamada Revolta do Vintém.⁶

As duas greves mencionadas anteriormente correspondem também ao recorte cronológico do presente estudo. A partir da década de 1870, foram criadas várias companhias de abastecimento de mercadorias e de transporte de passageiros. Estas passaram a utilizar os bondes, surgidos na cidade em 1868, e transformaram substancialmente o setor de transporte, pois aumentaram o volume e a regularidade dos deslocamentos. Já 1906 foi uma data importante por outros motivos além da criação da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, e a organização de sua primeira greve. Até esse ano, o transporte de passageiros era realizado principalmente por quatro grandes companhias (Jardim Botânico, Carris Urbanos, Villa Isabel e São Christovão); a partir de 1907, passou a ser praticamente monopolizado pela empresa canadense Light & Power.

O ano de 1906 foi ainda de grande relevância para o movimento operário em geral, especialmente o da cidade do Rio de Janeiro. Ocorreram diversos eventos como o relançamento da Gazeta Operária – importante porta-voz do movimento sindical, ligado aos cocheiros e carroceiros –, a fundação do Partido Operário Brasileiro – o primeiro formado com base nos sindicatos –, além da realização do Congresso Operário.⁷ Assim, na época correspondente aos limites temporais deste livro (1870 a 1906), a categoria de trabalhadores aqui investigada ganhou peso na infraestrutura da cidade e também no movimento operário, por meio das várias paralisações e da criação de associações.⁸ Além disso, a análise dessa periodização ajuda a romper um



tabu da historiografia do trabalho do Brasil ao retomar como os trabalhadores viviam e conviviam num período anterior à abolição dos escravos.⁹

Este estudo trata não só das greves dos cocheiros e carroceiros, mas ainda das associações criadas por eles. As formas de organização e mobilização desenvolvidas por esses trabalhadores são esferas privilegiadas para averiguar suas noções de direitos e as maneiras encontradas para lutar pelo que acreditavam. Ao focar essa categoria específica, pretendo verticalizar a análise de um aspecto ainda pouco explorado pela historiografia: o papel dos trabalhadores no processo de formação da cidadania no Brasil, principalmente no Império e na Primeira República.

Cidadanias

Publicado em 1950, o ensaio “Cidadania, classe social e *status*”, do sociólogo britânico Thomas Humprey Marshall, é uma referência clássica para os estudos sobre cidadania no Brasil e no âmbito internacional.¹⁰ O autor analisa o desenvolvimento da cidadania no contexto histórico inglês e distingue três dimensões básicas do conceito, sempre vinculadas à ideia de direitos. Segundo Marshall, os direitos civis são aqueles que asseguram “a liberdade individual – liberdade de ir e vir, liberdade de imprensa, pensamento e fé, o direito à propriedade e de concluir contratos válidos e o direito à justiça”.¹¹ Os direitos políticos, por sua vez, dizem respeito à participação do indivíduo no exercício político, como eleitor de membros de uma organização investida de autoridade política ou enquanto membro de tal organismo. Já os direitos sociais referem-se “a tudo que ia desde o direito ao mínimo de bem-estar econômico e segurança ao direito de participar, por completo, na herança social”.¹² Na Grã-Bretanha os direitos civis, políticos e sociais foram formulados respectivamente nos séculos XVIII, XIX e XX. Inicialmente os três direitos estavam fundidos, como consequência da amalgamação das instituições que, após se separarem, deram rumos próprios a cada instância.

Na análise desse autor, o desenvolvimento da cidadania deu-se a partir do Estado, que teria transmitido seus valores às massas menos favorecidas. Marshall afirma que a classe operária, mesmo no final do século XIX, “não exercia um poder político efetivo” pois não possuía “o direito de voto nem tinha ainda aprendido a fazer uso do mesmo”.¹³ Porém, ele indica que o sindicalismo criou um sistema de cidadania industrial paralelo e complementar ao sistema de cidadania política. Até então, os direitos políticos eram usados para a ação coletiva por intermédio do Parlamento e dos conselhos locais, enquanto os direitos civis eram exercidos individualmente. Os sindicatos subverteram essa ordem à medida que os trabalhadores utilizaram coletivamente os direitos



civis como instrumento para elevar seu *status* social e econômico, isto é, “para firmar a reivindicação segundo a qual eles, como cidadãos, estavam habilitados a certos direitos sociais”.¹⁴

A perspectiva apontada por Marshall é instigante pois permite pensar como os trabalhadores utilizaram os direitos civis para conseguir direitos sociais, mas é restritiva por pensar somente na atuação dos sindicatos. Além disso, ao considerar a cidadania industrial como paralela ao sistema de cidadania política, o autor não possibilita verificar como as diferentes dimensões da cidadania se relacionam.

O modelo de evolução dos direitos relativos à cidadania proposto por Marshall foi criticado por Maurice Roche, que afirma não haver conexões entre os elementos, e que aquele não teria visto conflitos de valor e de princípios entre esses direitos.¹⁵ Roche aponta também uma tendência, em Marshall, de subestimar as dimensões políticas ao ver a história mais como progresso e evolução social do que como um processo de conflitos políticos. Marshall não teria considerado ainda dois elementos da história política britânica fundamentais para se entender o desenvolvimento da cidadania nesse contexto: a monarquia e o império.¹⁶

Outras críticas foram feitas por Anthony Giddens e Bryan Turner. O primeiro assinala que Marshall apresenta uma visão homogênea e unificada dos direitos de cidadania. Para Giddens, os direitos liberais – que foram frutos dos esforços da burguesia – não podem ser comparados às reivindicações por assistência social desenvolvidas pelo socialismo e outras formas de ação da classe trabalhadora.¹⁷

Turner, por sua vez, critica Marshall por não ter abordado a noção de conflito social como motor do percurso da cidadania. Apesar de ele ter distinguido os vários tipos de direitos de cidadania, não desenvolveu qualquer olhar sobre a cidadania ativa e passiva. Como forma de superar a concepção unificada e monolítica de Marshall, Turner apresenta um modelo sociológico de cidadania baseado em dois eixos: de baixo para cima ou de cima para baixo, e a dicotomia entre privado e público. As diferentes combinações entre os eixos dariam lugar a quatro tipos de cidadania.

No primeiro, a cidadania é conquistada de baixo para cima dentro do espaço público, cujo exemplo é a trajetória revolucionária francesa. No segundo tipo, a cidadania também seria obtida de baixo para cima, porém dentro do espaço privado, representado pelo caso norte-americano. O terceiro refere-se à experiência inglesa, que configuraria uma democracia passiva que reconhece a função legítima das Cortes, instituições representativas e sistema estatal de bem-estar social, embora não houvesse uma tradição de luta pelos direitos de cidadania. Finalmente, a cidadania construída de cima para baixo dentro do espaço privado teria como exemplo a Alemanha. Na tradição

germânica, a “cidadania fica numa relação passiva com o Estado porque é primeiramente um efeito da ação estatal”.¹⁸

O elemento interessante da análise de Turner é justamente a possibilidade de a construção da cidadania não ser comandada apenas de cima para baixo, além da indicação de que a cidadania é impulsionada pelo desenvolvimento de conflitos e lutas dentro da arena política e cultural, isto é, com grupos sociais que competem entre si para obterem recursos. Entretanto, a proposta de Turner resulta estática, como geralmente acontece com os modelos: mesmo que apresentem diferentes variáveis, os diversos contextos recebem apenas uma configuração. Assim, no caso inglês, a cidadania teria sido constituída de cima para baixo dentro do espaço público, pois não havia uma tradição de luta por direitos. Contudo, o próprio Marshall reconhece que os sindicatos ingleses tiveram um papel importante ao criar a cidadania industrial, e Giddens mencionou as reivindicações por assistência social desenvolvidas pelas formas de ação da classe trabalhadora.

Como vimos, existem diferentes concepções teóricas de cidadania, por isso utilizei o termo no plural para o título deste item do livro. A própria ideia de cidadania, entretanto, é contestada. Para Karl Marx, a cidadania da teoria burguesa é apenas uma abstração que mascara os conflitos reais ocorridos nas estruturas básicas da sociedade.¹⁹ Em *A ideologia alemã*, texto de 1844, ele aponta a distinção entre o “homem” e o “cidadão” na sociedade burguesa. O primeiro seria definido pelos direitos do homem, que nada mais seriam “do que os direitos do *membro da sociedade burguesa*, isto é, do homem egoísta, do homem separado do homem e da comunidade”.²⁰ Já o “cidadão” era uma abstração “artificial, o homem como pessoa *alegórica, moral*”.²¹ A emancipação humana, em seus textos de juventude, seria aquela que permitia a absorção do cidadão abstrato pelo homem individual, que faria deste, no cotidiano, um ser solidário com os seus semelhantes.²² Essa concepção de cidadania de Marx deve ser entendida na relação com sua visão sobre o Direito, considerado parte integrante da ideologia da classe dominante, garantindo assim sua permanência no poder e a desigualdade social.²³ Contudo, as discussões sobre direitos e leis assumiram diferentes perspectivas entre os marxistas.²⁴

Uma análise importante nesse sentido foi empreendida por Edward Palmer Thompson a respeito da chamada Lei Negra, criada em 1723 na Inglaterra e que previa pena capital para infrações como ferimento, caça ou roubo de veados ou gamos, bem como para a pesca ou a caça clandestina de lebres, coelhos e peixes. Segundo o autor, a Lei Negra estava atrelada aos interesses dos proprietários, especialmente os da oligarquia Whig, que encontrou nela um meio de legitimar sua propriedade e seu *status*. Porém, Thompson adverte:

o que muitas vezes estava em questão não era a propriedade defendida pela lei contra a não propriedade; eram outras definições dos direitos de propriedade; para

*o proprietário de terras, o fechamento das terras comunais; para o trabalhador rural, os direitos comunais; para os funcionários das florestas, 'terrenos preservados' para os servos; para os habitantes da floresta, o direito de apanhar torrões de grama.*²⁵

As diversas visões sobre os direitos estavam em disputa e faziam com que a lei se tornasse um campo de conflito. Thompson reconhece que o dispositivo legal era um meio de dominação de classe, mas que possuía características próprias, indicando ainda uma diferença entre o poder arbitrário e o domínio da lei. Segundo ele, a “condição prévia essencial para a eficácia da lei, em sua função ideológica, é a de que mostre uma independência frente a manipulações flagrantes e pareça ser justa”.²⁶ A lei, por seu caráter igualitário e universal, não poderia ser de uso exclusivo das classes dominantes, e a utilização dela pelos dominados foi um dos fatores que apontam seu caráter complexo e contraditório, devendo ser entendida no contexto das relações sociais e não apenas como um instrumento de dominação de classe, uma imposição externa. Segundo Maya Valeriano, “Thompson discordava de um conceito de controle social a partir de uma visão de um Estado ‘objeto’, artefato institucional para defender os interesses da classe dominante”.²⁷ O autor dialoga, pois, com as visões sobre o Direito presentes em Marx e em determinada vertente do marxismo.

Embora Thompson não utilize a categoria “cidadania”, a perspectiva apontada por ele – a lei como um instrumento de dominação classista, mas também uma arena de conflitos que comporta diversas concepções de direitos – torna-se uma sugestão de reflexão crucial em minha análise das visões sobre direitos de um grupo de trabalhadores em um contexto histórico específico. Outro ponto fundamental é que as leis eram frutos das relações sociais e não meras imposições de um Estado objeto.²⁸

Cidadania no Brasil

As discussões sobre cidadania e sua relação com os trabalhadores só adentraram mais efetivamente o ambiente acadêmico brasileiro a partir da década de 1980. Alexandre Fortes identificou a emergência do “discurso da cidadania” à “campanha pelas eleições diretas para Presidência da República, em 1984”, e também ao “movimento pelo *impeachment* do presidente Collor em 1992”.²⁹ Embora apresentando suas particularidades, os dois movimentos contaram com mobilizações de alcance nacional que foram às praças na defesa de suas bandeiras. Essas experiências, sobretudo a segunda, propiciaram a revisão das interpretações sobre as relações entre sociedade e política, tornando-se o tema da cidadania um elemento central.



Um dos estudiosos que mais tem se dedicado à análise da construção da cidadania no Brasil é José Murilo de Carvalho. Partindo do modelo de desenvolvimento de cidadania proposto por Marshall, Carvalho afirma que o caso inglês não se aplica ao Brasil porque aqui se deu maior ênfase ao direito social em detrimento de outros; além disso, porque houve uma alteração na sequência em que os direitos foram adquiridos, sendo que entre nós o social veio antes dos outros.³⁰

Esse autor cita outros modelos interpretativos que seriam úteis para analisar o caso brasileiro, como o de Turner, e aquele estabelecido por Gabriel Almond e Sidney Verba – que incluía três tipos de cultura política: a súdita, a participativa e a paroquial ou localista.³¹ A hipótese central de Carvalho é que “nossa tradição oitocentista está mais próxima de um estilo de cidadania construída de cima para baixo, em que predominaria a cultura política súdita, quando não a paroquial”.³² Assim, a formação da cidadania no país deu-se de cima para baixo, tendo o Estado desenvolvido um papel fundamental. Ele utilizou a expressão “estadania” justamente para definir a ampla força estatal nesse processo. Se, por um lado, o Estado cooptaria seletivamente os cidadãos, por outro, “os cidadãos buscam o Estado para o atendimento de interesses privados”.³³

Do ponto de vista do exercício da cidadania política, segundo Carvalho, a participação na política oficial era limitada a pequenos grupos, enquanto o povo não era politicamente organizado e não tinha consciência do sentido do voto. Apesar disso, existia na população uma “percepção intuitiva e pouco elaborada de direitos e deveres que às vezes explodiam em reações violentas”.³⁴ Portanto, o autor não considera que a população tinha um papel nulo na construção da cidadania no Brasil. Segundo ele, nas várias revoltas populares ocorridas a partir do início do Segundo Reinado foi possível verificar que:

*apesar de não participar da política oficial, de não votar, ou de não ter consciência clara do sentido do voto, a população tinha alguma noção sobre direitos dos cidadãos e deveres do Estado. O Estado era aceito por esses cidadãos, desde que não violasse um pacto implícito de não interferir em sua vida privada, de não desrespeitar seus valores, sobretudo religiosos. Tais pessoas não poderiam ser consideradas politicamente apáticas.*³⁵

O autor expôs que esses eram movimentos reativos e não propositivos, pois se regia à interferência do Estado no cotidiano e suas tradições. Haveria nesses “rebeldes um esboço de cidadão, mesmo que em negativo”.³⁶

Para Carvalho, em termos de direitos sociais, a Primeira República foi praticamente nula. Ele apontou, inclusive, um retrocesso na legislação, argumentando que na Constituição de 1891 foi retirada do Estado a obrigação de fornecer educação primária, garantida na Constituição de 1824.³⁷ Na área



trabalhista, à exceção de uma ou outra medida, não houve ação do governo federal, cuja intervenção nas relações entre empregados e patrões dava-se por meio da ingerência da polícia.

Quanto aos direitos civis, a grande mudança consistiu justamente na abolição da escravidão, considerada o principal evento para o progresso da cidadania no período que compreendia o Império e a Primeira República:

As consequências da escravidão não atingiram apenas os negros. Do ponto de vista que aqui nos interessa – a formação do cidadão –, a escravidão afetou tanto o escravo como o senhor. Se o escravo não desenvolvia a consciência de seus direitos civis, o senhor tampouco o fazia.³⁸

A abolição incorporou os ex-escravos aos direitos civis, embora esse processo tenha sido mais formal do que real, já que a igualdade era “afirmada nas leis mas negada na prática”. Carvalho indica que no pós-abolição poucas foram as vozes que insistiram na necessidade de assistir os libertos, dando-lhes escolas, terras ou empregos, como ocorrido nos Estados Unidos. Depois da euforia da libertação, muitos ex-escravos teriam regressado a suas fazendas para trabalhar por baixos salários; outros se dirigiram às cidades, como o Rio de Janeiro, onde engrossaram a grande parcela da população sem emprego fixo.³⁹

O autor considera o movimento operário responsável por avanços inegáveis, sobretudo em relação aos direitos civis. O movimento lutava por direitos básicos dos trabalhadores, como se organizarem e fazerem greves. Os poucos direitos civis conquistados, todavia, “não puderam ser postos a serviço dos direitos políticos”. Predominava, de um lado, a estreita cooperação com o Estado, proposta por setores chamados à época de “amarelos”; de outro, a total rejeição do Estado defendida pelos anarquistas. Em nenhum dos casos teria sido forjada a cidadania política, persistindo assim a tradição de buscar melhorias através de aliança com o Estado, que caracterizaria exemplarmente a “estadania”.⁴⁰

Na proposição de Carvalho, toda manifestação popular (e mais especificamente dos trabalhadores) causava pouco ou nenhum impacto no Estado, que parecia pairar sobre as relações sociais assumindo um papel demiúrgico. A própria população aparecia como bestializada, capaz apenas de reagir. Ao invés de aprofundar a investigação de suas práticas, crenças e visões de mundo, o autor recorreu a uma moral abstrata para explicar suas ações, além de enfatizar a esfera da cidadania política, entendida como participação na política oficial, principalmente através do voto.⁴¹

Alguns autores formularam concepções bem diferentes da “cidadania em negativo” definida por Carvalho. Ricardo de Aguiar Pacheco analisou a relação entre participação popular e cidadania em Porto Alegre nos primeiros anos da República, propondo que o conceito “também comporta um feixe



de manifestações e pressões sociais exercidas pelos indivíduos, associações, coletividades ou grupos sociais na defesa de seus interesses. Essas manifestações são anteriores ou mesmo exteriores à legitimidade jurídica, e se manifestam em diferentes práticas sociais desvinculadas do aparelho de Estado”.⁴²

Vendo as expressões de rua como práticas políticas, o autor afirma que os setores populares porto-alegrenses adotaram como estratégia uma lógica que mesclava resistência e conformismo em relação às estruturas políticas da elite. Isto é, eles se apropriaram do discurso dominante e reelaboraram-no de acordo com seus interesses. Nessa análise, verifica-se uma população com papel mais ativo em relação àquele defendido por Carvalho, pois Pacheco indicou que a multidão poderia até ser politicamente subordinada, mas era socialmente proponente e conseguia defender interesses, apoiar candidatos e mesmo derrubar governos.

Outra observação relevante de Pacheco é que o cidadão não era apenas o indivíduo atribuído de certos direitos, “mas aqueles sujeitos históricos que se entendem como portadores desses direitos”, havendo diferentes representações sobre a identidade social do cidadão.⁴³ As “prerrogativas validadas como direitos inerentes aos sujeitos políticos de cada sociedade” foram definidas no embate político concretamente vivenciado pelos sujeitos.⁴⁴ Essas afirmações permitem pensar que existiam diversos sentidos de cidadania, sempre em disputa.

Diversos pesquisadores também encontraram formas bem mais ativas de participação popular daquelas presentes na análise de Carvalho. Maria Odila da Silva Dias defende que há dois polos na relação entre a Revolução Francesa e o tema da sociedade e da cidadania no Brasil oitocentista. Um deles diz respeito ao poder central, “que é o polo da soberania nacional, dos compromissos que levaram à formação de um governo propriamente central no Brasil”.⁴⁵ Esse eixo se opunha ao das províncias, que não representava “apenas a herança do mandonismo arbitrário dos potentados locais”, mas estava ligado ainda às reivindicações populares, formando o polo da soberania popular.

Dias apontou que sempre que havia revoltas nas províncias, a “Declaração do Homem”, a comemoração da Revolução Francesa e o “jacobinismo popular” eram usados como argumentos a favor de uma democracia política e racial. Era o “Brasil mulato” que reivindicava direitos políticos. Um exemplo desse jacobinismo teria ocorrido na Bahia, em 1798, quando traduções de panfletos franceses foram afixadas pelas ruas, apelando “à manifestação de uma liberdade popular, dizendo que havia chegado a hora de pardos e mulatos manifestarem seu descontentamento”.⁴⁶

Keila Grinberg, por sua vez, indica que a partir da independência política do país ocorreu uma pressão de diversos setores da sociedade brasileira pelo reconhecimento de seu direito à cidadania, afirmando “que este movimento



partiu principalmente daqueles indivíduos que tinham vivido diretamente ou através de seus antecessores a experiência da escravidão”.⁴⁷ Os africanos e seus descendentes – fossem eles escravizados, libertos e livres – adotaram diversas ações como forma de reivindicar a extensão prática e jurídica dos direitos civis que foram estabelecidos na Constituição Imperial.

As manifestações da população pelos direitos de cidadania poderiam se expressar também pelas petições encaminhadas ao Parlamento, como lembra Vantuil Pereira. Essas petições estavam inseridas no contexto da Independência e do Constitucionalismo e permitem vislumbrar um papel participativo e ativo de setores sociais então excluídos da sociedade política, ou pelo menos distante dela. Dessa forma, as petições traduziam “uma leitura acurada dos cidadãos em relação à realidade política da época e, ao reivindicar, os cidadãos procuravam alargar os seus direitos”.⁴⁸

Estratégias originais e possíveis do exercício da cidadania foram acompanhadas por Andrea Marzano e Martha Abreu através da trajetória dos artistas Eduardo das Neves e Francisco Corrêa Vasques no fim do Império e início da República. As autoras mostraram como alguns brasileiros construíram “caminhos próprios para a participação política, ao mesmo tempo que expressaram reivindicações e até conquistas de setores mais amplos, em uma sociedade que reservava a uma grande parte da população uma posição subalterna ou marginal”.⁴⁹ Esses artistas entendiam que sua arte possuía dimensões políticas e, ao fazerem política na arte, divulgaram versões de acontecimentos, afirmaram sua liberdade de pensamento, defenderam direitos e lutaram por transformações sociais, como a abolição da escravidão.⁵⁰

A participação da população nos assuntos cotidianos das cidades também reflete uma visão bem diferente da chamada “cidadania em negativo”. Para o período de grandes transformações urbanas em São Paulo na passagem do século XIX para o XX, Josianne Francia Cerasoli expõe que havia uma “intensa e constante atuação de amplos setores da sociedade no processo decisório e nos debates a respeito dos projetos para a cidade, mesmo sem poder contar com uma extensa participação em termos oficiais ou eleitorais”.⁵¹ Os requerimentos, cartas e reclamações enviadas à Câmara Municipal mostravam possibilidades diferenciadas de relação da população com o Estado e a política – que não se dava apenas através das turbas urbanas e movimentos organizados – e constituíam “uma face importante da própria noção de cidadania para os contemporâneos”.⁵²

Marcelo de Souza Magalhães, no mesmo diapasão, afirma que as representações, os abaixo-assinados, os requerimentos e as petições enviados pelos habitantes do Rio de Janeiro ao Poder Legislativo municipal entre 1892 e 1902 “eram utilizados como meios, senão eficazes, ao menos legítimos na luta por direitos”. Essas formas de participação sugerem ainda que ao menos

uma parte da população “considerava importante a luta por direitos através dos poderes instituídos”.⁵³ Outra importante via de busca e alcance de direitos foi a participação nas mais variadas associações existentes no Rio de Janeiro nas primeiras décadas republicanas. Vitor Manoel Marques da Fonseca defende que o associativismo constituiu-se numa esfera em que a população realizava e ampliava sua cidadania.⁵⁴

Já a investigação dos processos do Arquivo da Justiça Federal referentes à Primeira República permitiu a Gladys Sabina Ribeiro vislumbrar que a população não foi apenas reativa mas também propositiva, e ia à Justiça reivindicar:

*O Estado não era usado somente na busca de interesses pessoais e já existiam alguns consensos no que convencionamos chamar de sociedade civil. Procurava-se, assim, uma regulamentação mais ampliada. Quem recorreu à Justiça contava com o auxílio de advogados para expressar aquilo que julgava ter direito, e muitas vezes esses direitos não eram tradicionais; estavam, sim, ligados a novas realidades da cidade e do país; partiam de concepções diferenciadas que estes indivíduos foram tendo do que lhes era devido em troca do que davam ao Estado.*⁵⁵

Entre os mais variados temas presentes nesses processos, Ribeiro verifica os trabalhadores lutando por seus direitos muito antes da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada em 1943. Um exemplo citado pela autora é um processo do Supremo Tribunal Federal (STF), aberto em 1918, por alguns puxadores de carrinhos de mão. O advogado do Centro de Carregadores em Carrinho de Mão, Doutor Victor Mário, recomendou “um interdito proibitório contra o Doutor Prefeito do Distrito Federal e o Chefe de Polícia para garantir o direito de liberdade ao exercício da profissão que estava sendo ameaçado devido às multas e às constantes apreensões de veículos”.⁵⁶

Os argumentos apresentados baseavam-se nos direitos e nas liberdades dos indivíduos, vistos como classe, com direito ao trabalho e a suprir a própria subsistência. Dessa forma os direitos trabalhistas, assim como outros, “foram sendo paulatinamente conquistados pela população, que lutava pelo que entendia ser seu direito e prosseguia a luta pela cidadania que nada tinha em negativo”.⁵⁷

Claudio Batalha avalia que, durante a Primeira República, a participação eleitoral da classe trabalhadora foi pífia em decorrência das limitações do direito de voto e principalmente de um sistema político corrupto, pois o processo era controlado pelo partido no poder e o voto não era secreto. A organização dos trabalhadores mostrou-se, afinal, “um dos principais instrumentos na luta por melhores condições de trabalho e por direitos”.⁵⁸

Para Ângela de Castro Gomes, o acesso à cidadania pelos setores populares no Brasil e na América Latina “não passou pelas lutas pela ampliação do

direito de voto, segundo o modelo clássico de incorporação em regime de representação política liberal”. Esse acesso relacionou-se a “todo um processo de constituição da identidade da classe trabalhadora conduzido pelos próprios membros desta classe através de numerosas lutas políticas”.⁵⁹ Sendo assim, as propostas de organização das classes trabalhadoras nos primeiros anos da República brasileira tinham por objetivo “torná-la visível para a sociedade e, paralelamente, legitimar suas demandas de participação política”.⁶⁰

Através de pesquisas históricas de contextos específicos, os diversos estudos aqui mencionados questionam a imagem criada por Carvalho, e que ainda possui grande ressonância, de que a população brasileira apenas reagia à intervenção estatal. Tratando da população em geral, ou particularmente dos trabalhadores, os autores procuraram analisar as construções de sentido desses grupos sobre o que consideravam cidadania e que maneiras encontravam para validar suas expectativas.

Apesar de alguns textos tratarem da participação dos trabalhadores no processo de construção da cidadania no Império e na Primeira República, esse é um tema que merece ser mais explorado.⁶¹ Para o período pós-1930, no entanto, já existe uma ampla discussão que questiona as interpretações tradicionais sobre o populismo, nas quais os trabalhadores aparecem apenas como cooptados e manipulados diante de uma forte intervenção do Estado nas questões trabalhistas.⁶² Adriano Duarte e Paulo Fontes, por exemplo, afirmam que o apoio de habitantes de bairros periféricos paulistanos a políticos populistas estava longe de “exprimir alguma ideia de subordinação, inadequação, falsa consciência ou atitudes pré-políticas”. Enquanto os políticos dirigiam-se aos bairros buscando votos e reconhecimento, os moradores queriam a ajuda de um político protetor, que “intermediasse junto aos órgãos públicos as suas demandas”. Esses autores indicam a necessidade de “relativizar a ideia de que nessa troca não haja implícita uma noção de cidadania e representação”.⁶³ Estudos como esse, embora se situem em outro contexto histórico, foram importantes para o presente livro justamente porque procuram analisar a cidadania como um campo no qual os trabalhadores atuaram de modo ativo.

Minha proposta é verificar, num contexto histórico específico, quais visões de cidadania eram pensadas pelo Estado e pelo patronato para os trabalhadores e quais os mecanismos de dominação a elas atrelados. Além disso, investigo como os trabalhadores lidavam com a construção da sua cidadania vinda de cima, as formas de luta encontradas por eles e as concepções próprias que criaram sobre leis e direitos.

Cidadania não era e não é algo pronto, homogêneo e unívoco, sendo considerada aqui como resultado de um processo histórico movido pelas conflituosas relações – uma das faces da luta de classes – entre a atuação do



Estado e as expectativas da população, especificamente dos trabalhadores. Estudo, assim, o processo de construção da cidadania paralelamente ao de formação da classe operária, pois ambos estavam imbricados. As lutas por direitos faziam com que os trabalhadores se reconhecessem com interesses comuns em oposição aos interesses de outras classes, enquanto o desenvolvimento da classe trabalhadora fomentava a luta por direitos.⁶⁴

Willian Sewell Jr. acredita ser *A formação da classe operária inglesa*, de Edward Thompson, o ponto de partida obrigatório para qualquer discussão contemporânea de formação da classe operária.⁶⁵ Entre as contribuições do historiador britânico sobre a questão, friso sua definição de classe social como processo e relação. Ao contestar certas posturas do marxismo clássico, ele afirma que a classe é relação porque, entre outros fatores, só aparece ao longo do tempo, resultante de um processo histórico. Sendo assim, uma análise sincrônica não revelaria classes, “mas simplesmente uma multidão de indivíduos com um amontoado de experiências”.⁶⁶ Sewell Jr., porém, criticou o conceito de classe como relação por implicar a possibilidade de capturá-la somente através de narrações diacrônicas de eventos, destacando momentos nos quais a abordagem de Thompson é também sincrônica e lembrando ainda as limitações de um estudo do processo de formação da classe demasiadamente centrado no contexto inglês.⁶⁷ Marcus Rediker e Peter Linebaugh enfatizaram a importância da “circulação atlântica de experiências” e as maneiras pelas quais as lutas na África e na América afetaram as “manifestações políticas na Europa”.⁶⁸

Os capítulos deste livro são orientados por uma perspectiva que busca flagrar os processos de construção da classe trabalhadora e de desenvolvimento da cidadania por meio da análise da experiência dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro entre 1870 e 1906. Sendo assim, diálogo com os estudos que visam a um alargamento do conceito de cidadania. Carvalho ressalta que uma concepção mais ampla desse conceito deve incluir “todas as modalidades possíveis de relação entre os cidadãos, de um lado, e o governo e as instituições do Estado, de outro, além de valores e práticas sociais definidoras da esfera pública”, alertando também que os estudos têm se concentrado nas eleições, partidos e Congressos, mas devem incluir outras formas de envolvimento dos cidadãos com as instituições.⁶⁹

No primeiro capítulo, pretendo entender como funcionava o transporte de pessoas e mercadorias pelas ruas do Rio de Janeiro entre a segunda metade do século XIX e a primeira década do XX. As transformações verificadas no período não foram tomadas apenas do ponto de vista técnico, mas no contexto de mudanças maiores da sociedade. O transporte é investigado aqui através das relações de conflito e negociação entre as empresas, o Estado, a população que utilizava os serviços, e, principalmente, os trabalhadores neles envolvidos.



Nesse capítulo abordo também movimentos de passageiros, conhecidos como quebra-quebras, valorizando assim uma forma de participação popular alheia “aos mecanismos formais previstos pela Constituição”.⁷⁰

O segundo capítulo traz uma discussão das medidas do Estado para tentar regulamentar e controlar o serviço dos cocheiros e carroceiros. Como apontou Carvalho, a cidadania também inclui a relação da população com o Estado “na qualidade de objetos de normatização da vida coletiva”.⁷¹ Procuo investigar a construção de leis em âmbito municipal e federal, bem como os regulamentos policiais que incidiam diretamente sobre o serviço dos cocheiros e carroceiros. Com isso, tenciono evidenciar quais visões de cidadania estavam sendo articuladas pelo Estado para os trabalhadores. Busco também entender como os trabalhadores lidaram com essas medidas e quais as leituras que fizeram delas.

No terceiro capítulo, apresento um quadro geral de todas as paralisações realizadas pela categoria dos cocheiros e carroceiros, inserindo-as num plano mais geral de greves na cidade, atentando para os motivos das paredes, o perfil dos grevistas e as formas de ação dos trabalhadores. Proponho que ao menos algumas greves, enquanto manifestações sociais, são espaços que possibilitam a análise das expectativas e projetos de cidadania não só por parte dos trabalhadores, mas também do Estado e do patronato. As paralisações tornam-se especiais porque nelas os diferentes elementos encontram-se conectados de forma direta e conflituosa. Segundo Michelle Perrot, “como um campo de conflito, ela [a greve] multiplica as relações entre classes e grupos sociais, os quais estamos acostumados a ver separados em seus próprios compartimentos”.⁷²

As associações dos cocheiros e carroceiros e seu papel na organização e mobilização dos trabalhadores são o tema do último capítulo. Busco entender essas associações através do exame de seus estatutos, bem como a partir de sua atuação nas greves da categoria. O associativismo também é uma importante dimensão da cidadania, segundo Carvalho.⁷³ Ainda tendo em vista a importância dos imigrantes lusos na categoria dos trabalhadores do transporte no Rio de Janeiro, também investigo o que eles entendiam por direitos e cidadania. Averiguo, assim, em que medida a experiência desses trabalhadores permite questionar uma imagem veiculada na época, e também na bibliografia posterior, que caracterizava o trabalhador português no Brasil como passivo, fura-greve e possuidor de pouca ou nenhuma consciência de classe.

Após indicar o roteiro a ser percorrido neste livro, resta apenas convidar a leitora/o leitor a conhecer um pouco mais sobre a história dos trabalhadores do transporte no Rio de Janeiro, bem como as relações desse tema com os debates sobre o desenvolvimento da cidadania no Brasil e sobre a formação da classe trabalhadora carioca.

NOTAS

¹ Ver, por exemplo: *Jornal do Commercio*, 22/02/1873, p. 2. A grafia de todas as citações contidas no livro foi atualizada embora eu não tenha alterado, dos originais, a pontuação e as palavras escritas em letra maiúscula.

² *Jornal do Commercio*, 27/11/1873, p. 4.

³ *Jornal do Brasil*, 18/12/1906, p. 1.

⁴ Em 19 de dezembro de 1906, um “carro de praça que passava pela rua S. Cristóvão foi rodeado por alguns homens, apontados como grevistas, e teve assim que parar. Observado esse movimento por patrulhas que percorriam aquelas imediações, acudiram elas a tempo de prestar socorro ao carro, prendendo os que o atacaram”. *Gazeta de Notícias*, 20/12/1906, p. 1.

⁵ Algumas das greves dos cocheiros e carroceiros analisadas ao longo desse livro nunca foram sequer mencionadas pela historiografia. Trato disso mais detidamente no terceiro capítulo.

⁶ Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008, p. 139.

⁷ Joseli Maria Nunes Mendonça. *Evaristo de Moraes: justiça e política nas arenas republicanas (1887-1939)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, p. 71.

⁸ Além da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, as outras associações relacionadas aos cocheiros e carroceiros foram a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, criada em 1881; o Centro dos Empregados em Ferrovias, de 1903, e a União dos Recebedores em Ferro-Carris, criada em 1905.

⁹ Embora ainda não abundantes, surgiram nos últimos anos algumas pesquisas acadêmicas sobre o período anterior à abolição, mostrando como sujeitos livres, libertos e escravizados partilhavam os espaços e processos de trabalho nas cidades brasileiras. Ver Claudio H. M. Batalha. “A Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências”. In: Marcos C. de Freitas. *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2001, p. 156. Um projeto de grande fôlego nesse sentido foi “Santana e Bexiga: Cotidiano e cultura de trabalhadores urbanos em São Paulo e Rio de Janeiro entre 1870 e 1930”, desenvolvido pelo Centro de História Social da Cultura da Universidade Estadual de Campinas (Cecult-UNICAMP). Encerrado em 2006, o projeto analisou a diversidade das experiências dos trabalhadores urbanos, tendo como recortes espaciais os bairros do Bexiga, em São Paulo, e Santana no Rio de Janeiro. Entre os estudos que trataram dessa temática em outras localidades, cito os de João José Reis sobre a Bahia: “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, n. 18, 1993, e “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.

¹⁰ T. H. Marshall. *Cidadania e classe social*. Brasília: Senado Federal, Centro de Estudos Estratégicos, Ministério da Ciência e Tecnologia, 2002. Publicado originalmente em T. H. Marshall. *Citizenship, social class and other essays*. Cambridge: Cambridge University Press, 1950.

¹¹ *Idem, Ibidem*, p. 9.

¹² *Idem, Ibidem*, p. 9.

¹³ *Idem, Ibidem*, p. 86.

¹⁴ *Idem, Ibidem*, p. 86.

¹⁵ Maurice Roche. “Citizenship, social theory and social change”. *Theory and society*, vol. 16, n. 3, 1987, p. 372.

¹⁶ *Idem, Ibidem*, p. 384.

¹⁷ Anthony Giddens. *Profiles and critiques*. In: *Social theory*. London: Macmillan, 1992. *Apud*: Brian S. Turner. “Outline a theory of citizenship”. *Sociology*, vol. 24, n. 2, 1990, p. 192.

¹⁸ Brian S. Turner, *op. cit.*, p. 207.

¹⁹ Cf. *Idem, Ibidem*, p. 207.

²⁰ Karl Marx. *Sobre a questão judaica*. São Paulo: Boitempo, 2010, p. 48.

²¹ *Idem, Ibidem*, p. 53.

²² Celso Frederico. *O jovem Marx: as origens da ontologia do ser social*. São Paulo: Cortez, 1995, p. 99.

²³ Cf. Maya Damasceno Valeriano. *O processo de precarização das relações de trabalho e a legislação trabalhista: o fim da estabilidade no emprego e o FGTS*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008, p. 11.

²⁴ Algumas das perspectivas são apresentadas por Darcísio Corrêa no capítulo “Marxismo, direito e cidadania” do seu livro *A construção da cidadania*. Reflexões histórico-políticas. Ijuí: Editora Unijuí, 2002.

²⁵ E. P. Thompson. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p. 351. Sobre as nuances das leis e dos direitos na obra de Thompson ver: Alexandre Fortes. “O Direito na obra de E. P. Thompson”. *Revista de História Social*, n. 2, 1995.

²⁶ E. P. Thompson. *Op. cit.*, p. 354.

²⁷ Maya Damasceno Valeriano. *Op. cit.*, p. 17.

²⁸ Aqui uso o termo “sugestão” porque as proposições de Thompson relativas à conjuntura inglesa do século XVIII não devem ser simplesmente transladadas para universos sociais diferentes, em outros tempos e espaços.

²⁹ Alexandre Fortes. *Nós do Quarto Distrito. A Classe Trabalhadora Porto-alegrense e a Era Vargas*. Tese de Doutorado. Campinas: UNICAMP/ IFCH, 2001, p. XXII.

³⁰ José Murilo de Carvalho. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, pp. 11-12.

³¹ Sobre as formulações de cultura política de Almond e Verba, ver: Karina Kuschnir e Leandro Piquet Carneiro. “As dimensões subjetivas da política: cultura política e antropologia política”. *Estudos históricos*, vol. 13, n. 24, 1999.

³² José Murilo de Carvalho. “Cidadania: tipos e percursos”. *Estudos Históricos*, vol. 9, n. 18, 1996, p. 340.

³³ *Idem, Ibidem*.

³⁴ *Idem. Cidadania no Brasil: o longo caminho. Op. cit.* p. 76.

³⁵ *Idem, Ibidem*, p. 75.

³⁶ *Idem, Ibidem*, p. 75.

³⁷ *Idem, Ibidem*, p. 62.

³⁸ *Idem, Ibidem*, p. 53.

³⁹ *Idem, Ibidem*, p. 52.

⁴⁰ *Idem, Ibidem*, p. 61.

⁴¹ Algumas dessas críticas aparecem em Andrea Marzano; Martha Abreu. “Entre palcos e músicas: caminhos da cidadania no início da República”. In: José Murilo de Carvalho; Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves (orgs.). *Repensando o Brasil do oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 125.

⁴² Ricardo de Aguiar Pacheco. *O cidadão está nas ruas: representações e práticas acerca da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001, p. 23.

⁴³ *Idem, Ibidem*, p. 125.

⁴⁴ *Idem, Ibidem*, p. 130.

⁴⁵ Maria Odila L. S. Dias. “A Revolução Francesa e o Brasil: sociedade e cidadania”. In: Osvaldo Coggiola (org.). *A Revolução Francesa e seu impacto na América Latina*. São Paulo: Editora Nova Stella, Brasília-DF: CNPq; São Paulo: Edusp, 1990, p. 301.

⁴⁶ *Idem, Ibidem*, p. 302.

⁴⁷ Keila Grinberg, *O fiador dos brasileiros*. Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p. 32.

⁴⁸ Vantuil Pereira “Ao Soberano Congresso”. *Petições, requerimentos, representações e queixas à Câmara dos Deputados e ao Senado – os direitos do cidadão na formação do Estado Imperial brasileiro (1822-1831)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008, p. 215.

⁴⁹ Andrea Marzano; Martha Abreu. *Op. cit.*, p. 127.

⁵⁰ *Idem, Ibidem*, p. 145.

⁵¹ Josianne Francia Cerasoli. *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/ IFCH, 2004, p. 10.

⁵² *Idem, Ibidem*, p. 121.

⁵³ Marcelo de Souza Magalhães. “Calçamentos e batatas: o Conselho Municipal e a cidade (capital federal, 1892-1902)”. In: Martha Abreu *et alii* (orgs.). *Cultura política e leituras do passado: historiografia e ensino de história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 410.

⁵⁴ Vitor Manoel Marques da Fonseca. *No Gozo dos Direitos Civis*. Associativismo no Rio de Janeiro 1903-1916. Niterói-RJ: Muiraquitã, 2008, p. 205.

⁵⁵ Gladys Sabina Ribeiro. “Cidadania e luta por direitos na Primeira República: analisando processos da Justiça Federal e do Supremo Tribunal Federal”. *Tempo*, vol. 13, n. 26, 2009, p. 109. A perspectiva sobre cidadania apresentada por Ribeiro nesse artigo fez parte da orientação de projetos de iniciação científica que se desdobraram em mestrados, como os de: Eneida Quadros Queiroz. *Justiça Sanitária. Cidadãos e Judiciário nas reformas urbana e sanitária - Rio de Janeiro (1904-1914)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008; Anna Clara Sampaio. “*Abre-se a sessão*” embates no poder legislativo para elaboração e aprovação de leis de expulsão a estrangeiros na primeira república (1889-1926). Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UniRio, 2010. Perspectivas semelhantes à de Ribeiro foram apresentadas por vários autores em: Gladys Sabina Ribeiro (org.). *Brasileiros e cidadãos: modernidade política 1822-1930*. São Paulo: Alameda, 2008.

⁵⁶ Gladys Sabina Ribeiro. *Op. cit.*, pp. 111-112.

⁵⁷ *Idem*. “O povo na rua e na Justiça, a construção da cidadania e luta por direitos: 1889-1930”. In: Maria da Penha Franco Sampaio (org.). *Autos da memória: a história brasileira no Arquivo da Justiça Federal*. Rio de Janeiro: Justiça Federal/ NDC-UFF, 2006, p. 205.

⁵⁸ Claudio H. M. Batalha. “Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República”. In: Douglas Cole Libby; Júnia Ferreira Furtado (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa. Séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006, p. 109.

⁵⁹ Ângela de Castro Gomes. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2005, p. 23.

⁶⁰ *Idem, Ibidem*, p. 58.

⁶¹ Além dos autores citados anteriormente, ver também, embora a cidadania não seja uma questão trabalhada aqui: Fabiane Popinigis. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca, 1850-1922*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007; Juliana Barreto Farias. “Mercado em greve: protestos e organização dos trabalhadores da Praça das Marinhas, Rio de Janeiro/ século XIX”. *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. São Paulo: ANPUH/ SP-USP, 2008; Juliana Teixeira Souza. “Do uso da lei por trabalhadores e pequenos comerciantes na Corte Imperial (1870-1880)”. In: Elciene Azevedo *et alii* (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

⁶² A apresentação dessa produção historiográfica é feita em: Fernando Teixeira; Sidney Chalhoub. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009; Alexandre Fortes; Antonio Luigi Negro. “Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil”. In: Jorge Ferreira; Lucília de A. Neves Delgado (orgs.). *O Brasil*

republicano. O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; Fernando Teixeira da Silva; Hélio da Costa. "Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes". In: Jorge Ferreira (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

⁶³ Adriano Duarte; Paulo Fontes. "O populismo visto da periferia: adhemarismo e janismo nos bairros de Mooca e São Miguel Paulista (1947-1953)". *Cadernos AEL*, vol. 11, n. 20/21, 2004, p. 119.

⁶⁴ É preciso esclarecer que a luta por direitos não é considerada aqui o único elemento formador da classe, mas apenas um dos fatores que se tornavam mais importantes para determinados setores do movimento operário, como para os socialistas na Primeira República.

⁶⁵ Para uma análise com forte inspiração thompsoniana sobre as peculiaridades do processo de formação da classe operária no Rio de Janeiro, ver Marcelo Badaró Mattos. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. *Op. cit.*

⁶⁶ E. P. Thompson. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 12.

⁶⁷ Willian H. Sewell Jr. "How classes are made: critical reflexions on E. P. Thompson's theory of working-class formation". In: Harvey Kaye; Keith McClelland. *E. P. Thompson: critical perspectives*. Filadélfia: Temple University Press, 1990, p. 58.

⁶⁸ Marcus Rediker; Peter Linebaugh. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, p. 347.

⁶⁹ José Murilo de Carvalho. "Introdução". In: José Murilo de Carvalho (org.). *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 11. Esse livro é resultado de pesquisas do Centro de Estudos do Oitocentos (também coordenado pelo organizador da publicação) que teve dois grandes projetos aprovados no PRONEX: "Nação e cidadania no Império: novos horizontes" e "Dimensões da cidadania".

⁷⁰ *Idem, Ibidem*, p. 11.

⁷¹ *Idem, Ibidem*, p. 11.

⁷² Michelle Perrot. *Workers on strike. France, 1871-1890*. New Haven/ Londres: Yale University Press, 1987, pp. 4-5.

⁷³ José Murilo de Carvalho. "Introdução". *Op. cit.*, p. 12.



CAPÍTULO 1

História social do transporte do Rio de Janeiro – final do século XIX e início do XX







A história do transporte no Rio de Janeiro entre as últimas décadas do século XIX e a primeira do século XX foi geralmente tratada pela bibliografia sob a perspectiva das transformações técnicas e da relação entre as empresas e o Estado. Os trabalhadores envolvidos e os usuários dos serviços, no entanto, praticamente não aparecem nessas narrativas, e o objetivo desse capítulo é justamente fazê-los protagonistas na análise da circulação de pessoas e mercadorias no espaço urbano. Optei por compor uma história social do transporte como “uma abordagem que prioriza a experiência humana e os processos de diferenciação e individuação dos comportamentos e identidades coletivas – sociais – na explicação histórica”.¹

Entre as acepções clássicas da expressão “história social” indicadas por Eric Hobsbawm, a mais alinhada ao meu objetivo refere-se à busca da “história das classes pobres ou inferiores, e mais especificamente à história de seus movimentos”.² Ao comentar essa proposição, Maria Clementina Pereira Cunha avaliou que as análises atuais são bem mais complexas, e o “interesse pelos ‘de baixo’ concretiza-se no estudo de relações que incluem as classes, mas também os gêneros, as etnias e as múltiplas formas de identidade que transpassam seus limites”. Por constituírem relações, compreendem também os “de cima”, e nesse sentido “é sobretudo uma história do conflito”.³ O próprio Hobsbawm já havia apontado que a análise de classe não poderia ser feita pelo isolamento de um grupo, mas envolvia “um sistema de relações, tanto verticais quanto horizontais”.⁴

Seguindo a indicação de que a análise da história da classe deve envolver a sociedade da qual ela é parte, minha pesquisa procurou entender os cocheiros e carroceiros em meio às transformações dos transportes na cidade do Rio de Janeiro que, por sua vez, estavam conectadas a mudanças maiores daquela sociedade. Sendo assim, o transporte é analisado aqui através das relações de conflito e negociação entre as empresas, o Estado, a população que utilizava os serviços e, principalmente, os trabalhadores envolvidos.

Na primeira parte do capítulo, analiso as diferentes interpretações sobre a história dos meios de transporte no Rio de Janeiro. O segundo item traz uma abordagem de como as modificações desses meios atingiam a composição da mão de obra e estavam diretamente conectadas a transformações da sociedade brasileira. Para isso, retrocedo a análise ao início do século XIX. Em seguida, abordo a constituição das empresas de transporte e os capitais envolvidos.



A quarta parte trata da associação entre as alterações do espaço urbano e as companhias de bondes. O quinto item apresenta a relação dos usuários com as empresas e os trabalhadores, que mostrou sua face mais conflituosa nos quebra-quebras. Na última parte busco entender os significados da constituição das empresas para as relações de trabalho, além de investigar quem eram esses trabalhadores.

1.1 Os transportes nas linhas... do papel

As primeiras obras que trataram especificamente da história dos meios de transporte no Rio de Janeiro são de autores que se dedicaram a vários aspectos da história da cidade e não estavam ligados ao universo acadêmico. Francisco Agenor de Noronha Santos trabalhou no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, onde estava guardada grande parte das fontes que utilizou. Seu estudo pioneiro, *Meios de transportes no Rio de Janeiro*, foi publicado em 1934 e abordou as transformações no transporte desde o período colonial até a terceira década do século XX.⁵ Com uma riquíssima pesquisa documental, esse livro tornou-se a principal referência dos estudos posteriores. Contudo, trata-se mais propriamente de uma descrição dos diferentes veículos e do surgimento de empresas ligadas ao transporte de pessoas e de mercadorias, em que foram expostos com minúcias os nomes, as datas, os valores e a legislação relacionada.

Outra importante referência para o tema é Charles Julius Dunlop, que trabalhou durante 48 anos na Light – empresa que monopolizou, em 1907, boa parte do serviço de carris da cidade. Ele escreveu uma série de obras sobre empresas específicas do setor de transporte. A primeira delas, publicada em 1951, versou sobre a Estrada de Ferro do Corcovado. A segunda, de 1952, analisou a Companhia de Carris de Ferro da Tijuca, sendo a terceira sobre a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, datada de 1953.⁶ As três obras trataram da fundação e funcionamento das empresas, apontando investimentos, número de passageiros e linhas. Elogiavam igualmente as companhias, vistas como benéficas à cidade. Todavia, o livro sobre a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico traz algumas singularidades. Além da descrição da empresa, o autor apontou duas greves de funcionários, além de dois movimentos de usuários relativos ao aumento da passagem e à falta de energia elétrica nos bondes.

Em 1973, Dunlop publicou *Os meios de transporte do Rio antigo*, livro que condensa várias informações de suas obras anteriores e no qual os diversos meios de transporte foram descritos de forma a se sucederem automaticamente, como se ocupassem um determinado espaço numa linha evolutiva.⁷



Ainda na década de 1970, a história dos transportes no Rio de Janeiro passou a ser tema de diversas pesquisas acadêmicas, geralmente ligadas à área de urbanismo. Em 1975, Josef Barat publicou sua tese de livre-docência na Faculdade de Arquitetura da UFRJ, defendida no ano anterior, sobre a relação entre o sistema de transportes e a estrutura metropolitana. Para entender as características do transporte de passageiros na década de 1970, o autor analisou sua evolução no espaço carioca. Assim, tratou brevemente do surgimento das empresas de carris, da eletrificação dos bondes e da relação de interdependência entre o desenvolvimento urbano e a disponibilidade do transporte público. Sua abordagem dos antecedentes históricos foi baseada essencialmente nos textos de Noronha Santos e Dunlop, o que talvez explique porque ele tenha considerado que o bonde possibilitou que o Rio tivesse, no início do século XX, “um sistema de transporte tão eficiente, igualitário e integrador de sua população”.⁸

Visão bem diferente foi apresentada pelo geógrafo Maurício de Abreu, para quem o transporte estava relacionado ao processo de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro, que era “apenas a expressão mais acabada de um processo de segregação das classes populares”.⁹ Dessa forma, o sistema de transporte carioca estava longe de ser igualitário, já que os trens “passaram a servir áreas ainda francamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca”. Enquanto isso, os bondes permitiam a mudança dos que podiam pagar esses preços, “mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular”.¹⁰

A Evolução urbana do Rio de Janeiro, de 1978, foi escrita por Abreu no âmbito de uma pesquisa maior do Instituto de Administração Municipal (IBAM). A história do transporte aparece em seu texto como parte fundamental para entender as transformações da cidade entre o final do século XIX e início do XX. Novamente, Dunlop e sobretudo Noronha Santos foram as referências mais citadas. A inspiração marxista, apesar de não declarada, foi importante para que Abreu considerasse que o bonde e o trem tivessem destaque não somente sobre o padrão de ocupação da cidade, “como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacional como estrangeiro”.¹¹ Sendo assim, esse estudo traz uma perspectiva interessante ao apontar que a constituição das companhias e as transformações do transporte não eram agentes redentores da cidade e deveriam ser entendidos a partir da ótica dos interesses econômicos em jogo.

Outra proposta instigante de análise foi apresentada pela socióloga Maria Laís Pereira da Silva em livro derivado da sua dissertação de mestrado, defendida em 1979 no Programa de Planejamento Urbano e Regional. A autora



criticou os trabalhos precedentes, que pareciam “ilhas de tranquilidade” e davam a impressão de que, repentina e espontaneamente, surgiam “trilhos, locomotivas e, correndo atrás, multidões, casas, lojas e fábricas”.¹² A população nesses estudos tinha um papel estático, constando em tabelas e algarismos, como capacidade de estações, tráfego e como elemento de uma equação. Silva, porém, apontou que a constituição dos transportes ocorreu no interior de um processo de tensões e conflitos que envolviam três instâncias: as companhias, o Estado e os usuários.¹³

As manifestações dos passageiros, conhecidas como quebra-quebras, deixaram de ser apenas mencionadas e passaram a ser entendidas como um elemento constitutivo das mudanças do transporte e da cidade. A autora analisou essas manifestações com base nas condições do serviço de transportes e dos custos de vida, verificando assim o peso que o deslocamento ganhava no orçamento da população. Segundo Silva, os quebra-quebras constituíam “uma tática constante na estratégia da população para disputar seus direitos na cidade”.¹⁴ Ainda assim, embora o livro traga uma lista ampla de mobilizações de usuários em barcas, trens e bondes, a abordagem do assunto é bastante sintética.

Assim como Silva, Jaime Larry Benchimol também defendeu sua dissertação, em 1982, no Programa de Planejamento Urbano e Regional. Em *Pereira Passos: um Haussmann tropical*, o autor propôs um enfoque histórico-social das transformações do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, desde o início do Oitocentos até a administração do prefeito Pereira Passos, entre 1902 e 1906. Esse personagem recebeu grande destaque, assim como as reformas promovidas por ele e tidas como aparelho de dominação de classes, em que grupos subalternos foram sacrificados “em proveito dos interesses ‘mais gerais’ das classes dominantes”.¹⁵ Já as companhias de carris aparecem na obra como “um marco decisivo do processo de urbanização da cidade”.¹⁶ Embora a dissertação traga algumas referências de fontes primárias, as informações sobre o transporte foram baseadas principalmente nos estudos anteriores, tendo o de Silva recebido destaque.¹⁷

Vimos, então, que embora a análise sobre o setor de transporte tenha se transformado ao longo do tempo, é possível perceber uma ausência em quase todos os textos mencionados anteriormente: os trabalhadores envolvidos. Eles surgiam apenas ligados aos acidentes ou, no caso da obra de Dunlop, como promotores de duas greves, ambas vistas pelo autor como injustas por parte dos trabalhadores.

Em 1988, os cocheiros e carroceiros apareceram como tema no livro da historiadora Ana Maria da Silva Moura, resultante de sua dissertação de mestrado.¹⁸ O recorte temporal adotado pela autora é de 1850 a 1890, dividido em duas etapas. Na primeira, de 1850 a 1870, foram analisados os carroceiros



de frete, proprietários de sua ferramenta de trabalho. Essa característica teria levado à frouxidão dos laços da categoria e a um baixíssimo nível de consciência de classe. A segunda etapa, entre 1870 e 1890, concentrou-se nos cocheiros de aluguel. Para Moura, eles seriam empregados das empresas de transporte e o fato de os cocheiros serem assalariados constituiria um dos elementos que explicaria formarem um grupo profissional de laços mais fortes que os carroceiros, apesar de ela afirmar não ter encontrado nenhum órgão de classe.

Os bondes voltaram novamente ao centro das atenções na tese de Elisabeth von der Weid, de 1997. Ela abordou a história desse meio de transporte numa dupla perspectiva: “pela ótica empresarial, tomando o bonde como forma de expansão de investimentos e de lucratividade, e do ponto de vista da cidade, analisando o bonde como um dos elementos das transformações espaciais e sociais urbanas”.¹⁹ No que diz respeito à análise empresarial, a autora focalizou principalmente a implementação e expansão da Light, não tendo os trabalhadores da empresa em seu horizonte de pesquisa.²⁰

Poucos anos depois, a dissertação de Déborah Raison apontou que o bonde surgiu “não apenas como impulsionador da expansão urbana, mas como um projeto modernizador para a cidade”.²¹ Em relação ao público, Raison concluiu que inicialmente a modernidade representada pelos bondes não foi vista com bons olhos.²² Entretanto, o que teria representado essa modernidade para os trabalhadores ligados ao transporte é uma questão lacunar do texto, pois eles permaneceram apenas brevemente mencionados.

A história das empresas de ônibus no Rio de Janeiro entre 1906 e 1948 foi tema do livro de Américo Freire, lançado em 2001, que estudou como se deu a relação do Estado com essas empresas, bem como a forte intervenção da Light nesse setor. Freire compôs também um pequeno histórico do transporte coletivo de passageiros até a instalação das empresas de ônibus, baseando-se na bibliografia anteriormente nomeada aqui.²³

Em 2007, defendi minha dissertação de mestrado sobre a constituição do mercado de trabalho no Rio de Janeiro, tendo o setor de transporte como enfoque e analisando as relações de conflito e solidariedade entre trabalhadores livres, libertos e escravizados, entre 1823 e 1870. Pude perceber que ocorreu, no transporte, um processo semelhante ao de outros setores da cidade, tendo havido uma hierarquização e segmentação do mercado de trabalho.²⁴

Embora para o Rio de Janeiro existam poucas pesquisas sobre cocheiros e carroceiros, estes sujeitos foram objeto de estudo em outros contextos. Elciene Azevedo, em texto de 2009, estudou esses trabalhadores em São Paulo, na segunda metade do século XIX. A autora mapeou as regulamentações desse trabalho por parte da Câmara Municipal e da polícia, e como os trabalhadores



lidaram com essas tentativas de controle. Destacou ainda que, entre as décadas de 1870 e 1890, houve uma mudança na mão de obra do setor de transporte na Capital paulista. Segundo ela, ocorreu “um violento processo de exclusão, marcado por um ambiente de trabalho que se tornou hostil aos negros com a chegada dos imigrantes, pela preferência dada aos italianos pelos empregadores e, sobretudo, por uma política pública de Estado que assim o queria”.²⁵

Os trabalhadores do transporte de São Paulo também foram objeto da tese de doutorado de João Marcelo Pereira dos Santos. Ele estudou especificamente os trabalhadores da Light, entre 1900 e 1935, e pesquisou aspectos do trabalho dos condutores de bondes e motorneiros, seus perfis e greves realizadas por esses funcionários. Santos assinalou ainda a questão dos acidentes envolvendo os empregados dessa empresa como um dos principais fatores acionados na estigmatização da categoria.²⁶

Para o contexto internacional destaco primeiramente Anton Rosenthal, que investigou o papel dos trabalhadores em carris naquela que foi a primeira greve geral do Uruguai, organizada em Montevideu, em 1911. A intransigência das duas companhias de carris elétricos da cidade em reconhecerem os sindicatos de seus empregados, as condições de trabalho e disciplina foram elementos que serviram de base para essa paralisação que ganhou grandes proporções.²⁷ Contudo, Rosenthal lembrou que os trabalhadores do transporte foram ignorados pela historiografia do trabalho na América Latina.²⁸ Quanto aos Estados Unidos, apesar de a história do transporte de massas ter despertado o interesse do público, Scott Molloy indicou que os trabalhadores desse setor ficaram ausentes das narrativas acadêmicas e populares.²⁹ Tendo como recorte o Estado de Rhode Island, entre o final do século XIX e início do XX, ele mostrou como a passagem de bondes puxados por animais para os movidos a eletricidade representou uma considerável deterioração das condições de trabalho, sendo a greve uma saída para conquistar melhorias.

Voltando-nos para o mundo europeu, pode-se mencionar John P. MacKay, que dedicou algumas páginas aos trabalhadores em seu estudo do transporte em carris na Alemanha, França e Grã-Bretanha. O autor tratou principalmente de aspectos como horas de trabalho e salários.³⁰ Quanto a Portugal, os trabalhadores do transporte de Lisboa não foram analisados em nenhum texto específico e as informações sobre eles aparecem de forma bem esparsa nas obras sobre a história dos transportes na cidade.³¹

No caso do Rio de Janeiro vê-se, pelos textos aqui referidos, que a história dos transportes da cidade foi geralmente abordada pela ótica das transformações técnicas e também a partir da esfera das empresas e sua relação com o Estado. Silva apresentou, ainda que muito timidamente, os usuários como elemento constitutivo dessa história. Os trabalhadores do setor,



entretanto, apareceram em análises mais ligadas à composição de mão de obra do que propriamente às mudanças do transporte. Como já anunciei, o objetivo do presente capítulo é justamente compor uma história do transporte através das relações entre diversos elementos: os usuários, as empresas, o Estado e os trabalhadores.

1.2 Mudam-se os transportes, mudam-se os trabalhadores?

As obras que trataram da história dos transportes no Rio deram ênfase aos veículos e pouca atenção a quem os conduzia – exceção feita a Ana Maria da Silva Moura, embora seu foco fossem os trabalhadores e não propriamente a história dos transportes.³² Há um silêncio maior ainda em relação ao carregador negro, figura crucial no transporte de pessoas e mercadorias ao menos até a primeira metade do século XIX. Noronha Santos chegou a mencioná-los³³, mas eles só foram analisados, de fato, pela bibliografia sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro.³⁴

No texto “Cenas de trabalho: carregadores negros na literatura de viajantes (Rio de Janeiro, 1808-1850)”, tive a oportunidade de identificar a importância atribuída pelos viajantes estrangeiros aos carregadores negros, descritos como responsáveis por vários serviços básicos na sociedade carioca, como a retirada de lixo e o transporte de água, alimentos, cadáveres e doentes. Eles possuíam ainda um papel fundamental na condução de mercadorias, principalmente relacionado à Alfândega.³⁵ Jean-Baptiste Debret, que esteve no Rio de Janeiro entre 1816 e 1831, indicou que se usava o mesmo número de carregadores e de sacos para o transporte de café, havendo ainda um capataz que animava os homens com suas canções.³⁶ No caso de grandes mercadorias, além do carregamento sobre os ombros ou a cabeça, eles também recorriam a mecanismos para auxiliar o transporte, como palanques sobre rodas, mas a força motriz ainda era a humana.

Chamava a atenção dos olhares estrangeiros justamente a utilização dos negros como meio de transporte. Thomas Ewbank, que visitou a cidade entre 1845 e 1846, afirmou que “toda a parte comercial do Rio de Janeiro é singularmente bem adaptada para ferrovias e, se o povo decidir não continuar a utilizar os negros como bestas de carga, seria de seu interesse possuí-la”.³⁷ As causas de tal utilização foram geralmente atribuídas a serem esses carregadores em sua maioria escravos ao ganho, isto é, deveriam exercer alguma atividade e entregar uma determinada fêria a seu senhor no fim do dia ou da semana. Para Debret, a remuneração trazida pelos escravos ao ganho explicaria a oposição de grande parte da população à introdução de qualquer outro meio de transporte, como os carros atrelados:





Com efeito, a inovação comprometeria dentro de pouco tempo não somente os interesses dos proprietários de numerosos escravos, mas ainda a própria existência da maior classe da população, a do pequeno capitalista e das viúvas indigentes, cujos negros todas as noites trazem para casa os vinténs necessários muitas vezes à compra das provisões do dia seguinte.³⁸

A proposição de Debret é particularmente interessante por indicar que a resistência à introdução de novos meios de transporte estava diretamente ligada à importância dos escravos ao ganho na sociedade carioca, sobretudo até a primeira metade do século XIX. Lembremos ainda que, segundo observou a historiadora Mary Karasch, as atividades manuais eram altamente desprezadas pelos senhores, principalmente aquelas não especializadas, como a dos carregadores.³⁹ Assim, a prática senhorial de colocar seus cativos nessa função comportava uma dimensão simbólica de *status* social além do rendimento que obtinham com isso.

Outro ponto relevante para entendermos a utilização em larga escala da mão de obra escrava no transporte no Brasil é a tradição de carregadores na África. Nas principais regiões de onde foram trazidos os escravos para o Brasil – África Centro-Occidental e África Oriental – os carregadores eram fundamentais no comércio entre as vilas e as cidades. Os europeus que passaram a comercializar com os africanos no interior do continente tiveram que entrar em contato com os carregadores para o transporte de mercadorias.⁴⁰

Na África Central, a atividade dos carregadores era imprescindível, pois não havia rios navegáveis, além da grande escassez de animais de carga. Segundo Roquinaldo Ferreira, a utilização dos carregadores nessa região trazia muito mais vantagens do que o uso dos animais, pois nenhum destes conseguia suplantar o desempenho humano no transporte. Os carregadores atravessavam qualquer rota do interior transportando até 35 quilos, mesmo em condições climáticas desfavoráveis.⁴¹ Portanto, os senhores no Brasil continuaram uma tradição existente na África para auferir vantagens com a utilização dos cativos como carregadores ao ganho.⁴²

Contudo, se o serviço desses carregadores era importante para o ganho de seus senhores, é preciso refletir sobre os significados atribuídos pelos próprios cativos à ocupação, mesmo que esta lhes tenha sido imposta. Segundo Karasch, o carregamento era a função favorita dos escravos ao ganho porque correspondia a uma forma de trabalho coletivo estruturado pelos próprios carregadores. Os membros dos grupos, sempre com um líder escolhido entre eles, negociavam as tarefas a serem realizadas e decidiam o tamanho da turma, dependendo da quantidade, do volume e dos pesos das cargas.⁴³

Em alguns casos, eles uniam-se para compra da liberdade. Segundo o depoimento de J. B. Moore ao *Select Committee on the slave trade*, os carregadores de





café do grupo étnico mina no Rio de Janeiro adiantavam uns aos outros o dinheiro para a alforria, sendo reembolsados por prestações mensais.⁴⁴ Charles Ribeyrolles, por sua vez, afirmou que os negros minas da cidade formavam uma corporação entre si, e que sustentavam uma caixa de resgate que a cada ano alforriava e remetia alguns às terras africanas.⁴⁵ Vale frisar que mesmo os escravos urbanos gozando de relativa liberdade de circulação (pois muitas vezes ficavam longe do domínio direto dos seus senhores), uma das principais funções da polícia criada no Rio de Janeiro ainda no período Joanino era justamente vigiar e controlar a população cativa da cidade.⁴⁶

Apesar da importância dos carregadores negros – em sua maioria escravos – no funcionamento da cidade, havia também veículos no Rio de Janeiro. A pesquisa revelou que, na primeira metade do século XIX, foram pedidas licenças para 621 veículos.⁴⁷ Na documentação encontrei tálburis, seges, carruagens de quatro rodas, carros de boi, carros de alfândega, *cabs*.⁴⁸ Porém, a grande maioria dos pedidos (83,89%) foi feita para as carroças.

Nessas solicitações enviadas à Câmara indicava-se o uso das carroças, que carregavam lenhas, trastes, conduziam mudanças e enviavam gêneros agrícolas para os mercados. Um grande número delas era empregado em serviços essenciais à vida urbana, como a condução de pipas d'água e de água servida. Havia igualmente as que transportavam o lixo das casas particulares para lugares destinados a depósito; já os carros de alfândega realizavam o serviço exterior dessa instituição.

É importante notarmos que as funções realizadas pelas carroças eram praticamente as mesmas das empreendidas pelos carregadores negros. As formas de conduzir, entretanto, eram bem diferenciadas, sendo os veículos puxados por animais, ao passo que os carregadores transportavam as mercadorias geralmente sobre a cabeça ou os ombros. Outra distinção crucial era mão de obra: enquanto os carregadores eram principalmente trabalhadores escravos e libertos, entre os que conduziam os veículos a maioria esmagadora era de trabalhadores livres, muitos dos quais imigrantes portugueses, embora existissem alguns poucos cativos nesta função.⁴⁹

A presença de veículos na condução de cargas e de pessoas na primeira metade do século XIX aponta, por um lado, que o sistema carroçável não começou somente a partir de 1850, como afirmou Moura.⁵⁰ Por outro, evidencia que naquele período ocorria um processo de segmentação e hierarquização no setor de transporte que também se dava mais amplamente no mercado de trabalho do Rio de Janeiro.⁵¹ Os trabalhadores livres reservaram para si o transporte com veículos, representando a maioria dos que os conduziam. O transporte manual de cargas e pessoas, por sua vez, foi reservado principalmente aos escravizados e libertos: os carregadores.



Esse processo de segmentação e hierarquização acentuou-se ainda mais na segunda metade do século XIX. O número de licenças para veículos aumentou consideravelmente entre 1851 e 1870, computando 2.477 unidades. Os trabalhadores livres, entre eles os imigrantes portugueses, continuaram sendo maioria entre os que conduziam esses veículos.⁵² Portanto, a carroça ganhou um papel maior na condução de mercadorias pelas ruas do Rio de Janeiro e, conseqüentemente, no funcionamento da cidade.

Apesar de a carroça ter tomado muitos dos espaços antes ocupados pelos carregadores, estes não deixaram de existir, como notou Moura, que sugeriu que os carroceiros não enfrentaram concorrência. Carroceiros e carregadores conviveram ainda durante certo período da segunda metade do século XIX. Segundo Mary Karasch, os carregadores escravos protestaram quando os comerciantes passaram a substituí-los por cavalos e carroças, pois essa posição lhes trazia os benefícios já apontados aqui.⁵³ A introdução de novos meios de transporte não aconteceu de forma automática; ao contrário, representou a existência de concorrência, disputas e conflitos não só na esfera dos proprietários, mas também na dos trabalhadores.

Ao longo da segunda metade do Oitocentos, os carregadores negros tiveram paulatinamente sua atuação circunscrita ao transporte de mercadorias relacionadas à área do porto. Embora aí eles fossem maioria, também tiveram que enfrentar a concorrência cada vez maior da mão de obra livre, novamente formada por um grande contingente de imigrantes portugueses.⁵⁴

A mudança ocorrida no Rio de Janeiro – antes uma cidade em que as mercadorias eram conduzidas por carregadores negros e depois um espaço em que se utilizavam carroças, e logo também o sistema de carris – foi muitas vezes interpretada como decorrência do crescimento urbano. Para Moura, o aumento da produção e da população, entre 1849 e 1856, ampliou o mercado de trabalho do carroceiro, uma vez que criou a necessidade de distribuir não só as mercadorias importadas como as que eram produzidas aqui.⁵⁵ Porém, considerar este processo de transformação uma equação direta entre crescimento da população e aumento de veículos é perder de vista outras variáveis fundamentais. Os dados demográficos, por mais problemáticos que sejam, demonstram que a população total do Rio cresceu pouco entre os censos de 1849 e 1872: de 266.466 para 274.972 habitantes, o que corresponde a um aumento de pouco mais de 3%. Contudo, o número de veículos cresceu quase 300%. Dessa forma, o crescimento populacional isoladamente não responde a questão.

A principal diferença entre os censos de 1849 e 1872 é a quantidade de cativos, que decaiu vertiginosamente nesse período na Corte. Se em 1849 eles compunham 41,5% da população total, sendo o Rio de Janeiro a cidade de maior população escrava das Américas, em 1872 eles passaram a representar



somente 17,8% dos habitantes.⁵⁶ Karasch lista as razões para essa diminuição: a alta taxa de mortalidade no início da década de 1850, bem como o aumento dos preços dos escravizados (em decorrência da proibição do tráfico negreiro em 1850 e da demanda de braços nas fazendas de café), que teria levado muitos senhores a alugar ou vender seus negros para as áreas rurais.⁵⁷

Tendo em vista que a oposição à introdução de outros meios de condução dava-se principalmente pela importância do escravo ao ganho para os rendimentos dos senhores no espaço urbano, a diminuição do peso da escravidão nesse contexto pode ter levado ao fim dessa objeção. Outro ponto fundamental, ligado ao primeiro, é o fato de a economia brasileira ter se transformado a partir da segunda metade do século XIX. No setor do transporte, surgiram empresas que atraíram fortemente o capital estrangeiro, tendo este se aliado a outras esferas do capital no Brasil.

O ano de 1850 é considerado um marco para a economia brasileira. O fim do tráfico negreiro teria libertado o capital antes empregado nessa atividade. Isso permitiu “aumentar a liquidez da economia, a diversificação de investimentos e o início de uma atividade financeira, com sua aplicação em serviços e numa indústria incipiente”.⁵⁸ Se até aquele momento o Brasil havia apenas se ajustado ao capitalismo internacional, Maria Bárbara Levy ressaltou que então o país “estrutura novos princípios de direito que interferem diretamente sobre a propriedade e, conseqüentemente, sobre o caráter capitalista da acumulação”.⁵⁹ O Código Comercial Brasileiro, também de 1850, dava ao país uma legislação mercantil própria e o aparelhava para constituir sociedades anônimas:

*A organização de sociedades anônimas é um marco fundamental na questão do direito de propriedade. Vem a ser primeiramente um instrumento legal que, ao reunir capitais supostamente disponíveis, pode promover a expansão sem precedentes da produção, tornando, por assim dizer, caducas as empresas baseadas no capital individual.*⁶⁰

Segundo Weid, a nova lei não deu frutos imediatos, embora dois anos depois tenham se iniciado as negociações na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Nos primeiros quinze anos após o estabelecimento do Código Comercial, o setor que concentrou o maior volume de capital investido de forma anônima foi o de serviços, principalmente companhias de seguros e bancos (57,5%), seguidos por empresas de transporte (24,9%) e de serviços públicos (5,4%).⁶¹ As companhias de transporte (de cargas ou de passageiros) que surgiram a partir de 1850 estavam, portanto, relacionadas a essa transformação da economia brasileira, que incentivou a formação de empresas em novos moldes.

Atréada aos interesses do capital sem ser necessariamente seu espelho, encontramos uma mudança também no projeto das classes dominantes para



a sociedade brasileira em geral.⁶² Em 30 de julho de 1862, Antonio Victor de Assis solicitou à Câmara Municipal uma autorização para estabelecer trilhos de ferro para o transporte de café nas ruas que agregavam os negociantes deste gênero. O sistema viria, segundo o proponente, a simplificar o serviço de transportes, tornando-o mais rápido, econômico e fácil em oposição “ao modo selvagem e perigoso” pelo qual ainda era feito este serviço. Assis lembrou ainda a importância do ramo do café, “esse principal agente de nossa riqueza”, e colocou a necessidade de que sua locomoção operasse “por meio de um sistema perfeito, e mais digno que o existente; da civilização da capital”.⁶³

O carregamento de sacas de café por carroças foi qualificado, no pedido relatado acima, como “selvagem”, e o carroceiro tido como “grosseiramente brutal”. Deveria ser, portanto, suplantado por um modelo novo, o de carris – este, sim, digno da civilização da Capital. Alguns termos acionados por Assis coadunam-se ao que Raison considera o significado de modernidade no Brasil da segunda metade do século XIX, que consistiria no “rompimento com um passado colonial, identificado com atraso, enquanto a modernidade era identificada com progresso, com o novo e a novidade”.⁶⁴ Havia o desejo de mudar a imagem do país, projetando-o como civilizado e moderno, sendo a França, especialmente Paris, o principal paradigma de civilização e modernidade.

No caso francês, Marshall Berman evidenciou como os interesses da burguesia e o projeto de modernidade estavam relacionados. Os bulevares parisienses eram instrumentos do Estado e da burguesia, que queriam modernizá-los rapidamente, desenvolver as relações sociais e as forças produtivas, além de acelerar o escoamento de dinheiro, mercadorias e seres humanos da sociedade francesa a outras partes do mundo.⁶⁵

Os projetos de modernização da Capital do Império brasileiro, entretanto, não apareceram na análise de Raison diretamente ligados a interesses de classe. Sidney Chalhoub, por sua vez, ao tratar do final do século XIX, apontou que o impulso pela “civilização” e pelo “novo” estava atrelado à constituição de uma ordem social burguesa no Brasil. Nessa ordem, o conceito de trabalho surgia como o “valor supremo de uma sociedade que se queria ver assentada na expropriação absoluta do trabalhador direto”.⁶⁶ Tratava-se, portanto, de um projeto político das classes dominantes, que impuseram à classe trabalhadora como deveria se comportar no espaço de trabalho e enquadrar-se em padrões de conduta social e familiar. Nicolau Sevckenko afirmou que, no interior desse projeto político de transformação social, foi negado todo “elemento da cultura popular que pudesse macular a imagem civilizada da sociedade dominante”.⁶⁷

Dessa forma, a proposta de trilhos de ferro para o transporte de café – assim como outras propostas de carris, como veremos – vinha revestida de sentidos modernizantes e civilizatórios. Porém, os textos que tratam dos



sistemas de transporte não atentaram que isso, ao mesmo tempo, mudava substancialmente as regras do jogo. Por um lado, a introdução dos trilhos representava uma mudança em curso, ou seja, a diminuição do peso da escravidão na capital do Império e o desenvolvimento do capitalismo no país – o que, no setor de transporte, estava muito atrelado ao desenvolvimento de empresas. Por outro lado, faltou justamente analisar de que forma a constituição das empresas impactou a mão de obra utilizada.

Dos pedidos de licença feitos pelos proprietários de carroças entre 1837 e 1870, a maioria (75,1%) referia-se a apenas um veículo. Tudo indica que grande parte dos que possuíam somente uma carroça também a conduziam. Alguns exemplos encontrados na documentação corroboram essa hipótese, como um requerimento assinado por homens que se proclamaram proprietários e condutores de pipas d'água, enviado à Câmara em 23 de abril de 1866.⁶⁸ Sendo assim, os carroceiros nessa época eram em sua maioria proprietários de sua ferramenta de trabalho e realizavam fretes pelas ruas, recebendo um valor combinado em troca de um serviço.

Entre os carroceiros de nacionalidade declarada, havia uma maioria de portugueses (78,6%) entre os anos de 1837 e 1870.⁶⁹ O contingente de trabalhadores lusos exercendo essa função deve ser relacionado ao grande número de imigrantes vindos de Portugal, que já era considerável na primeira metade do século e cresceu ainda mais a partir de 1850.⁷⁰ A forte presença desses imigrantes entre os carroceiros pode estar ligada também ao fato de eles já terem familiaridade com as carroças em sua terra natal.⁷¹ A escolha dos lusos em trabalharem com carroças quando aqui chegavam, porém, passava antes por uma questão financeira: era necessário que o imigrante possuísse, ou adquirisse em terras brasileiras, um montante necessário para um investimento inicial no veículo e nos animais para conduzi-lo. Contudo, um investimento mais barato eram as carroças de mão, que dispensavam o uso de animais e cujos condutores passaram a ser conhecidos na cidade como “burros sem rabo”.

Azevedo avaliou que, em São Paulo, comprar uma carroça e animais “podia ser a solução para começar uma vida nova em uma cidade em plena expansão”. O baixo custo inicial fazia com que o setor de transporte fosse uma opção atraente para “os imigrantes que aqui chegavam e tinham pouco dinheiro para começar um pequeno negócio”.⁷² As colocações da autora para o contexto paulistano tornam-se válidas também para explicar a opção dos imigrantes portugueses por esse setor no caso carioca.

Como já mencionado, os carroceiros conseguiram, ao longo da segunda metade do século XIX, realizar diversos serviços básicos no funcionamento da cidade que antes eram executados pelos escravos. A retirada do lixo das casas particulares foi uma das funções que as carroças passaram a exercer.



No início do século XIX, não havia um sistema público de retirada do lixo, e a coleta e despejo dos detritos das residências era responsabilidade do próprio morador. Para essa atividade eram utilizados os cativos da casa, ou se recorria ao serviço dos escravos de ganho. O lixo era despejado em lugares ermos ou em logradouros públicos, como o Campo de Santana. A atuação do poder público sobre ao assunto deu-se através de posturas da Câmara Municipal que proibiam os despejos de lixo a qualquer hora do dia e em locais indiscriminados.⁷³

Na segunda metade do século XIX, o recolhimento do lixo das casas particulares passou a ser feito pelos carroceiros que trabalhavam como autônomos. Em 1872, eles eram os únicos responsáveis pelo serviço, perfazendo 120 trabalhadores, que cobravam um valor mensal às residências. Em dezembro do mesmo ano, a Câmara assinou um contrato com a empresa Nunes de Souza & Cia. para que a mesma passasse a realizar a remoção de lixo particular. Em 1873, como narrei na introdução do livro, essa decisão e as consequências acarretadas acabaram por provocar uma greve dos carroceiros pelo direito de trabalhar por conta própria.

Em 1876, após a realização de outra greve pelos cocheiros e carroceiros, a Câmara Municipal passou a discutir novamente a montagem de uma empresa com a mesma finalidade da anterior. O motivo alegado, naquele momento, foi colocar a cidade ao abrigo das paredes dos carroceiros que faziam a limpeza das residências. Diante da força que eles demonstraram nos momentos das paralisações, justamente por estarem ligados a um serviço considerado fundamental em uma época de febre amarela, continuaram as tentativas da municipalidade de que uma firma monopolizasse tal empreendimento. Em 1896, a Câmara contratou uma nova empresa para a execução dos serviços públicos e particulares. Constava no contrato, por causa das experiências pregressas, que as licenças dos carroceiros que faziam a remoção do lixo das habitações particulares seriam cassadas pela prefeitura desde que fosse iniciado o serviço da empresa.⁷⁴

Em 31 de dezembro de 1897, foi firmado o contrato entre a municipalidade e a Companhia Industrial do Rio de Janeiro para que esta realizasse a limpeza pública e particular da cidade.⁷⁵ A partir de então, os carroceiros que tinham essa função não podiam mais atuar de forma autônoma. Em 1899, a empresa estava com dificuldades financeiras e os carroceiros que nela trabalhavam fizeram greves por motivos considerados próprios da ordem capitalista. Em janeiro e em dezembro desse ano, os trabalhadores paralisaram suas atribuições porque seu pagamento estava atrasado havia diversos meses.

A Companhia Industrial do Rio de Janeiro faliu em 1899 e foi autorizada a contratação de nova empresa. Noronha Santos relatou que como não



apareceram concorrentes, a limpeza particular foi entregue novamente aos carroceiros que para isso se habilitassem. Em agosto de 1900,

*lavrou-se um termo de contrato de responsabilidade, para licença aos carroceiros, empregando estes carroças perfeitamente estanques, cabendo a cada grupo de coletores do lixo, trechos ou zonas da cidade e sendo-lhes vedado o trânsito de carroças de uma circunscrição pela área da outra.*⁷⁶

A partir de 1906, o serviço de retirada de lixo passou a ser executado pela prefeitura por intermédio da Superintendência do Serviço de Limpeza Pública e Particular.

O movimento dos carroceiros do lixo em 1873 foi uma tentativa dos trabalhadores de frearem um processo que ocorria cada vez mais agressivamente e consistia na destituição das ferramentas de produção do trabalhador. Em 1899, todavia, os carroceiros não trabalhavam mais por conta própria. Suas manifestações estavam inscritas na nova lógica de trabalho e reclamavam a premissa básica da relação entre patrão e empregado no capitalismo: o salário pago pelo trabalho realizado.

As transformações no serviço de recolhimento do lixo no Rio de Janeiro traduzem, primeiramente, o processo de proletarização clássico na teoria marxista, isto é, os trabalhadores foram alijados de suas ferramentas de produção e passaram a deter apenas sua força de trabalho. Esta, por sua vez, tornou-se mercadoria e seu possuidor a vendia para o capitalista, o novo detentor dos meios de produção. Marcel van der Linden assinalou que, para Marx, o trabalho livre assalariado – no qual o trabalhador enquanto indivíduo livre dispõe de sua força de trabalho como uma mercadoria – era a forma de mercantilização do trabalho verdadeiramente capitalista. Sendo assim, a luta de classes seria travada principalmente entre capitalistas, senhores de terra e assalariados.⁷⁷

Os trabalhadores por conta própria, como os carroceiros que retiravam lixo das casas cariocas na segunda metade do século XIX, estavam entre as cinco classes ou semiclasses subalternas no capitalismo, que incluíam ainda os trabalhadores assalariados, a pequena burguesia, os escravos e o lumpemproletariado. O trabalhador por conta própria, ao possuir os meios de produção, era capitalista de si mesmo e empregava a si próprio como trabalhador assalariado. Linden afirmou que, à exceção dos trabalhadores assalariados, os outros grupos eram historicamente menos significativos para Marx.⁷⁸

Linden ressalta, entretanto, que pesquisas empíricas em diversas partes do mundo apontaram que as proposições do pensador alemão sobre a classe trabalhadora e a mercantilização do trabalho eram muito restritas. O autor argumentou que “há uma quase infindável variedade de produtores no



capitalismo e que as formas intermediárias entre diferentes categorias são vagas e fluidas”.⁷⁹ No intuito de repensar a classe trabalhadora, Linden avalia que os trabalhadores assalariados eram bem menos livres do que sugeria a visão clássica.⁸⁰ Nesse sentido, Alessandro Stanziani afirmou que, para a maioria dos países da Europa entre o século XVI e o final do XIX, as barreiras entre liberdade e servidão eram não somente negociáveis e móveis mas também muito diferentes do que pensamos hoje. Esse autor notou que o trabalho era sujeito a coações legais, geralmente justificadas pela referência ao “débito” ou “contrato” que o trabalhador ou o camponês contraía com os senhores e a comunidade.⁸¹ Em muitos casos, os trabalhadores não eram nem “atores econômicos livres” (escolhendo seu *status* como empresários ou trabalhadores no sentido “neoclássico”), nem os “proletários” na acepção marxista.

Linden também ponderou que, segundo a visão clássica do marxismo, “os trabalhadores só dispõem da sua força de trabalho, mas não de meios de produção”. Porém havia muitas exceções, indicando formas intermediárias entre o trabalho assalariado e aquele realizado por conta própria. Ele citou o caso em que era “permitido a um empregado ficar com parte do produto do seu trabalho e vendê-lo independentemente”.⁸² Outra possibilidade era de que os trabalhadores emprestassem do empregador o seu meio de produção, pagando uma caução e agindo formalmente como independentes, a exemplo dos puxadores de carruagem da província chinesa de Hunan, por volta de 1918. As carruagens eram propriedades das garagens, sendo que seus donos pagavam os impostos dos veículos. Os puxadores alugavam-nas a cada dia, e sua renda “consistia na diferença entre o que ele recebia e os seus pagamentos ao proprietário da garagem”.⁸³

Em 1882 o italiano Carlos Tramontano, morador de São Paulo, declarou que “alugava uma carroça e duas bestas para seu irmão Vicente Tramontano ir trabalhando, pagando-lhe um aluguel conforme as horas que auferisse, até poder acumular quantia para poder comprá-la”.⁸⁴ Embora esse caso trate de um arranjo familiar, indica que os carroceiros, assim como os condutores de outros veículos que trabalhavam por conta própria, não necessariamente possuíam suas ferramentas de trabalho, mas poderiam alugá-las de terceiros.

É possível constatar, portanto, que mesmo no setor de transporte no Rio de Janeiro do século XIX e início do XX as fronteiras entre trabalhadores assalariados e aqueles que trabalhavam por conta própria não eram tão estanques, já que os últimos não necessariamente eram donos dos veículos. Além disso, o trabalho por conta própria também era uma forma de mercantilização do trabalho, embora Marx o tenha considerado como uma anomalia que teria existido na pequena agricultura de base familiar, em conexão com a indústria doméstica.⁸⁵



A despeito de os carroceiros que trabalhavam por conta própria não terem desaparecido da cidade do Rio de Janeiro, o transporte de cargas passou a ser feito cada vez mais por empresas. Já vimos que Victor de Assis Silveira pediu concessão para construir linhas de ferro para conduzir café. Em 1865, ele constituiu a Empresa Locomotora, que passou a funcionar somente em 1872.⁸⁶ Em 1878, o negócio contava com o capital de 2.400 contos e possuía 176 veículos (entre os quais 96 carroças de café), e 504 animais.⁸⁷ Neste ano a Locomotora foi incorporada, juntamente com outras três empresas, à Companhia de Carris Urbanos, que surgia na mesma época e representava um processo pelo qual as empresas de carris com maior capital foram comprando todas as menores.

Segundo Noronha Santos, o transporte de mercadorias rendia enormes lucros. Em 1872, entre as empresas que exploravam esse ramo de negócio, havia, além da Locomotora, a Empresa de Cargas e Bagagens e a de Gomes Carneiro, Monteiro & Cia.⁸⁸ A importância do transporte de mercadorias deve ser relacionada a uma característica básica do Rio de Janeiro: além de ser a capital, nesta cidade estava situado o principal porto de exportação de café do século XIX, o produto mais importante da economia brasileira. Apesar de no início do século XX o porto de Santos ter superado o número de exportação de sacas de café, a receita da Alfândega do Rio de Janeiro ainda era consideravelmente maior, pois a importação desta suplantava em 50% a de Santos.⁸⁹ Sendo assim, o porto do Rio de Janeiro gerava uma grande demanda de serviços de transporte de mercadorias.

Os estabelecimentos comerciais e industriais também passaram a adquirir veículos próprios e a contratar trabalhadores para conduzi-los. Encontram-se diversos anúncios nos jornais, como o de um armazém de madeira situado à rua da Saúde, em 1873, que precisava de um carroceiro, “pagando-se bom ordenado”.⁹⁰ As carroças e consequentemente os carroceiros estavam presentes em quase todos os negócios da cidade: fábricas de cerveja como a Brahma, lavanderias, tecelagens, estabelecimentos de moagem de cereais, mobiliário, fábricas de sabão e velas, produtoras de tijolos etc.⁹¹ Eram ainda utilizadas pela companhia Rio de Janeiro City Improvements, que transportava os dejetos da cidade.

Em suma, empresas variadas possuíam carroças. Aquelas especializadas no transporte de mercadorias indicam, por um lado, a importância dos carroceiros ao longo da segunda metade do século XIX: eles eram responsáveis pelo transporte de praticamente todos os bens que eram produzidos e comercializados na cidade. Assim, a paralisação dos trabalhadores ligados ao transporte poderia representar a interrupção da circulação de produtos, atingindo o comércio bem como outros setores da economia, como a exportação do café. Por outro lado, a constituição das empresas também



mostra o processo de proletarização desses carroceiros, pois muitos passaram a ser destituídos de suas ferramentas de trabalho e foram submetidos a uma nova lógica de trabalho.

1.3 Revolução dos transportes?

As cadeirinhas foram descritas por alguns viajantes como o principal meio de condução de passageiros até a chegada da família real, em 1808. Depois teriam sido suplantadas por veículos de rodas, como a sege.⁹² As cadeirinhas eram conduzidas necessariamente por carregadores negros e as primeiras a frete apareceram na cidade por iniciativa de negociantes de parques recursos e negros forros.⁹³

Os diversos veículos que surgiram na cidade eram particulares ou de aluguel, sendo que aos primeiros não eram cobrados impostos junto a Câmara, além de ser proibida a realização de qualquer serviço de frete.⁹⁴ Possuir um carro particular era uma questão de *status* no século XIX. Encontrava-se entre os proprietários desse tipo de veículo, ao contrário dos carros a frete, a designação de “doutor” precedendo os nomes, além de títulos como o do barão de Mauá, o do marquês de Abrantes e o da marquesa do Paraná. Um abaixo-assinado feito em 1853 por alugadores de seges, carros e carrinhos contrapunha-se a uma medida da Câmara que ordenava uma identificação numérica na traseira destes veículos. O problema seria que tal procedimento “apresenta aos olhos de todos como objetos alugados, fazendo desaparecer a ilusão, que de ordinário desejam fazer aqueles que as alugam, tanto assim que alguns há, que ao bolieiro e laçao, fazem vestir libré de sua casa, para assim melhor inculcarem o terem como seu”.⁹⁵ O documento reforça, pois, a ideia de que os veículos particulares traziam *status* aos seus proprietários.

No decorrer do século XIX, os veículos nas ruas do Rio de Janeiro foram os mais variados. Muitos deles aparecem descritos na abertura do conto machadiano “Anedota do cabriolet”, publicado em 1906:

*A geração de hoje não viu a entrada e a saída do cabriolet no Rio de Janeiro. Também não saberá do tempo em que o cab e o tilbury vieram para o rol dos nossos veículos de praça ou particulares. O cab durou pouco. O tilbury, anterior aos dois, promete ir à destruição da cidade. Quando esta acabar e entrarem os cavadores de ruínas, achar-se-á um parado, com o cavalo e o cocheiro em ossos esperando o freguês do costume.*⁹⁶

Os diferentes veículos mencionados no texto diferiam em aspectos técnicos.⁹⁷ Os relatos dos viajantes sobre as primeiras décadas do século XIX indicaram que na condução de tais carros encontravam-se principalmente



escravos. Em textos e imagens, os cativos aparecem portando elegantes librés e cartolas. Nos jornais, encontram-se anúncios de compra e venda de escravos que exerciam esse ofício em períodos posteriores. Em 11 de fevereiro de 1873, por exemplo, era anunciada a compra de um escravo que fosse bom cocheiro⁹⁸ e, em 6 de abril do mesmo ano, vendia-se “um bonito e elegante pardo de 30 anos insigne cocheiro e copeiro, de superior conduta, na Rua da Conceição n.16”.⁹⁹

A presença de escravos e libertos foi maior entre os cocheiros do que entre os carroceiros. Entre 1860 e 1870, segundo a documentação dos presos na Casa de Detenção, 169 trabalhadores foram identificados como condutores de veículos, sendo que 79 (46,7%) eram cocheiros e 90 (53,3%) carroceiros. Entre estes, 26,6% era composto por escravos; já entre os cocheiros o percentual de cativos era de 40%.¹⁰⁰

Uma explicação plausível para o maior número de trabalhadores livres entre os carroceiros é que o transporte de mercadorias oferecia maiores possibilidades de trabalho e ganhos, pois as carroças foram se transformando no principal meio de locomoção de bens e produtos pela cidade. Enquanto isso o transporte de passageiros em carros de aluguel, por causa dos altos preços, estava disponível apenas para uma parcela pequena da população – além de já existirem, desde as primeiras décadas do século XIX, empresas que realizavam esse serviço. O contingente de trabalhadores livres tornou-se, na segunda metade do século XIX, dominante também entre os cocheiros. Aliás, assim como entre os carroceiros, os portugueses representavam sua maioria (72,3%).¹⁰¹

O primeiro estabelecimento de aluguel de seges e carruagens foi fundado pelo português Francisco Antonio Garrido. Por volta de 1822, com os lucros obtidos nesse ramo de negócio, ele montou outra cocheira, de maiores proporções, na rua da Lampadoza.¹⁰² O Almanaque Laemmert de 1847 listou 15 empresas. Em 1860, foram licenciadas 25 grandes cocheiras na cidade. Embora várias outras empresas surgissem após 1860, segundo Noronha Santos, o serviço de aluguel de veículos foi controlado em grande medida pela Companhia de Carruagens Fluminense.¹⁰³

O serviço regular e coletivo de passageiros, assim como em Lisboa e Londres, foi organizado a partir de concessões do governo a determinados proprietários.¹⁰⁴ No Aviso Régio de 18 de outubro de 1817, o Príncipe Regente D. João concedeu a Sebastião Fabregas Serigué o privilégio exclusivo para estabelecer diligências entre a cidade e os palácios da Boa Vista e da fazenda de Santa Cruz.¹⁰⁵

Em 1837, foi concedida ao desembargador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, futuro visconde de Sepetiba, a criação da Companhia de Omnibus. Esta iniciou o tráfego em 1838 “com quatro carros de dois pavimentos, tirados



por quatro animais".¹⁰⁶ Esse novo meio de condução provocou a revolta de segeiros e alugadores de montaria pela concorrência.¹⁰⁷

Em 1859 começaram a circular os primeiros bondes puxados a burro, sendo o Rio de Janeiro a primeira cidade da América do Sul a ter esse tipo de transporte.¹⁰⁸ O surgimento dos bondes foi visto por boa parte da bibliografia como um elemento da revolução dos transportes. Segundo Silva, essa revolução referia-se, além das linhas de bonde para as Zonas Norte e Sul da cidade, à construção e funcionamento das primeiras estradas de ferro (voltadas para os subúrbios), e dizia respeito ainda ao estabelecimento do tráfego regular para Niterói através das barcas.¹⁰⁹

A festa solene de inauguração dos primeiros bondes da Companhia de Carris da Tijuca ocorreu em 26 de março de 1859 e contou com a presença do Imperador. No discurso proferido pelo diretor da empresa, Thomaz Cochrane, é possível perceber elementos da imagem de modernidade que as classes dominantes desejavam projetar para o país:

*Senhor, aumentar o bem ser e os gozos da vida material, abandonar a força bruta, dominar e imperar pela civilização; tais são hoje os esforços e o caráter distintivo dos povos e nações modernos; por toda a parte é esta a tendência do homem presente, em absoluta contradição do homem do passado!*¹¹⁰

Os bondes aparecem assim como símbolos da civilização e de homens modernos, que deveriam distinguir-se e superar radicalmente os feitos do passado. Signos semelhantes apareceram na fala de Francisco José de Melo e Souza, presidente da mesma companhia: "o dia da inauguração de uma estrada é sempre uma data importante, porque simboliza o progresso da indústria e anuncia um novo impulso ao desenvolvimento moral e material do país."¹¹¹

Tendo a empresa se colocado como símbolo de uma modernização que era projetada por alguns para a cidade e para o país naquele momento, Raison observou que o negócio sofreu justamente por causa da resistência a algo novo. Os passageiros teriam se mostrado, a princípio, desconfiados.¹¹² Contudo, é importante frisar que os usuários se tornaram arredios à companhia não somente pelo medo do desconhecido, mas por vivenciarem o péssimo serviço prestado. Carros velhos e trilhos arruinados eram causas de frequentes descarrilamentos; os usuários irritados, por sua vez, constantemente abandonavam os veículos.¹¹³

A Companhia de Carris da Tijuca enfrentou ainda a disputa com as gôndolas, que procuravam atrapalhar o concorrente ao colocar carros em meio aos trilhos.¹¹⁴ A concorrência, a desaprovação do público e as dificuldades financeiras existentes desde o início de sua operação levaram a companhia a suspender definitivamente o tráfego em 1865. Outra experiência com o transporte de passageiros por carris surgiu no Rio de Janeiro em 1868, quando



passou a funcionar a Botannical Garden Railroad. A história da companhia começou em 1856, quando o conselheiro Cândido Batista de Oliveira e seu filho obtiveram do governo imperial o privilégio de uma linha de carris entre o centro da cidade e a Gávea. Não tendo sido reunido o capital necessário para dar início ao negócio, o privilégio foi vendido por 30 contos de réis, em 1862, ao barão de Mauá, que formou a Companhia de Carris de Ferro Jardim Botânico.¹¹⁵

Noronha Santos afirma que o barão de Mauá teria encontrado o retraimento de capitais em parte pelo fracasso dos carris da Tijuca, dirigida por ele desde 1861, que teria levado a descrença no êxito de tal negócio. Enfrentou também uma campanha contra a sua empresa feita pelos segeiros, companhias de gôndolas e de ônibus, seus principais concorrentes. Além disso, as senhoras combatiam esse empreendimento por “misturar gente do povo com pessoas de hábitos educados e tão contrários aos das classes pobres”.¹¹⁶

Outra questão, não abordada por Noronha Santos, foi a objeção do poder municipal aos carris. Raison afirmou que, em 1866, houve uma inflexão na postura da Câmara, que passou a recusar os pedidos das empresas de carris. Na sessão do dia 25 de setembro, constou a seguinte afirmação:

*Votamos contra o projeto de resposta ao governo imperial porque como já o declaramos nesta câmara votaremos sempre contra todas as empresas de ferro nas ruas da cidade, como teríamos votado contra os já aprovados, se fossemos vereadores quando delas se tratou aqui.*¹¹⁷

Os vereadores alegavam a incompatibilidade dos carris com as ruas da cidade, sendo que aqueles ameaçavam a circulação de veículos, pessoas, cargas e a organização do espaço urbano.

Em 12 de julho de 1867, o barão de Mauá, que já possuía a Companhia de Carris de Ferro Jardim Botânico, escreveu uma carta à Câmara na qual expressava o receio de “que do serviço a cargo desta empresa” resultasse em “embaraços e atropelos à circulação de veículos comuns”. Mauá afirmava que os carros que a companhia pretendia servir não excediam “as dimensões dos ônibus e gôndolas, e que estes circulam livremente pelas ruas desta Capital”.¹¹⁸

A forte objeção ao negócio teria levado Mauá a vender o seu privilégio a um americano, pois, segundo Noronha Santos, um elemento estrangeiro não estaria tão imerso nas rejeições enfrentadas pelo empreendedor. Contudo, desde a aprovação dos estatutos da Companhia Jardim Botânico, ainda em 1862, estava prevista a autorização para transferir os títulos a uma empresa estrangeira.¹¹⁹ Mauá pode ter desistido de construir a linha a partir de sua própria experiência malsucedida nos carris da Tijuca, bem como ter pretendido, como muitos outros, lucrar como intermediário na transferência



do privilégio.¹²⁰ De qualquer forma, em 1868, ele vendeu sua concessão à Bleker Street Horse Company de Nova York por 100 contos de réis.

Na opinião de Noronha Santos, a empresa americana teria sido corajosa ao assumir um negócio ameaçado pela forte campanha contra a introdução dos bondes. Entretanto, o transporte por carris havia sido criado nos Estados Unidos, onde recebiam o nome de *tramways*, tendo os primeiros carris da cidade de Nova York circulado a partir de 1832.¹²¹ A Bleker Street Horse Company atuava nesse local e, quando aqui chegou, trouxe não só uma bagagem técnica prévia como também o contato com as possibilidades reais de ganho que o negócio oferecia.¹²²

Além da experiência anterior, a Bleker Street conseguiu ainda o apoio do governo imperial que, por intermédio do ministro da Fazenda, o visconde de Itaboraay, concedeu-lhe um empréstimo em 1868. Quando a companhia passou a operar, vendia a passagem de 200 réis como títulos desse empréstimo. Os bilhetes eram vendidos em grupos de cinco no escritório da Companhia e eram denominados *bonds*, vindo daí o nome dado ao veículo.¹²³

Em 1868, portanto, foi organizada a Botannical Garden Railroad, com sede em Nova York e tendo 500.000 dólares de capital. Essa foi a primeira das muitas entradas de capital estrangeiro no setor de transporte, sendo que esse capital passaria também a penetrar em vários outros serviços básicos da cidade.¹²⁴ As notícias do sucesso obtido pela Bleker Street fizeram com que o engenheiro Albert Hager, ligado a ferrovias, montasse também em Nova York, em 1869, a The Rio de Janeiro Street Railway.¹²⁵

O sucesso e os lucros obtidos pela Botannical Garden¹²⁶ fizeram ainda crescer os olhos dos investidores brasileiros. Entre 1868 e 1905, foram concedidas pelo governo mais de quarenta autorizações para a exploração de linhas e formação de companhias.¹²⁷ Em 1885, as companhias Jardim Botânico, Carris Urbanos, Villa Isabel e São Christovão dispunham juntas de um capital de 22.900 contos de réis e receita bruta de 2.463 contos.¹²⁸ As fortunas obtidas por essas empresas aumentavam com a especulação de suas ações na bolsa de valores. Eulália Lobo informa que, para o período de 1876 a 1886, das 53 empresas com títulos negociados na bolsa, 21 eram de transporte e três de serviços públicos.¹²⁹

A importância das empresas de carris para o enriquecimento dos que nelas investiam pode ser exemplificada pelo caso de José Pereira Soares. Ele nasceu na cidade do Porto em 1828 e emigrou para o Brasil, onde fez fortuna. Retornou a Portugal no último quartel do século XIX. Segundo Nuno Miguel Lima, o ativo patrimonial de José Pereira Soares era o mais alto dos 37 maiores contribuintes inventariados da Lisboa oitocentista. É interessante perceber que sua participação em empresas do Brasil se dava principalmente no setor de transporte. Ele possuía 71 contos de réis em ações da Companhia de São



Christóvão, além de ações na Companhia de Carris Urbanos e na Companhia Ferro-Carril Jardim Botânico.¹³⁰

A relação entre a comunidade portuguesa no Brasil e os transportes pode ser flagrada ainda na história da fundação da Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Os irmãos Luciano e Francisco Cordeiro (este último, chanceler do Consulado dos EUA no Rio de Janeiro) conseguiram licença da Câmara Municipal de Lisboa para instalar caminhos de ferro pelas ruas da cidade.¹³¹ Em 1871 todas as concessões, licenças e autorizações obtidas por eles foram transferidas a um grupo de empresários que se encontrava no Brasil. Para Maria Amélia Capitão, era estranho que a Carris lisboeta tivesse nascido no Rio de Janeiro.¹³² Antônio Lopes Vieira, no entanto, expôs que sua fundação nessa localidade explicava-se pela importância da colônia portuguesa no Brasil e pelos tipos de relações econômicas existentes entre os dois países.¹³³ Eram influentes, nesse sentido, a disponibilidade de capitais a serem investidos, a ligação dos imigrantes lusos à terra natal, além do conhecimento do sucesso de um novo meio de transporte numa cidade como o Rio de Janeiro, onde funcionavam diversas companhias de transporte sobre carris.¹³⁴

A consolidação dos bondes no Rio de Janeiro significou forte concorrência com outros meios de transporte coletivo. Segundo Olavo Bilac, em crônica de 1903, o “bonde, assim que nasceu, matou a ‘gôndola’, e a ‘diligência’”.¹³⁵ Porém, o surgimento dos bondes não levou ao desaparecimento automático das empresas que ofereciam outros serviços nem essa substituição deu-se apenas pela escolha dos usuários. Em 1883, por exemplo, foi convocada uma reunião da diretoria da Companhia Jardim Botânico para deliberar sobre o fato de os carros da Transportes Brasileiros e Diligências (que conduziam cargas e passageiros entre o centro da cidade e o bairro de Botafogo) estarem estacionando sobre os trilhos daquela e impedindo o livre movimento dos bondes.¹³⁶

Os empregados da Transportes Brasileiros foram tidos pela diretoria da Jardim Botânico como espécies de sabotadores do serviço de bondes, inclusive provocando seus condutores. Richard Sannon, antigo presidente da Companhia Jardim Botânico, escreveu da Europa aos seus colegas informando que lá também ocorria o uso indevido dos trilhos dos bondes por outros veículos. Em Lisboa, segundo ele, a empresa de carris chegou a entrar com uma ação contra os proprietários de carros semelhantes aos da Transportes Brasileiros.¹³⁷

A partir de 1882, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa passou a enfrentar a concorrência da Companhia de Carruagens Ripert, fundada nesse ano. Embora houvesse outras empresas que realizavam o serviço de transporte de passageiros, a Ripert foi a que mais causou problemas a Carris, por ser maior e prezar mais pela regularidade do que as outras. Para se ter uma ideia do



impacto da concorrência, o balanço negativo da Carris em 1882 e 1883 foi resultado justamente do surgimento da Ripert.¹³⁸ A primeira reclamava que os carros da segunda tinham as rodas da mesma largura dos carris de ferro, o que lhes permitia andar sobre eles.

No caso do Rio de Janeiro, a diretoria da Jardim Botânico entregou uma representação ao Chefe de Polícia. Como o documento não surtiu efeito, a companhia entrou com uma ação judicial para assegurar seu privilégio e o uso exclusivo do trilho. O processo se arrastou, os diretores procuraram novamente o Chefe de Polícia, mas como este havia sido substituído, conseguiram que fosse traçado um novo itinerário para as diligências. Pouco depois da ação da polícia, a Transportes Brasileiros cessou o tráfego de seus carros.¹³⁹

Contudo, os bondes não anularam totalmente o serviço de aluguel de carros – fossem nas cocheiras, para onde os usuários se dirigiam, ou os veículos de praça, que ficavam nas ruas à espera de passageiros.

Tabela 1: Número de veículos (1873-1904)

Veículo	1873	1875	1890	1904
Tilburis	360	245	161	176
Diligências	27	10	13	10
Carros de cocheira	124	138	267	–
Carros de praça	144	–	152	–

Fonte: Relatórios dos Chefes de Polícia do Rio de Janeiro referentes aos anos 1873, 1875, 1890 e 1904.

Os dados apresentados na Tabela 1 permitem verificar que o número de tilburis diminuiu 51% entre 1873 e 1904. Já o registro de diligências caiu 62% entre 1873 e 1875, mas manteve o mesmo número, de dez para cada ano, entre 1875 e 1904. Por sua vez, os carros de cocheira aumentaram consideravelmente entre 1873 e 1890, 115%, tendo os carros de praça sofrido um crescimento bem mais tímido no mesmo período (5%). Os dados para 1904, entretanto, não apresentaram a diferenciação entre os de cocheira e os de praça, sendo apenas indicados 380 carros. Dessa forma, vemos que o serviço de aluguel de carros conviveu com o bonde no final do século XIX e início do XX, sendo que atendia à demanda de quem precisava – e podia pagar pelo serviço – de um veículo para trajetos específicos, ou simplesmente não desejava andar em transportes coletivos.

Os trabalhadores envolvidos na condução dos veículos de passageiros poderiam ser funcionários das cocheiras, trabalharem como cocheiros de praça ou ainda para as casas particulares, atendendo assim exclusivamente os moradores de uma residência. Tudo indica que eles não estavam necessariamente determinados a exercer somente uma das opções aqui mencionadas,



e é possível que tenham experimentado diferentes modalidades ao longo da vida. João do Rio, em *A alma encantadora das ruas*, afirmou ter ouvido de um velho cocheiro que conhecia: “fui de cocheira, fui de casa particular e trabalhei por minha conta”.¹⁴⁰

Os condutores relacionados a cocheiras e casas particulares eram empregados, enquanto os cocheiros de praça poderiam também trabalhar por conta própria. Já vimos, porém, que os trabalhadores autônomos não obrigatoriamente eram donos dos veículos.

Um dos papéis do bonde na chamada revolução do transporte foi se tornar o principal veículo de locomoção da população carioca entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, fator que analisarei mais detidamente no próximo item. Essa revolução, no entanto, só pode ser entendida na relação com a transformação do capitalismo no Brasil. O surgimento das companhias de transporte esteve ligado ao início da constituição de sociedades anônimas no país, o que permitiu a expansão da produção. As empresas de carris foram importantes portas de entrada do capital estrangeiro no Brasil, e o fato de terem se revelado negócios altamente lucrativos atraiu ainda o capital nacional. Por sua vez, a ocupação dos novos bairros pelos bondes deu-se pela aliança das empresas de carris com o capital imobiliário e fundiário.

1.4 Os bondes e as transformações do espaço urbano

O Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, além de capital, era a cidade mais populosa do país.¹⁴¹ Em 1849, a população era de 266.466 habitantes, lembrando que 58,48% era formado por livres e 41,51% por cativos. O número de moradores era dividido entre as freguesias urbanas (72,27% do total) e rurais (22,73%), demonstradas no primeiro mapa. As primeiras correspondiam, portanto, à parte mais densamente povoada e incluíam as freguesias de Sacramento, Santa Ana e Santa Rita; possuíam o maior número de indivíduos e eram o local de moradia das “camadas mais pobres da população (brasileiros sem grandes posses, libertos e operários e artesãos europeus), com seus respectivos escravos”.¹⁴²

As freguesias urbanas incluíam ainda as de São José e da Candelária, situadas na região central da cidade. Já Engenho Velho, Glória e Lagoa eram consideradas arrabaldes e, naquele período, principalmente locais de chácaras. Apesar de bem menos povoadas do que as freguesias da região central, também sofreram um aumento demográfico. O segundo mapa traz a malha viária da cidade por volta de 1850 e foi elaborado pela historiadora Elisabeth von der Weid em conjunto com o especialista em mapas Maurício Porto, com





Mapa 1 – Freguesias do Rio de Janeiro – c. 1900



Fonte: Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2010, p. 68.





base na cartografia de época. Vê-se que a maior concentração de ruas estava justamente na área das freguesias centrais, mas mesmo nas freguesias urbanas dos arrabaldes já havia a localização de diversas vias, como na Glória, Catete e Laranjeiras (situadas na freguesia da Glória); em Botafogo, na freguesia da Lagoa; e no Rio Comprido e Engenho Velho, na freguesia de mesmo nome.

Para as freguesias do Engenho Velho, Glória e Lagoa, segundo Luiz Carlos Soares, se dirigiam

*as famílias mais ricas da cidade, chefiadas por comerciantes e homens de negócio nacionais e estrangeiros, diplomatas, altos funcionários do Estado, profissionais liberais bem-sucedidos, militares da alta patente, que passaram a fugir da zona central superpovoada e insalubre.*¹⁴³

Começava a se delinear um processo de estratificação classista do espaço. Abreu indicou que a configuração espacial do Rio de Janeiro dava-se anteriormente pela concentração de diferentes classes numa mesma região, a central, e a diferenciação entre os grupos era feita mais pela aparência do que pela localização das residências. Porém, a partir da segunda metade do Oitocentos a distinção de classes começou a ser realizada pela separação dos espaços.¹⁴⁴

No processo de mudança das classes dominantes para lugares mais distantes do centro, os meios de transporte, principalmente os bondes, tiveram um papel fundamental na ocupação da Zona Norte e Sul da cidade.¹⁴⁵ A primeira linha de bondes do Rio de Janeiro ligava a rua do Conde, perto do Rossio Grande (no centro), à Floresta da Tijuca, passando pela freguesia do Engenho Velho, residência de famílias tradicionais que habitavam as várias chácaras.

Thomaz Cochrane, no discurso de inauguração da Companhia de Carris da Tijuca, indicou alguns sentidos para a escolha da Floresta da Tijuca como ponto final:

*esse elo que vai unir a cidade do Rio de Janeiro às frescas e saudáveis montanhas da Tijuca, sempre banhadas de ar puro e livre, é para aqueles que compreendem, mais do que uma simples comodidade pública; é a vida, a saúde, a força e o vigor de 100.000 pessoas, é o bem-estar de uma população inteira.*¹⁴⁶

A salubridade começava a integrar as preocupações da elite, e o discurso de modernização da cidade estava associado também à questão da higiene.¹⁴⁷

A Companhia de Carris da Tijuca não durou muito tempo, mas em 1868 a Botanical Garden Railroad inaugurou uma linha que ia da rua Gonçalves Dias, no centro da cidade, ao Largo do Machado, no Catete, que pertencia à freguesia da Glória. Em 1871, inaugurou-se um ramal que passava por Botafogo e chegava até o parque Jardim Botânico, que dava nome à empresa.





Mapa 2 – A malha viária em 1850 – mapa conjectural



Mapa elaborado por Maurício Porto

CONVENÇÕES

- Elevações
- Estradas, caminhos
- Ruas
- Outras vias

Fonte: Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2010, p. 76.





No mesmo ano, foi inserido um ramal para Laranjeiras e outro para a Gávea em 1872.¹⁴⁸ Dessa forma, essa companhia estendeu sua atuação à Zona Sul da cidade, que incluía naquele momento as freguesias da Glória, Lagoa e Gávea, elevada a freguesia urbana em 1872.

As concessões do Estado para que as companhias criassem linhas de bondes estavam relacionadas aos privilégios de zona, que era o monopólio dado pelo governo à companhia na área da cidade servida por seus trilhos. Em troca das concessões e privilégios, as empresas deveriam realizar as obras necessárias, como a colocação de trilhos, a realização de túneis, aterros e o desmonte de casas para construções de ruas. Essas obras eram importantes não somente para as empresas em si, mas para a ocupação do território carioca, marcado por pântanos e morros que dificultavam o acesso a várias localidades:

a Cia. do Jardim Botânico, por exemplo, executa o desmonte de parte da ladeira de Santo Antônio para alargamento da Rua da Guarda Velha, sem falar nos túneis e em aterros (como vários na lagoa Rodrigo de Freitas) para construir estações; a Cia. de São Cristóvão prolonga e abre várias ruas, como condição para extensão de suas linhas; a Cia. de Villa Isabel faz o aterro do mangue de Praia Formosa e abre ruas no Cachambi e outros locais, e assim por diante.¹⁴⁹

As companhias de carris tornaram-se, portanto, as principais responsáveis pela modificação do espaço carioca.

O privilégio de zona foi motivo de repetidas contendas entre as empresas. Em 1872 o conde de Lajes, mordomo dos príncipes Conde e Condessa d'Eu, e Francisco Teixeira de Magalhães pleiteavam uma linha para Copacabana. A concessão foi atendida e o jornal opositorista *A Reforma* atribuiu o benefício aos arranjos pessoais do conde de Lajes. Contudo, a Companhia Botanical Garden levou uma representação ao governo contra a violação de seu privilégio e entrou, ainda, com uma ação judicial.¹⁵⁰ Novamente encontramos o padrão de as companhias de bonde tentarem monopolizar o serviço por meio de ações na Justiça ou do apelo ao poder público.

Em 1876, os detentores da concessão para Copacabana aliaram-se aos capitais de Alexandre Wagner, rico proprietário de terras no bairro, e organizaram a Empresa Copacabana. Ainda em 1876, esta começou a assentar trilhos na região de privilégio da Botanical Garden. A disputa entre as duas empresas prolongou-se e, em 1877, um relatório da Empresa Copacabana anunciava que havia conseguido na Justiça “prosseguir nas obras da linha de carris de ferro para Copacabana”. A Botanical Garden, porém, acabou ganhando o direito a quatro embargos, sendo dois levados a cabo, mas mesmo assim as obras continuaram.¹⁵¹ Em 1880, entretanto, a concessão caducou por falta de continuidade.



Verifica-se assim uma tendência do Estado a monopolizar áreas da cidade para determinadas empresas em detrimento de outras. Essa disposição ocorreu também no mesmo período em relação à remoção do lixo das casas particulares, como analisado anteriormente. Nesse caso, todavia, a monopolização ocorreu não só em relação a outras empresas, mas principalmente para acabar com os trabalhadores que realizavam esse serviço por conta própria.

As companhias de carris ampliaram o domínio de áreas de atuação na cidade também por meio da compra de empresas menores. Esse processo de monopolização ocorreu de forma tão extensiva que, na virada do século XIX para o XX, o transporte de bondes era praticamente comandado por quatro empresas: a Jardim Botânico, a Villa Isabel, a Carris Urbanos e a São Christóvão. Em 1907, o monopólio se tornou maior ainda, pois as empresas mencionadas passaram para a Light and Power, com exceção da Jardim Botânico.¹⁵²

Essas companhias fatiavam o território do Rio de Janeiro, sendo a Jardim Botânico responsável pela Zona Sul. A São Christóvão atuava na Zona Norte e, em 1869, inaugurou o seu primeiro trecho, que saía do Largo de São Francisco, no Centro da cidade, até o bairro de São Cristóvão. Em 1870 ficou completo o ramal até o Caju e atingiu a Tijuca no ano seguinte. Eram áreas da cidade integradas às freguesias do Engenho Velho e São Cristóvão (esta criada em 1856), regiões que eram moradia das classes dominantes.

A partir de 1890, as freguesias de Engenho Velho e São Cristóvão tiveram seu perfil social alterado e passaram a perder rapidamente o lugar para a Lagoa como preferência residencial da população de alta renda.¹⁵³ Em relação a São Cristóvão, Abreu avaliou que a perda do prestígio estava ligada à proclamação da República, já que a família imperial residia até então naquele bairro. Além disso, houve uma alteração de aparência e conteúdo, pois a região foi procurada para a “instalação de indústrias”. Porém, o que mais teria afetado São Cristóvão e outros arrabaldes de chácaras foi a “difusão da ideologia que associava o estilo de vida ‘moderno’ à localização residencial à beira mar”¹⁵⁴. Em 1894, ao comentar a linha para Copacabana, um relatório dos acionistas da Companhia Jardim Botânico expôs:

É incontestável que as duas praias de Copacabana e Arpoador são dotadas de um clima esplêndido e salubre, beijadas constantemente pelas frescas brisas do oceano (...). Não podemos duvidar da ação civilizadora dos nossos tramways, que têm levado aos bairros afastados e desertos o gosto e o conforto na edificação de prédios, a vida e o progresso, dilatando assim o seu percurso, com aumento de renda.¹⁵⁵

As praias junto ao oceano eram relacionadas naquele momento à salubridade, e o bonde aparecia como um elemento capaz de levar os valores da modernidade para aquela região afastada.



Além da Companhia São Christovão, na Zona Norte da cidade também atuava a Companhia Villa Isabel. Esta teve a sua primeira linha inaugurada em 1873, ligando o Centro da cidade ao bairro de mesmo nome. As duas empresas partilharam a mesma região e Silva afirmou que, apesar de algumas questões em torno do privilégio de zona, “o que parece ter ocorrido foi uma série de acordos”, através dos quais elas “entraram em entendimentos sobre o controle do espaço”.¹⁵⁶ Já a Companhia Carris Urbanos atuava na região central da cidade e todas as outras empresas tinham ramais que saíam dessa localidade. Isso foi motivo de contendas com a Companhia São Christovão e com a Villa Isabel, ambas as disputas resolvidas com acordos. O fato de a Carris Urbanos sofrer concorrência com outras empresas que cruzavam a área central fez com que aquela transformasse seu perfil e se voltasse para a circulação de mercadorias. Em 1888, o número de veículos de cargas superava o de passageiros e, em 1897, aqueles já eram em número dobrado. O transporte de mercadorias era fortalecido pelo fato de a Carris ligar a região central aos principais terminais de transporte, como as barcas e as ferrovias.¹⁵⁷

O terceiro mapa, também confeccionado por Weid e Porto, mostra como se dava a partilha do espaço carioca pelas companhias de bondes no final do século XIX, incluindo ainda as linhas de trem, que passaram a funcionar a partir de 1858. Nele é possível verificar que as áreas das companhias Villa Isabel e São Christovão estavam bem imbricadas.

Um elemento fundamental para se entender a atuação das companhias de bondes é sua aliança com o capital imobiliário e fundiário. A propriedade de bens imóveis passou a ser cada vez mais, na segunda metade do século XIX, a aplicação do capital nacional, proveniente em grande parte do lucro dos comerciantes, da aristocracia cafeeira e financistas.¹⁵⁸

Mencionei anteriormente que a Companhia de Carris Copacabana foi montada em conjunto com os capitais de um proprietário de terras daquele bairro. A linha para Copacabana, por sua vez, foi justamente o motivo da disputa entre a companhia que a explorava e a Companhia Jardim Botânico. Em 1882, depois de findada aquela empresa, alguns vereadores apresentaram à Câmara Municipal um projeto para uma linha de Botafogo a Copacabana a ser construída pela Companhia Jardim Botânico. Entre os vereadores encontrava-se Malvino da Silva Reis, que dez anos depois era um dos maiores acionistas da companhia e, em 1894, tornou-se um de seus diretores.¹⁵⁹ Esse é um exemplo para entendermos as razões pelas quais os interesses das companhias foram muitas vezes atendidos prontamente pelas instituições do Estado. Sendo assim, a relação das companhias de carris com o poder público acontecia muitas vezes de forma bem entrelaçada.

Todavia, essas conexões nem sempre ocorreram de forma harmônica. Em 1890, pouco antes do término de seu prazo de concessão, a Companhia



Mapa 3 – As linhas de bondes no final do século XIX



LEGENDA

Linhas	Em uso	Linhas	Em uso	Tração
São Cristóvão	-----	E. F. Tijuca	=====	elétrica
Jardim Botânico	=====	E. F. C. B.	-----	vapor
Vila Isabel	- - - - -	E. F. Leopoldina	-----	vapor
Carioca	=====	E. F. Corcovado	+++++	vapor
Carris Urbanos	=====	E. F. Rio d'Ouro	=====	vapor

Fonte: Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2010, p. 156



Jardim Botânico solicitou permissão ao prefeito Ubaldino do Amaral Fontoura para prolongar seus trilhos até Copacabana. O prefeito, entretanto, indeferiu o pedido de criação de novas linhas alegando que tanto a Jardim Botânico quanto a São Christovão, ao ver os prazos de seus privilégios terminarem, e sem saber se haveria a renovação, recusaram-se a baixar o preço das passagens, evitaram desenvolver as linhas em tráfego e não renovaram seu material.¹⁶⁰

Novamente os interesses imobiliários entraram em jogo e a junção da Companhia Jardim Botânico com o empresário imobiliário Constante Ramos, proprietário de terras em Copacabana, fez com que Ubaldino saísse da prefeitura. Uma das primeiras medidas de seu substituto foi assinar os contratos de renovação das empresas de bondes e concessões de novas linhas.¹⁶¹

No início da década de 1890, Copacabana era um local de difícil acesso e contava com pouquíssimos moradores e habitações. O relatório dos acionistas da Companhia Jardim Botânico, de 1894, descreveu a região nesse período: “à exceção de um ou outro prédio bom, os demais são, na verdade, pequenos e podres choupanas. É um bairro a criar-se. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam, depois de vendidos os lotes de terrenos para esse fim.”¹⁶²

Ao capital imobiliário interessava que o bonde chegasse até lá para facilitar o acesso das pessoas, já os donos e acionistas da Jardim Botânico queriam aumentar sua área de atuação e garantir os futuros passageiros. Assim, em 1892 foi inaugurada a linha entre Botafogo e Copacabana, tendo sido construído um túnel para isso,¹⁶³ o que indica também a associação entre as concessionárias de transporte, o capital fundiário e o imobiliário. O serviço ficou a cargo da Empresa de Construções Cíveis. Elizabeth Cardoso informou que, entre os acionistas da mesma, encontravam-se:

*vários proprietários de terras em Copacabana, vários bancos – Banco Luso-Brasileiro, Banco Brasil e Norte América, Banco Construtor do Brasil e Banco de Crédito Rural e Internacional –, pelo menos uma empresa do setor industrial, a Companhia Nacional de Forjas e Estaleiros, empresas comerciais, entre elas uma de exportação de café, outras empresas imobiliárias, como a Empresa de Obras Públicas no Brasil, que foi a maior acionista e a própria Botanical Garden.*¹⁶⁴

Participaram dessa empresa, ainda, um ex-ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e dois prefeitos da cidade – dentre eles Carlos Sampaio, que também era proprietário fundiário em Copacabana.

Os interesses entre o capital imobiliário e o das companhias de transporte estavam unidos no caso da Companhia Ferro-Carril de Villa Isabel. Esta empresa foi organizada em 1872 pelo barão de Drummond e sócios para servir o bairro de Villa Isabel criado pela Companhia Arquetetônica, também



dos mesmos proprietários.¹⁶⁵ O desenvolvimento dessa companhia de carris esteve atrelado ao do bairro, sendo o movimento anual em torno de 700.000 passageiros em 1876, passando para mais de 2,5 milhões no ano seguinte.

Os bondes foram, de fato, responsáveis pela ampliação da ocupação do espaço urbano carioca no final do século XIX ao permitirem que a população se deslocasse para áreas inóspitas e aumentasse a ocupação de locais já habitados. O mapa 4 indica a malha urbana no início do século XX. Comparando-o ao mapa 2, que apresenta as vias da cidade em 1850, vemos as mudanças ocorridas em cinco décadas. Na Zona Sul do Rio de Janeiro, bairros que possuíam poucas ruas na metade do Oitocentos, como Botafogo, passaram a ser recortados por elas. Copacabana e Leme, que anteriormente tinham apenas um caminho, ganharam diversas ruas; Ipanema não possuía nenhuma via e foi servida de uma série de ruas paralelas e perpendiculares à praia.

Na Zona Norte ocorreu processo semelhante. Assim como na Zona Sul, em alguns casos os bondes também precederam a ocupação do território. Uma característica específica daquela região é o fato de ser cortada por estradas de ferro que se dirigiam aos subúrbios da cidade. O mapa do início do século XX registra diversas ruas criadas no bairro de Engenho Novo, localizadas justamente ao redor da Estrada de Ferro Central do Brasil.

As ferrovias tiveram um papel importante na ocupação dos subúrbios cariocas, região que passou a ser procurada primeiramente pela população que desejava sair do Centro e não podia arcar com os custos dos terrenos em bairros como Glória e Botafogo.¹⁶⁶ Os trens foram responsáveis, segundo Abreu, “pela rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais”.¹⁶⁷ Por sua vez, o processo de ocupação da região teve inicialmente uma forma linear, em que as casas localizavam-se ao longo da ferrovia, com maior concentração ao redor das estações.

Abreu apontou o processo entre os binômios “Zona Sul-bondes” e “subúrbios-trens”, tendo a participação dos meios de transporte ocorrido de forma setorial e solidificado a dicotomia núcleo-periferia, pois contribuíram para a estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro. A Zona Sul foi reservada aos ricos, enquanto os subúrbios tornaram-se moradia dos pobres.¹⁶⁸ Porém, Nelson da Nóbrega Fernandes observou que os subúrbios não foram produzidos exclusivamente pelas ferrovias, e que diversas companhias e linhas de bondes foram instaladas na região durante o século XIX.¹⁶⁹ Além disso, a Zona Sul não foi ocupada unicamente pelas classes dominantes. Benchimol assinalou que, a partir de 1870, “observa-se a tendência a proliferarem habitações coletivas naquela parte da cidade, sobretudo desde que começaram a ser instituídas leis proibindo ou restringindo sua construção no centro do Rio de Janeiro”.¹⁷⁰

Mapa 4 – A malha urbana no início do século XX



Mapa elaborado por Maurício Porto

CONVENÇÕES

- Elevações
- Outras vias
- Ruas
- Ferrovias

Fonte: Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2010, p. 184

Da segunda metade do século XIX ao início do XX, a mudança ocorreu não só no território, mas também em termos demográficos. Entre os censos de 1849 e 1872, a população do Rio de Janeiro cresceu apenas cerca de 3%. Em compensação, o perfil dos habitantes mudou consideravelmente, pois a porcentagem de escravos, que era de 41,5% da população total em 1849, passou a ser de apenas 17,8%, em 1872. Ao mesmo tempo, intensificou-se a imigração europeia, principalmente portuguesa. Entre 1851 e 1870, mais de 130 mil imigrantes lusos chegaram ao Rio de Janeiro e um grande número deles permaneceu na cidade.¹⁷¹

Entre 1872 e 1890 o aumento do número de habitantes foi de mais de 90%, sendo que neste último ano a população chegou a computar mais de 500 mil indivíduos, como aponta a tabela abaixo.¹⁷² Grandes levas de imigrantes europeus continuaram a chegar e Soares afirmou que, após a abolição, “muitos ex-escravos deixaram as áreas cafeeiras e se dirigiram para o Rio de Janeiro à procura de novas oportunidades de trabalho, o que também contribuiu para aumentar ainda mais a população da cidade”.¹⁷³ O crescimento populacional observado entre os censos de 1890 e 1900 foi de 32%, tendo a população aumentado de 522.651 para 691.465 indivíduos.

Tabela 2: Número de habitantes do Rio de Janeiro (1872-1906)

Anos	N.º de habitantes
1872	274.972
1890	522.651
1900	691.465
1906	811.444

Fonte: Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal). Realizado em 20 de Setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1906.

No final de 1902, iniciou-se uma etapa importante de modificações do espaço urbano carioca, as quais, segundo Silva:

*vinham sendo paulatinamente realizadas, em parte através das barganhas entre companhias de bondes, companhias loteadoras e poder municipal, são agora assumidas pelo Estado como tal, não mais através do jogo dos privilégios, concessões etc., mas através de sua intervenção direta.*¹⁷⁴

Nesse ano, o presidente da República Rodrigues Alves nomeou como prefeito do Distrito Federal o engenheiro Francisco Pereira Passos, que passaria a comandar uma série de reformas no espaço urbano. A trajetória de Pereira Passos expressa a relação das empresas de bondes com o processo de urbanização do Rio de Janeiro. Em 1884, ele era presidente da Companhia de Carris de São Christovão e nessa condição propôs aos acionistas que



realizassem o projeto de construção de uma grande avenida no Centro da cidade. A via interessaria à empresa, pois ali seriam abrigadas as estações terminais de todas as linhas de bonde.¹⁷⁵ O fato de ter ocupado a direção executiva dessa companhia seria, inclusive, um antecedente que teria qualificado o engenheiro a se tornar prefeito da capital do país, segundo Ângela Santos e Marly Silva da Motta.¹⁷⁶

As reformas promovidas no Centro da cidade – que incluíam demolições, aberturas de grandes avenidas e praças – interferiram diretamente na distribuição demográfica.¹⁷⁷ Entre 1900 e 1906, o aumento da população foi de 17,3%, passando de 691.465 para 811.444 habitantes. Já se retrocedermos uma década e considerarmos 1890 como data inicial do intervalo, encontraremos uma elevação de 55%. Contudo, esse crescimento foi desigual nas freguesias, que passaram a ser denominadas distritos municipais a partir de 1890. Os distritos de Santa Rita, Sacramento e Candelária tiveram um decréscimo populacional no mesmo período (1890-1906), como aponta a Tabela 3. Essas regiões foram as mais sacrificadas pelas demolições, e a freguesia da Candelária chegou a ter uma diminuição de 54% de habitantes. Já os distritos suburbanos tiveram um aumento considerável: Inhaúma, que era o mais próximo do Centro da cidade, teve um crescimento de 293%.¹⁷⁸

A diminuição do número de habitantes em alguns distritos urbanos relaciona-se diretamente às obras da prefeitura e do governo federal, que implicaram a expulsão dos habitantes mais pobres daquelas áreas. Segundo Claudio Batalha, o período da Reforma Pereira Passos, entre 1903 e 1906, reduziu de forma drástica a oferta de moradias baratas nos distritos centrais, “ao mesmo tempo em que ampliou com as obras a oferta de emprego no curto prazo, mas restringiu-a no médio prazo ao pôr fim a toda uma série de pequenos negócios e oficinas, nas áreas afetadas pelas demolições”.¹⁷⁹ Entretanto, mesmo que um contingente populacional significativo tenha se dirigido para os subúrbios, os pobres também continuaram a buscar moradia nas favelas que proliferavam nos morros cariocas e “em habitações coletivas nas áreas centrais menos atingidas pela reforma”.¹⁸⁰ A Tabela 3 indica que distritos como Santana e São José tiveram um crescimento demográfico entre 1890 e 1906 (17% e 12% respectivamente), mesmo que abaixo da média da cidade, que foi de 55%.

Os bondes estiveram, portanto, associados às transformações do território carioca entre o final do século XIX e início do XX, mas essa participação nada teve de benevolente como nos fizeram crer autores como Noronha Santos e Dunlop – ou ainda Rui Barbosa, para quem, em 1898, o bonde havia sido a salvação da cidade, além de “uma instituição providencial”.¹⁸¹ Pelo contrário, demonstrei que os interesses das companhias estavam diretamente atados aos interesses dos empresários imobiliários.



Tabela 3: Número de habitantes nas circunscrições civis entre 1890 e 1906

Distritos urbanos	1890	1906	Diferença no período	
			Absoluta	%
Candelária	9.071	4.544	-5.247	-54
São José	40.014	44.878	4.864	12
Santa Rita	43.805	45.929	2.124	5
Sacramento	30.663	24.612	-6.051	-20
Glória	44.105	59.102	14.997	34
Santana	67.533	79.315	11.782	17
Santo Antônio	37.660	42.009	4.349	12
Espírito Santo	31.389	59.117	27.789	88
Engenho Velho	36.988	91.494	54.506	147
Lagoa	28.741	47.992	19.251	67
São Cristóvão	22.202	45.098	22.896	103
Gávea	4.712	12.750	8.038	171
Engenho Novo	28.873	62.898	35.025	126
Subtotal	425.386	619.648	194.262	46
Distritos suburbanos				
Irajá	13.130	27.410	14.280	109
Jacarepaguá	16.070	17.265	1.195	7
Inhaúma	17.448	68.557	51.109	293
Guaratiba	12.654	17.928	5.274	42
Campo Grande	15.950	31.248	15.298	96
Santa Cruz	10.954	15.380	4.426	41
Ilha do Governador	3.991	5.616	1.625	41
Paqueta	2.709	2.283	-426	-16
Subtotal	92.906	185.687	92.781	100
População terrestre	518.292	805.335	287.043	55
População Marítima	4.359	6.108	1.749	40
Total	522.651	811.443	288.792	55

Fonte: Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal). Realizado em 20 de Setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1906, p. 23.

Conectado ao peso das companhias de carris na ocupação da cidade do Rio de Janeiro, estava o fato de que o bonde tornou-se o principal meio de transporte de passageiros no período. A Tabela 4 aponta o crescimento do número de usuários, que entre 1870 e 1905 foi de mais de 1.680%, enquanto a população do Rio de Janeiro aumentou 195%. O contingente de passageiros nos bondes foi maior do que os de outros veículos. Em 1896, por exemplo, os usuários somavam quase 73 milhões, montante extremamente maior do que os 30 milhões transportados pela Estrada de Ferro Central do Brasil em uma década, de 1886 a 1896.¹⁸²

A Tabela 4 traz ainda o contingente de viagens por habitantes, que é obtido pelo número de passageiros dividido pelo de habitantes. Trata-se de um dado presente em diversas pesquisas internacionais e uma tentativa de analisar os níveis de utilização desse meio de transporte pela população. Todavia, é preciso considerar que essa é uma estimativa, pois nem toda a população utilizava o serviço – fossem aqueles que eram ricos o bastante para ter carros particulares, ou os mais pobres que não podiam pagar as passagens. De qualquer modo, em 1872 os dados indicam 39 viagens por habitante; em 1890, eram 91 viagens. Comparado a cidades de outras partes do mundo, em 1890, o número de viagens por habitante do Rio era o mesmo de Berlim, enquanto em Londres e subúrbios era de 74¹⁸³, e Lisboa contava com apenas 24.¹⁸⁴ O número de viagens *per capita*, nesse ano, era bem maior nas cidades americanas, perfazendo o total de 233 para Nova York, 225 para Boston e 164 para Chicago.¹⁸⁵

No caso do Rio de Janeiro, embora não tenhamos o número de passageiros para 1906, podemos utilizar o do ano anterior, que provavelmente foi menor, o que daria 136 viagens por habitante. Dessa forma, o número de viagens *per capita* cresceu bastante entre 1872 e 1906 – precisamente 248%, indicando também o maior peso desse meio de transporte no cotidiano da população carioca.

Tabela 4: Número de passageiros, número de habitantes e número de viagens por habitantes (1870-1906)

Anos	N.º de passageiros	N.º de habitantes	N.º de viagens por habitantes
1870	6.203.039	–	–
1872	10.782.911	274.972	39
1890	47.519.093	522.651	91
1896	72.900.484	–	–
1900	–	691.465	–
1905	110.570.927	–	–
1906	–	811.444	–

Fonte: Francisco Agenor de Noronha Santos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934, p. 329-330, vol.1; *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal)*. Realizado em 20 de Setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1906.

Se até aqui vimos os liames entre as empresas de bondes e as transformações do espaço urbano carioca, no próximo item será discutida a relação dos usuários com essas companhias.

1.5 Os usuários e os bondes, essas terríveis máquinas de destruição

Tu és o Karl Marx dos veículos, o Benoit Malon dos transportes. Sem dar mostras do que fazes, tu vais passando a vassoura nos preconceitos, e pondo todas as classes no mesmo nível. Tu és um grande Socialista, ó bonde amável!

(...)

Assim, nos teus bancos, acotovelam-se as classes, ombreiam as castas, flanqueiam-se a opulência e a penúria; sobre os teus assentos esfregam-se igualmente os impecáveis fundilhos das calças dos janotas e os fundilhos remendados das calças dos operários; e, nessa vizinhança igualadora, roçam-se as sedas das grandes damas nas chitas desbotadas das criadas de servir.¹⁸⁶

O trecho acima foi escrito por Olavo Bilac na crônica intitulada “Bonds”, publicada em 1903 por ocasião dos 35 anos da Companhia Jardim Botânico. Bilac considerou o veículo um “operário da democracia”, além de tê-lo comparado a Marx e a Malon, expoentes do socialismo no século XIX. Segundo o autor, os bondes teriam permitido uma grande transformação social ao colocar lado a lado ricos e pobres, destruindo assim não só preconceitos sociais, mas os de raça e cor.

Contudo, a boa convivência entre as classes nos bondes, louvada por Bilac, não parece ter sempre ocorrido tão intensamente. Em 1884, a Companhia Jardim Botânico estabeleceu carros especiais para o transporte de cargas e passageiros pela metade do preço cobrado nos carros comuns, que era de 200 réis. O objetivo era angariar um público que utilizava as diligências, que cobravam justamente 100 réis.¹⁸⁷

Os bairros atendidos pela Jardim Botânico, pertencentes à Zona Sul da cidade, eram moradia da classe dominante no final século XIX, por isso atraíam um mercado de trabalho ligado ao comércio e aos serviços domésticos. Era também uma área que possuía habitações populares e grandes fábricas de tecido, como aquelas nos bairros de Laranjeiras, Gávea e Jardim Botânico.¹⁸⁸ Havia, pois, a necessidade de transportar pessoas de menor poder aquisitivo, que não podiam pagar o preço normal das passagens.

Nos bondes da Jardim Botânico denominados “bagageiros”, “podiam viajar passageiros descalços e sem colarinho e que transportavam trouxas de roupa, tabuleiros com verduras, frutas e doces dos mercadores ambulantes”.¹⁸⁹ O carro era fechado, estava sempre superlotado e os passageiros iam em pé, junto às cargas. Diferenciava-se bastante dos veículos abertos de oito bancos, designados para o transporte da população carioca mais afortunada.¹⁹⁰

Em 1889, a mesma companhia lançou um bonde que possuía seis balaústres e, ao centro do carro, ficava um espaço mais amplo destinado a

cargas. Em seu leteiro estava escrito “Segunda Classe”, mas ficou mesmo conhecido como “caradura”. Os usuários eram bem diferentes dos carros de “primeira classe” e até mesmo os cocheiros se distinguiam. Um certo Cupertino era conhecido como cocheiro folgazão e gaiato, características que, segundo o gerente da Jardim Botânico na época, não permitiam que ele servisse em bondes de primeira classe, “entre passageiros sisudos”:

*As cozinheiras, geralmente gente de cor, sofriram-lhe as piadas: “Apára o bonde, cocheiro; apára”. E Cupertino travava o carro, apressadamente, cheio de solicitudes: “Pronto madama; depois do 13 de maio, tem-se que apará dipressa...”*¹⁹¹

Os bondes estavam longe de ser tão igualitários como julgava Bilac. Os ricos nem sempre se sentavam ao lado dos pobres, sendo a estes destinados veículos diferentes e um serviço de pior qualidade. Os homens descalços vistos nos “caraduras” assemelhavam-se à descrição do operariado feita por Everardo Dias, um militante que atuou em São Paulo desde o início do século XX: “gente de pés descalços e alimentação parca”.¹⁹²

A entrada nos bondes de primeira classe não era franqueada somente a quem pagasse o preço das passagens. Previa-se no contrato firmado entre a prefeitura de São Paulo e a Light, em 1902, que o condutor deveria “evitar o embarque no carro de pessoas embriagadas e maltrapilhas e, quando isso for verificado depois do embarque, fazer descer os passageiros em tais condições, mesmo que seja preciso o auxílio da Força Pública”.¹⁹³

Em relação à qualidade dos serviços oferecidos pelas companhias de transporte, mencionei anteriormente que, em 1890, o prefeito Ubaldino do Amaral Fontoura vetou a renovação da concessão das companhias Jardim Botânico e São Christovão exatamente porque não investiam em melhorias do serviço. Já em 1896, o relatório do engenheiro fiscal da municipalidade destacou o pouco caso da Companhia Carris Urbanos pelas comodidades do público.¹⁹⁴ Apesar de as companhias terem obtido lucros crescentes ao longo do tempo, o investimento no número de carros não se deu na mesma ordem. A tabela abaixo demonstra que o contingente de passageiros subiu 132% entre 1890 e 1905, enquanto o de veículos aumentou apenas 34%.

Tabela 5: Número de passageiros e número de veículos (1890-1905)

Ano	N.º de passageiros	N.º de veículos de passageiros
1890	47.519.093	453
1895	82.179.529	568
1905	110.570.927	610

Fonte: Francisco Agenor de Noronha dos Santos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934, pp. 325, 329-330, vol. 1.

Uma primeira consequência da realidade expressa nos dados da tabela é que a lotação dos bondes deve ter aumentado significativamente ao longo do tempo, pois o número de carros não acompanhou o de passageiros. “A lotação dos bondes” foi, não por acaso, o título dado a uma peça do teatrólogo França Júnior em 1885. A lotação foi explicada como uma medida empregada pela polícia para evitar que os carros andassem com um contingente maior que o estipulado, o que era usual segundo os próprios personagens da comédia.¹⁹⁵

Os bondes abarrotados de passageiros faziam parte do cotidiano dos moradores da cidade. No *Diário do Rio de Janeiro*, no primeiro dia do ano de 1873, foi noticiado que no carro da linha Laranjeiras, mesmo estando completa a lotação, o condutor fez embarcar uma mulher. Tendo a passageira hesitado, ele ainda assim a empurrou sobre um cavalheiro.¹⁹⁶

Outras reclamações dos passageiros aparecem na crônica de Bilac antes citada. O literato estimou que se inicialmente eram só elogios aos bondes, 35 anos depois prevaleciam as queixas: “o movimento é moroso, os solavancos são terríveis, luz é escassa, os condutores só merecem censura, os horários nunca são cumpridos”.¹⁹⁷ Os problemas aqui listados já apareciam constantemente nas páginas das folhas diárias cariocas desde as últimas décadas do século XIX.

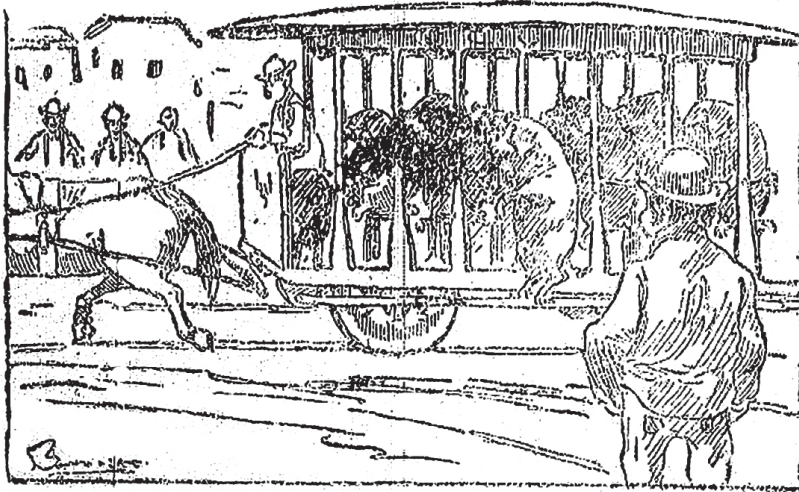
Em 18 de dezembro de 1906, foi publicada uma carta no *Jornal do Brasil*, de autoria de um usuário a reclamar que um bonde da Companhia Jardim Botânico, que fazia a viagem do Largo dos Leões para a cidade, estava completamente alagado, “de maneira que os passageiros ou tinham que sentar-se na água ou fazer a viagem de pé”.¹⁹⁸ Na mesma edição do periódico, há uma caricatura referente à sujeira nos bondes da Carris Urbanos, reproduzida a seguir. Alguns dias depois, ainda no *Jornal do Brasil*, comentando-se a imagem, foi registrado que não havia quem não se queixasse “do serviço dessa companhia”.¹⁹⁹

Além da sujeira e da água que invadia os carros, os passageiros tinham ainda que conviver com o atraso. Em 22 de maio de 1898 o bonde da linha “Lavrado-Canceller”, da Carris Urbanos, atrasou bastante. Os motivos para tanto, segundo o jornal *O Paiz*, consistiram na falta de alimento dos animais, não possuindo eles “força suficiente”, e no “relaxamento do pessoal”. Os passageiros do bonde, que se encontrava abarrotado, tiveram que mudar para outro veículo igualmente lotado. O resultado foi que “os passageiros do primeiro carro ficaram a ver navios, porque uns não tiveram lugar e outros aboletaram-se nos estribos”.²⁰⁰

Era comum que os usuários levassem suas queixas aos jornais. Em 26 de maio de 1898, *O Paiz* afirmou que entregaria aos gerentes das companhias Villa Isabel e São Christovão “os constantes pedidos que nos trazem passageiros das duas linhas para que nesta estação fria que atravessamos, depois das 11 horas

Figura 1

PARA SUINOS A "CARRIS URBANOS"



O prefeito proíbe os chiqueiros nos subúrbios, entretanto, temo-os rodantes no coração da cidade, tal é o estado de limpeza dos carros!...

Fonte: *Jornal do Brasil*, 18/01/1906, p. 1.

da noite, os bondes sejam conduzidos com as cortinas da frente arriadas”.²⁰¹ Segundo o periódico, a melhoria custava pouco e resultaria num bom serviço prestado ao público.

A maioria das reclamações, porém, era a respeito dos trabalhadores dos bondes. Os cocheiros, por exemplo, eram criticados pelo tratamento dispensado aos burros:

*Ontem, por volta da 1 hora da tarde, a toda disparada passou o bonde n.99, linha Villa Isabel, pela rua Barão de Ibituruna; e o cocheiro que o dirigia, não obstante o galope vertiginoso em que ia a parelha, fustigava-a (...) despiadosamente, com encanecimento, pondo no ato revoltante que praticava uns tons de alegria feroz que se lhe refletiam na fisionomia glabra, escavada, terrosa, má.*²⁰²

Relatou-se ainda outro caso de um cocheiro que possuía o “olhar desvairado”, sendo atribuída a personificação da maldade à maioria dos que faziam o serviço. Essas selvagerias, segundo *O Paiz*, “desacreditariam a nossa civilização”. Assim, os cocheiros maculavam a imagem de moderno e civilizado que as classes dominantes desejavam para o país.

Os condutores, responsáveis pelo recebimento das passagens, também eram criticados. Sob o título “Delicadezas de um condutor”, o *Diário de Notícias*, em 7 de dezembro de 1890, afirmou que um passageiro procurou o periódico para narrar sua história. Desejando ele pagar a passagem, o funcionário disse-lhe que não tinha troco, tendo o passageiro argumentado que era preciso arranjar-lo, pois desceria logo à frente. O condutor, então, devolveu-lhe a seguinte delicadeza: “pode apear-se onde quiser, porque esta nota não sai da minha mão sem tirar a passagem”. O jornal, por sua vez, afirmou que “a brutalidade dos condutores não data de hoje”, especialmente na Companhia Carris Urbanos, “onde parece que não há quem dê providências às reclamações do público”.²⁰³

As folhas diárias não só criticavam os trabalhadores dos bondes, mas muitas vezes exigiam que fossem punidos. Em 23 de março de 1898, foi relatado que um cocheiro da linha Aldeia Campista não parou no ponto solicitado pelo passageiro e ainda lhe dirigiu “algumas frases pesadas”. Diante desse fato, a *Gazeta da Tarde* pediu ao gerente da Villa Isabel “punição para o cocheiro”.²⁰⁴

Ocorria de algumas reclamações dos periódicos serem atendidas. C. Müller, presidente da Villa Isabel em 1899, escreveu uma carta publicada em fevereiro desse ano na qual afirmava ter prontamente demitido o cocheiro e o condutor mencionados numa notícia do jornal *O Paiz*. Müller perguntou ao referido periódico se houve algum equívoco na informação, pois o cocheiro demitido apresentou uma justificação, publicada no *Jornal do Brasil*.²⁰⁵ Vemos, assim, que os trabalhadores também procuravam se defender das acusações, principalmente quando estas os levavam à demissão, utilizando para isso os mesmos meios empregados em sua detração, precisamente os jornais.²⁰⁶

Os conflitos entre usuários e empregados das companhias de carris podiam ganhar cores mais fortes. Em 16 de junho de 1898, ao chegar o bonde da Companhia São Christovão à praça Coronel Tamarindo, o condutor teria se portado de maneira tão inconveniente com um passageiro, que provocou o protesto de todos os outros. Sendo “aquele passageiro posto fora do bonde, travou-se conflito entre os outros e o condutor e o cocheiro que, auxiliados pelos dos outros carros, que os vieram socorrer, promoveram grande desordem”.²⁰⁷

A praça encontrava-se naquele momento povoada de usuários da São Christovão, como era comum, e a briga foi se estendendo, “envolvendo a quase todos, entre pontapés, bofetões, dando ao pacífico largo um aspecto de campo de batalha”. O trânsito ficou interrompido 40 minutos naquele ponto e, segundo *O Paiz*, o incidente mostrava que parecia existir uma liga “entre os cocheiros e condutores para o desrespeito dos passageiros”.²⁰⁸ Por um lado, o comentário sobre a união dos trabalhadores insere-se numa



tendência presente nos periódicos do período que pretendia demonizar e difamar a figura dos cocheiros e condutores. Por outro, mesmo que à revelia, a descrição do episódio sugere certa organização e união entre os trabalhadores da mesma empresa, razão que permitia que eles lutassem juntos quando alguns companheiros se envolviam em confusão.

O ponto de maior atrito entre os trabalhadores e o público eram os acidentes. Em 8 de julho de 1890, o *Diário de Notícias* publicava ser raro o dia em que uma criatura “não era estropiada ou morta por esses veículos”.²⁰⁹ Os acidentes e desastres envolvendo bondes e outros veículos foram notícias praticamente diárias nos jornais cariocas do final do século XIX e início do XX, o que revela que a questão passou a integrar a rotina dos moradores.²¹⁰ Sob o título “Acidentes” encontra-se, na edição de 12 de fevereiro de 1899 do periódico *O Paiz*, o relato de quatro ocorrências, como a do bonde da Carris Urbanos que descarrilhou e atropelou o português Manoel Luiz, que ficou com o pé esmagado.²¹¹

Não só os transeuntes ou usuários eram as vítimas, mas os próprios trabalhadores envolvidos nos acidentes. Em primeiro de dezembro de 1899, o carroceiro Manoel Bernardo da Silva foi pilhado pelas rodas da carroça que conduzia, fraturando a perna direita.²¹² Um mês antes o condutor Francisco Rodrigues Alves, da São Christovão, foi “comprimido entre o veículo e um caminhão, do que resultou ter a perna esquerda fraturada”.²¹³

O acompanhamento dos acidentes pelos jornais indica que as prisões eram mais frequentes do que as fugas dos responsáveis pela condução do veículo. Segundo Santos, a evasão do local acontecia pela necessidade de se “escapar da hostilidade das testemunhas e da fúria dos parentes, e, especialmente, do flagrante da polícia”.²¹⁴ Manoel de Azevedo, cocheiro da Villa Isabel, foi preso porque o bonde que conduzia atingiu e matou instantaneamente o menor Octavio Borges Moreira, no dia 3 de abril de 1898.²¹⁵ Em 18 de maio do mesmo ano, um bonde da Carris Urbanos atropelou e matou, “na Rua do Hospício, uma mulher de cor parda, de 70 anos presumíveis, que por ali passava distraidamente”. O cocheiro, segundo *O Paiz*, “que não é pior que os outros, prevaleceu-se do nosso ótimo serviço policial e fugiu”.²¹⁶

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

Em todos os anos listados na Tabela 6, os veículos representaram a maioria das ocorrências. Em 1872, das 50 mortes por desastres, oito ocorreram por causa dos carros, e sete por afogamentos em consequência de queda de navios e barcos. Já entre os 64 feridos do mesmo ano, os veículos foram responsáveis por 33 deles, vindo em segundo lugar os que se acidentaram nas obras em que trabalhavam (11). Para 1906, o total de 1.252 inclui mortos e feridos, que não foram discriminados separadamente. O segundo maior contingente



de desastres nesse ano, 414, ocorreu nas estradas de ferro. A tabela mostra, sobretudo, um crescimento do número de mortos e de feridos por desastres causados por veículos. O total de feridos e mortos por esse motivo, em 1872, foi de 41; em 1906, foi de 507, representando um aumento de 1.136%. No mesmo período, a população do Rio de Janeiro cresceu 195%, o que indica que os desastres aumentaram bem mais do que o número de habitantes, ganhando um vulto maior naquela sociedade.

Tabela 6: Mortos e feridos em desastres (1872-1906)

	1872		1890		1900		1906	
	Total(T.)	Veículos(V.)	T.	V.	T.	V.	T.	V.
Mortos	50	8	65	17	149	41	1.252	507
Feridos	64	33	43	17	408	201	–	–

Fonte: Relatórios dos Chefes de Polícia do Rio de Janeiro referentes aos anos 1872, 1890, 1900 e 1906.

As causas de tais desastres eram amplamente discutidas nas folhas diárias. Raul Pompéia, em artigo do *Jornal do Commercio* de 15 de junho de 1890, comentou que a imprensa culpava a imprudência dos transeuntes, a quem caberia ver por onde passavam e serem atentos. Contudo, o escritor argumentou que a atenção não era coisa que se impunha como dever; além disso, “as vítimas dos desastres de rua produzidos pelos veículos são em maior número mulheres e crianças, exatamente criaturas às quais chega a assistir o direito da imprudência”.²¹⁷ Ao reafirmar o tema da imprudência dos transeuntes, a imprensa estaria concorrendo para o regime de injustiça que favorecia os verdadeiros culpados: os cocheiros. Para Pompéia, a principal origem dos desastres estava justamente na impunidade daqueles.²¹⁸

No caso dos desastres, os cocheiros tornavam-se os verdadeiros vilões, sendo a impunidade considerada uma das principais responsáveis pelo grande número de casos. Outros elementos eram lembrados: o desleixo, “a incúria criminosa dos condutores de bondes”, apontada pelo *Diário de Notícias* como a “causa de tristíssimas desgraças, de que é teatro esta capital”.²¹⁹ O *Diário* comentava especificamente um fato que havia ganhado a primeira página dos principais jornais cariocas em julho de 1890: a morte de “uma criança, vitimada publicamente à Rua Gonçalves Dias, por uma dessas terríveis máquinas de destruição que se chamam bondes”.²²⁰ A culpa imputada aos cocheiros por esse acidente, e por todos em geral, foi a tônica das folhas diárias. O periódico *Cidade do Rio*, entretanto, apresentou uma visão diversa:

não culpamos o cocheiro e sim a companhia que ordena que os carros desfilem em disparada pela Rua Gonçalves Dias, a pretexto de não deixarem embarcar passageiros, senão nos pontos – Rua do Ouvidor e largo da Carioca, de sorte



*que, com a velocidade que os carros trazem, é impossível fazê-los parar de repente, ocasionando portanto, como ontem, lamentáveis desgraças que se deixam evitar.*²²¹

Assim, a responsabilidade pelos acidentes não deveria ser atribuída somente aos trabalhadores, que seguiam ordens das empresas quando, por exemplo, passavam em alta velocidade pela rua Gonçalves Dias. Contudo, o mesmo jornal sugeriu que as companhias deveriam impor multas aos que andassem com os carros em disparada, a fim de evitar que os cocheiros diminuíssem ou inutilizassem a população carioca, “o que eles fazem às vezes por imperícia, mas muitas vezes de propósito”. Dessa forma, a culpa continuava a recair sobre os ombros dos trabalhadores do transporte.

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

*Na sua santa indignação, que não temos palavras bastante expressivas para definir e exaltar, o povo desta Capital amotinou-se no lugar onde ontem se dera o horrível desastre e em altas vozes pediu aos poderes públicos que atendessem aos reclamos de uma população inteira, pondo, de qualquer modo, cobro a esses morticínios atozes, que nos envergonham e nos pungem. Em sua justa cólera, a multidão tentou mesmo arrancar os trilhos dessa estreita rua, que não tem necessidade dessa guilhotina, e, sem a intervenção suasória das autoridades prestigiosas que temos, talvez sobre a desgraça dessa pobre criancinha corresse o generoso sangue do povo!*²²²

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

Entretanto, a medida não satisfaz a população e, em 9 de julho de 1890, foi entregue ao prefeito um documento assinado por negociantes e moradores da rua Gonçalves Dias. Os signatários disseram-se convencidos de que a ordem dada – de andarem a passo os referidos bondes – seria brevemente burlada, “como é costume”. E mesmo que fosse cumprida, não era e nem podia ser a “medida radical esperada e suficiente para evitar desastres como o dia 6”.²²³ Eles sugeriram, então, que os veículos passassem a estacionar no Largo da Carioca.

O abaixo-assinado ao poder público e o motim nos revelam, por um lado, o peso que os acidentes ganhavam no cotidiano das pessoas, sendo apenas uma das faces, sem dúvida a mais violenta, da relação dos usuários com as companhias de transporte. Por outro lado, nos apontam também os caminhos



que a população encontrou para manifestar sua visão e indignação a respeito dos serviços básicos.

É possível perceber, no referido motim, no abaixo-assinado e nas inúmeras queixas diárias levadas aos jornais, que os passageiros estavam longe de ser cidadãos passivos e que sua ação não estava apenas ligada à intervenção do Estado em suas vidas privadas. Os usuários encontraram seus meios de lutar pelo que consideravam um serviço justo e correto.

A relação cotidiana dos usuários com as companhias de transporte não era mediada somente por abaixo-assinados, reclamações enviadas aos jornais e motins. Em 1899, a Jardim Botânico conseguiu um novo contrato com a prefeitura, permitindo à empresa dobrar o preço das passagens. Os usuários pagavam 400 réis em alguns trechos, pois eram obrigados a comprar a ida e a volta. Diante de tal aumento, um artigo do periódico *O Paiz* observou que o povo não era um rebanho de carneiros como uns imaginavam e, se muitos não reagiam, “nem todos os acompanham na inércia, engendrando meios de resistir, dentro da lei”.²²⁴ Segundo o jornal, “lançaram mão os rebeldes de um recurso para responder à extorsão da companhia com outra extorsão”. A tática utilizada era um passageiro comprar o bilhete de ida e o de volta, passando este último a um companheiro, o qual, por sua vez, entregava ao recebedor, que não tinha “remédio senão aceitá-lo, porque é um bilhete ao portador”.²²⁵

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

1.6 Os passageiros no teatro das ruas

Em 1879 o governo imperial aprovou a criação da taxa de 20 réis, correspondente a um vintém, nas passagens dos carris urbanos do Rio de Janeiro. O imposto não recairia sobre as companhias, mas seria cobrado diretamente aos usuários, que teriam o seu valor acrescido nas passagens. Além das críticas que surgiram ao imposto em si – que era visto como uma tentativa do governo de sanar os rombos do orçamento²²⁶ –, a polêmica deu-se pelo fato de a arrecadação prever o uso da força policial no caso de recusa do pagamento.

Em 28 de dezembro, foi promovida uma conferência que contou com seis mil pessoas.²²⁷ Segundo José Murilo de Carvalho o encontro foi liderado por um militante republicano, o jornalista e médico Lopes Trovão, e objetivou entregar a D. Pedro II uma petição solicitando a revogação da taxa sobre os carris. Entretanto, os reivindicantes foram impedidos pela força policial.²²⁸

Outra manifestação foi marcada para o dia 1º de janeiro de 1880, data em que a taxa entrava em vigor, e reuniu aproximadamente quatro mil



pessoas. O movimento ganhou contornos imprevistos, tendo a massa saído em passeata pelas ruas da cidade e se concentrado nos arredores do Largo de São Francisco e da rua Uruguaiana, no Centro da cidade. Os manifestantes esfaquearam mulas, viraram bondes, arrancaram trilhos, além de espancaram cocheiros e condutores.²²⁹

A polícia e os soldados de infantaria e cavalaria do Exército foram acionados para combater os revoltosos. Os conflitos retornaram nos dias seguintes, embora com menos intensidade. O saldo dos combates foi impreciso, sendo computados de 15 a 20 feridos e de três a dez mortos. Entre os últimos, estava o “flautista Loló, condutor da Cia. de São Christovão, atingido por uma pedrada”.²³⁰

O imposto acabou sendo revogado e a movimentação da população foi considerada fundamental nesse resultado. O deputado Batista Pereira, no projeto para a extinção da taxa, afirmou que “a resistência enérgica que o decreto para regular a arrecadação do imposto de transportes encontrou é, no meu modo de pensar, o critério seguro (...) da sua iniquidade”.²³¹ Porém, a participação popular não influenciou somente na queda do imposto. Para Sandra Graham, o motim inaugurava uma nova etapa da mobilização política popular na cidade: o evento e as associações que surgiram nos meses seguintes na Corte estariam num ponto inicial da fase de grandes agitações republicanas e abolicionistas.²³²

O aumento da passagem, especificamente da Companhia São Christovão, também foi o estopim de uma manifestação ocorrida em 1901, que foi mencionada mas pouco analisada pela bibliografia. No dia 15 de junho, diversos bondes foram tombados e queimados pelos manifestantes. Os funcionários que traziam alguns desses veículos para as oficinas da empresa foram atacados por pessoas do povo, que desferiram tiros de revólver e pedras retiradas do calçamento.²³³

Nos dias que se seguiram os manifestantes inutilizaram mais veículos, como em 17 de junho, quando um grupo investiu contra os carros estacionados em frente à estação do Largo de São Francisco, atirando-os por terra. Em seguida, “com o auxílio de bengalas, cacetes e outros objetos que acharam na ocasião, foram os populares despedaçando balaústres, quebrando bancos, rasgando cortinas”.²³⁴ Os manifestantes invadiram um escritório da empresa e quebraram tudo o que lá havia, sendo os restos depois queimados. A ação direcionou-se ainda para os funcionários; cocheiros e condutores foram obrigados a fugir dos veículos, um fiscal da São Christovão foi morto por uma bala.

Os revoltosos atacaram também a polícia e, em 17 de junho, o sargento Cabral tentou dispersar os populares “dando quatro tiros para o ar, recebendo em resposta uma pedra no rosto”.²³⁵ A repressão policial foi apontada por parte



da imprensa como responsável pela exacerbação dos conflitos. No mesmo dia, os praças atacaram o povo com suas espadas, “resultando algumas pessoas ficarem feridas”.²³⁶

O conflito durou três dias, terminando em 18 de junho de 1901 com a decisão da Companhia São Christovão de suspender a execução do novo contrato, retornando aos preços anteriores das passagens.

Os ecos dessa manifestação ainda assombravam a cidade quando, em 16 de abril de 1902, o *Jornal do Brasil* observou que “os ânimos exaltaram de tal forma que era para temer que se reproduzissem as lamentáveis cenas, havidas com a São Christovão”.²³⁷ O jornal referia-se ao fato de que no dia anterior havia faltado energia nos bondes elétricos da Companhia Jardim Botânico, que circulavam por todas as linhas. A ocorrência se dera justamente entre cinco e seis horas da tarde, momento de enorme movimento de passageiros que regressavam aos seus lares após o trabalho.

Segundo o *Jornal do Brasil*, inicialmente a interrupção não causou surpresa aos passageiros, já acostumados a ligeiros acidentes. Entretanto, seu prolongamento levou à impaciência e à indignação. Alguns moços “protestavam contra a desatenção da companhia que não agiu com a brevidade que o caso exigia”.²³⁸

A revolta cresceu à medida que o tempo passava, com algumas pessoas gritando e puxando as campainhas. No Largo da Carioca, onde ficava a sede da Prefeitura, ouviam-se gritos: “Deitemos fogo a isto! Vira esta gaiola! É uma pouca vergonha!”.²³⁹ A destruição começou pelas cortinas, passando para as cordas da campainha. Ataques semelhantes ocorreram em diversos pontos da cidade ao mesmo tempo, deixando vários carros com os vidros dos ventiladores quebrados e as cortinas rasgadas. Os manifestantes queimaram dois bondes e transportaram um deles até a frente do Palácio do Catete, onde foi incendiado.

Nenhum ataque aos cocheiros e carroceiros foi mencionado pelos jornais. A repressão policial contou com os praças da cavalaria e diversas prisões ocorreram. O inspetor Ferreira, ao impedir a evasão de um preso que havia escapado “das mãos de um agente da Rua Carioca, foi espancado por populares, com canas tiradas de uma casa de moagem das mesmas”.²⁴⁰

A energia elétrica, que havia cessado por volta das cinco e meia da tarde, foi restabelecida duas horas depois, porém os conflitos continuaram e, às oito horas, o chefe de polícia compareceu ao Largo da Carioca. Lá chegando, foi de “grupo em grupo, pedindo aos populares que se dissolvessem”. Ao longo da noite as manifestações cessaram, mas mesmo assim, à uma hora do dia seguinte, patrulhas de cavalaria rondavam as praças e ruas centrais da cidade, a praia de Botafogo e a rua do Catete, cenário dos acontecimentos.

As manifestações ocorridas em 1880, 1901 e 1902 estavam diretamente relacionadas ao transporte pelos carris. Nesses episódios, chamam a atenção as



cenas de destruição dos bens das companhias e as ações dos revoltosos, muitas vezes adjetivadas de “irracionais” e “violentas” pelos relatos contemporâneos. Proponho, no entanto, tentarmos entender os possíveis significados desses movimentos para os agentes neles envolvidos. Nesse sentido, a análise de Edward Thompson sobre os motins por alimento na Inglaterra do século XVIII traz importantes contribuições.²⁴¹ Esse autor apontou que os motins não eram reações espasmódicas à fome, e buscou investigar “a cultura política, as expectativas, as tradições e até as superstições dos trabalhadores que com mais frequência se envolviam nas ações no mercado”, além das relações entre a multidão e os governantes.²⁴²

No caso das manifestações de passageiros no Rio de Janeiro entre o final do século XIX e início do XX, é importante indagar o que teria motivado os usuários a se revoltarem – além das causas diretas, como o aumento das passagens e a falta de energia – e os significados atribuídos pelos próprios sujeitos a suas ações. Pensando nesse objetivo, recorri às fontes do período.

No movimento de 1902, um grupo de passageiros propôs carregar um bonde na rua do Catete até a frente do palácio presidencial. O alvitre foi posto em ação, segundo o *Jornal do Brasil*, aos gritos de “fora o Silva Porto, acaba-se com as companhias protegidas”.²⁴³ O coronel Silva Porto era o gerente da Companhia Jardim Botânico, e os manifestantes faziam referência ainda à proteção dada pelo governo às empresas por meio dos contratos de concessão.

As críticas às transações entre as companhias e o poder público apareceram diversas vezes na imprensa. O jornal *O Paiz* afirmou que a lei de 1898 que garantia a revisão dos contratos era escandalosa, “concedendo a empresas relativamente prósperas, com capitais bem garantidos e produzindo um dividendo bem regular, a elevação do preço das passagens sem compensações efetivas para o público”.²⁴⁴ Uma representação também foi entregue no mesmo ano ao prefeito por operários contrários ao aditivo que concedia a elevação dos preços na Companhia São Christovão.²⁴⁵ Dessa forma, ao se revoltarem contra a falta de energia nos bondes em 1902, os passageiros expressavam também a indignação com o tratamento dado pelo governo às companhias, que serviam pessimamente aos usuários.

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

*No meio da inércia e indiferença habitual à nossa população, 6.000 pessoas se reuniram no campo de S. Cristóvão sob a inspiração de uma ideia: é a consciência do direito que desperta na alma da nação até hoje adormecida. É o sentimento da própria força que levanta obstáculos morais e injustos. É o protesto legítimo do povo contra os erros e caprichos do governo.*²⁴⁶



Segundo a interpretação desse contemporâneo, o protesto revelaria a “consciência do direito”. A *Gazeta de Notícias*, por sua vez, apontou que o movimento de 1901 foi levado a cabo por pessoas que julgavam “estar exercendo um direito pelo modo” que consideravam mais eficaz.²⁴⁷ Assim, temos a indicação de que as mobilizações mencionadas expressavam posicionamentos da população sobre os acontecimentos políticos, sendo os protestos – junto aos abaixo-assinados e reclamações nos jornais – uma forma de luta por aquilo que consideravam seus direitos.

Os momentos de conflito declarados devem ser compreendidos ainda como o ápice das constantes reclamações dos usuários: os atrasos, a lotação, a sujeira dos carros e, principalmente, os acidentes. A repetida experiência com as péssimas condições do serviço, aliada à percepção dos privilégios dados pela municipalidade às companhias, pode ter embasado não somente manifestações dos usuários, mas repercutido em outras searas de protesto. Isso ajuda a explicar por que num movimento ocorrido em 1904, que teve entre suas causas a questão da vacinação obrigatória, os revoltosos retiraram trilhos e viraram bondes.²⁴⁸ A foto seguinte, de Augusto Malta, mostra a Praça da República em 14 de novembro de 1904, onde são vistos um bonde virado no primeiro plano e outro no plano de fundo, além da população ao redor.

Os quebra-quebras de bondes ocorridos em 1901 e 1902 tiveram também em comum o descontentamento com a administração de serviços essenciais,

Figura 2



Fonte: Augusto Malta (disponível em <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bonden12.htm>>, acesso em 20/11/2011).



como o transporte, na gestão de Campos Sales (1898-1902). Segundo Teresa Meade, revoltas populares foram usuais nesse governo justamente porque medidas para aumentar taxas e tarifas, bem como o corte de despesas com programas sociais e serviços públicos irritaram os trabalhadores e a classe média urbana.²⁴⁹

Comentando o movimento de passageiros de 1901, a *Gazeta da Tarde* avaliou que significara “a vitória do povo e a profunda lesão no prestígio da autoridade” e deveria servir de lição para Campos Sales, que tinha que “estudar a alma popular, sondar-lhes as necessidades, orientar-se pelas suas manifestações e os seus conselhos”.²⁵⁰ O Presidente era acusado de “jamais querer olhar a situação real do povo” que se debatia, naquele momento, “na mais precária das situações, por lhes faltarem os elementos de trabalho e por conseguinte os elementos de renda e de subsistência”.²⁵¹

Passageiros e empregados das companhias de transporte estiveram em lados opostos em diversos momentos: nas reclamações enviadas aos jornais, nos conflitos ocorridos nos próprios bondes e em duas das manifestações de usuários citadas aqui. Nesses casos, acredito que o ataque aos trabalhadores decorria do acúmulo de queixas cotidianas, mas também porque os funcionários personificavam as empresas que eles pretendiam atingir, principalmente pela inutilização do material.

Ao analisar o caso de São Paulo, Santos afirmou que os “conflitos com os usuários impediram o estabelecimento de vínculos e inserções em identidades mais amplas de classe e vizinhança”. Além disso, segundo o autor, esses atritos “obstruíram a formação de alianças em momentos de lutas coletivas e a possibilidade de esse setor como estratégico para o desenvolvimento econômico e para o processo de construção da cidade”.²⁵²

Para o Rio de Janeiro, entretanto, encontrei possibilidades bem diferentes, sendo que passageiros e trabalhadores das companhias se encontravam no mesmo lado, ao compartilhar em algumas ocasiões, como as greves, a hostilidade das empresas. Segundo Meade, essa hostilidade foi uma tradição de longa data no Rio e, apesar de os trabalhadores do transporte e os passageiros nem sempre emitirem as mesmas queixas ou darem apoio à demonstração de cada um, eles frequentemente partilhavam a antipatia contra as poderosas firmas de transporte.²⁵³

1.7 Os trabalhadores e as empresas de transporte

Vimos até aqui como a criação dos negócios de viação estava associada às transformações do capitalismo no Brasil, as formas pelas quais essas companhias interferiram no espaço carioca e a relação delas com a população. Mas o que significou a constituição das empresas para os trabalhadores envolvidos?



As empresas de carris possuíam uma primeira divisão de trabalho: os cocheiros eram responsáveis pela direção dos carros, enquanto aos condutores cabia cobrar as passagens. Os condutores, portanto, recebiam parte dos lucros das empresas, que criaram, por isso, uma rede para vigiar seus funcionários. Havia a constante suspeita de que eles surrupiavam os ganhos da passagem. Na *Gazeta de Notícias*, de 27 de agosto de 1898 foram qualificados de infiéis os empregados que reclamavam para si parte da renda, que para o jornal era a “recompensa do trabalho e dos capitais da companhia”, e da qual saía ainda os melhoramentos do serviço.²⁵⁴ Contudo, o periódico não mencionou que os ganhos da empresa geravam-se também pela exploração do trabalho de seus empregados, e eles próprios podem ter se valido dessa percepção quando embolsavam algum dinheiro.

Outra preocupação da companhia era que os ganhos deixassem de ser auferidos caso os condutores não cobrassem as passagens. Um funcionário da Jardim Botânico foi demitido recebendo a seguinte justificativa do próprio presidente da empresa:

*Muito recentemente, escrevi-lhe um bilhete de aviso que me parece não ter merecido a sua atenção, pois o seu carro continua a levar muitos passageiros de quem V.S. não tem recebido as passagens e, como a Companhia não pode transportar tanta gente de graça, V.S. tem se tornado por demais caro a ela, como condutor. Portanto, tenho a lhe informar que a Companhia não necessita mais dos seus serviços, de hoje em diante.*²⁵⁵

O bilhete de demissão aponta, por um lado, que a companhia tentava controlar os ganhos auferidos pelos veículos; por outro, indica que os trabalhadores criaram maneiras de burlar a vigilância, como levar passageiros sem cobrar passagens.

O controle dos condutores era feito pelos dos fiscais, os olhos dos empresários. O jornal operário *A Greve*, de primeiro de agosto de 1903, denunciou que os funcionários das empresas de transporte estavam sendo arrebatados pelo poder do capitalismo, e “perseguidos por esses vândalos e usurpadores de seu suor”. Segundo o periódico, a fiscalização constituía peça fundamental do objetivo dos donos das empresas, já que os fiscais roubavam o sustento dos condutores com o propósito de ganhar a afeição dos patrões.²⁵⁶

A suspeição generalizada em relação aos condutores e a preocupação das empresas com a garantia dos enormes lucros fizeram com que, em 1898, a Companhia Carris Urbanos instalasse o sistema de fêria certa e determinada para os carros. Segundo a *Gazeta de Notícias*, o sistema foi imposto pelo diretor-gerente da empresa e consistia em que:

o carro tal, da linha geral, tem esse ou aquele movimento, a média de seu movimento deve ser... 40.000, por exemplo. Logo, o cocheiro que não entra



*com esse cobre para os cofres da companhia, tem de completá-lo com o seu rico ordenado, que já está sujeito a multas e a outras coisas mais.*²⁵⁷

Dessa forma, o condutor era obrigado a completar com seu ordenado o valor estipulado pela empresa se o movimento não tivesse sido bom.

O controle dos condutores e dos trabalhadores em geral intensificou-se ao longo do tempo e os donos das empresas introduziram a fiscalização secreta, feita por fiscais desconhecidos dos empregados, sendo o objetivo do anonimato justamente conseguir flagrar os possíveis funcionários suspeitos. A estes, porém, era negada qualquer possibilidade de defesa e eles eram alertados apenas quando recebiam as multas ou demissões.²⁵⁸

A relação entre fiscais e condutores era tensa, já que os primeiros tinham o poder de diminuir o salário dos últimos através do registro de infrações, podendo mesmo levá-los à demissão. Segundo *A Greve*, de 1^o de agosto de 1903, o diretor dos fiscais da Companhia Jardim Botânico obrigava, através de seus auxiliares, que os condutores lhe dessem valiosos presentes, tais como caixas de vinho do Porto, e os ameaçava de demissão caso não o fizessem.²⁵⁹

Quanto ao controle do tempo pelas empresas, os cocheiros eram submetidos a tabelas de horários e de quantidade de idas e vindas. Os fiscais também eram responsáveis pela verificação do cumprimento, por parte dos cocheiros, do tempo estabelecido pelos patrões. Em 16 de julho de 1900, o jornal *O Paiz* afirmou que o último horário organizado para os bondes da Companhia São Christovão “suprimiu várias tabelas, sendo, entretanto, acrescido o trabalho dos cocheiros”.²⁶⁰

As diversas normas estabelecidas pelas empresas eram expressas nos regulamentos. Estes indicavam ainda as respectivas punições, que incluíam multas, suspensões ou demissão. As regras eram feitas estritamente pelos patrões, a quem cabia o julgamento. Carlos da Fonseca apontou que as multas eram “a expressão cotidiana da justiça patronal, uma espécie de purgatório dos pequenos delitos”.²⁶¹

Os regulamentos não eram exclusividade das companhias de transporte. Robério Santos Souza expôs que eles se multiplicaram no Brasil no final do Oitocentos, indicando ainda que “se configuraram como um conjunto de regras e normas cada vez mais extensas, que incluíam desde prescrições morais para os operários até dados sobre salários, multas e penalidades, suspensões e dispersão das tensões”.²⁶² Além disso, eram dispositivos disciplinares em que os patrões expressavam a expectativa em relação ao trabalho e ao comportamento de seus funcionários.

Esses códigos eram aplicados também em companhias de viação de países como Portugal. Ao acompanhar os regulamentos da Companhia Carris de Ferro Lisboa, entre 1877 e 1904²⁶³, foi possível compreender o tipo de



trabalhador que a empresa procurava moldar. Um item que se repete em todos os textos era o seguinte:

*Todos os empregados da Companhia devem manter, em serviço, a maior seriedade de porte, maneiras e ações, inalterável prudência e urbanidade, escrupulosa obediência aos regulamentos e às ordens dos seus superiores e perfeita dedicação aos interesses e bom nome da Companhia.*²⁶⁴

O documento e todo o sistema de fiscalização e multa que estavam relacionados, pretendendo inculcar nos empregados um modelo de autoridade e hierarquia. O regulamento da empresa portuguesa trazia ainda diversas normas para a conduta dos trabalhadores. Seriam punidas com expulsão “a embriaguez, a relaxação de costumes, modos e trajes, as vozerias, as assuadas, o incitamento a paredes e a manifestações coletivas, em serviço ou dentro dos terrenos, edifícios e carros da Companhia”.²⁶⁵ Como indicou Michelle Perrot, os regulamentos tinham, além da finalidade econômica, a intenção de disciplinar o corpo, o comportamento e os gestos do trabalhador.²⁶⁶

Ao longo do tempo, os preceitos normativos da Carris passaram a incluir novas restrições ao comportamento de seus funcionários, numa tentativa de controlar as situações que surgissem. No documento de 1904, por exemplo, os guarda-freios – como eram denominados os motorneiros em Portugal – passaram a ser proibidos de falar “em serviço, a não ser para responder perguntas feitas pelos empregados superiores”.²⁶⁷

Em manifesto de 1910, os empregados da companhia comentaram a interdição de conversar com os passageiros. Os trabalhadores argumentaram que se um usuário fizesse uma pergunta ao guarda-freio e este se calasse, o passageiro estaria “no seu direito de lhe chamar malcriado, porque, decerto, ignora as que ele tem”. Dessa forma, o trabalhador tinha que “ser malcriado para com os passageiros, em vista das ordens que recebe”.²⁶⁸ Portanto, segundo o discurso dos empregados, uma medida que tentava cercear o trabalho deles poderia, ao mesmo tempo, prejudicar a opinião que a população teria sobre a empresa. O manifesto expunha ainda que, apesar de os trabalhadores serem os que mais “concorriam para os interesses da companhia”, eram eles exatamente os “mais perseguidos e mais sacrificados”.

No caso das empresas de carris do Rio de Janeiro, não consegui localizar os regulamentos propriamente ditos, embora tenha sido possível identificar o posicionamento dos trabalhadores diante de alguns deles. Constava assim, no regulamento da Companhia Jardim Botânico, que se o bonde elétrico não estivesse em bom estado os motorneiros deveriam dar parte aos chefes da manobra. Entretanto, os motorneiros reclamavam em vão, pois os chefes só mandavam trocar o veículo quando bem entendessem.²⁶⁹



Quando o chefe de oficina decidia que um carro estava ruim, ele dava parte do motorneiro ao chefe de tráfego, que então mandava “suspender até segunda ordem” o empregado. Indo este argumentar com o chefe de tráfego a causa injusta de sua suspensão, seu superior avisava-lhe que naquele momento ele seria multado, “e para outra vez vai demitido”. Essa multa era imposta sem muito critério, “de cinco, dez mil réis e mais, durante o mês fora as avarias!”.²⁷⁰ Assim, por um lado, além das multas imputadas aos funcionários – que representavam uma perda substancial no salário – eles também eram responsabilizados pelas avarias dos veículos. Compreende-se, por outro lado, como os empregados estavam submetidos ao arbítrio dos patrões e seus representantes.

Ainda no regulamento da Companhia Jardim Botânico, estava previsto que os condutores e motorneiros eram obrigados a comprar os uniformes numa casa das suas relações. O periódico *A Greve* apontou que eram cobrados 50 mil réis por cada terno de “uma fazenda muito ordinária”, “ao passo que outras companhias” os davam aos seus empregados por 37 mil réis.²⁷¹ O jornal *O Corsário*, ao comentar essa imposição aos empregados da Jardim Botânico, concluiu: “Mas é assim que se tira do pobre os míseros salários ganhos à chuva, ao sol, sem horas de repouso para depois serem despedidos afim de se admitirem *novos fregueses* para os senhores Azevedo, Irmão & Comp.”²⁷²

A denúncia de que as empresas obrigavam seus funcionários a determinações para favorecer conhecidos apareceu também na correspondência dos cocheiros da Companhia São Christovão, enviada em 1873 ao jornal *A Reforma*:

*Os cocheiros desta companhia estão sendo vítimas das maiores injustiças que se pode fazer. A gerência da mesma tem obrigado até hoje que os seus empregados tragam no boné uma chapa de metal; por mais de uma vez se tem reclamado para que essa chapa seja substituída por um outro qualquer dístico; porém a gerência a isso tem fechado os olhos, talvez com medo de prejudicar os interesses dos fabricantes das mesmas chapas, que é protegido por um célebre mandão que a companhia tem, e que tudo quanto quer.*²⁷³

O uso da chapa de metal no boné estaria relacionado, segundo os trabalhadores, ao fato de o fabricante do artefato ser protegido por um dos dirigentes da companhia. Outra possibilidade de entendermos a recusa dos funcionários em utilizar as chapas é que estas consistiam numa insígnia portada pelos trabalhadores que trabalhavam ao ganho, entre os quais havia uma maioria de cativos. Uma postura municipal do Rio de Janeiro, de 1838, estipulava que ninguém poderia “ter escravos ao ganho sem tirar licença da Câmara Municipal, recebendo com a licença uma chapa de metal numerada, a qual deverá andar sempre com o ganhador em lugar visível”.²⁷⁴



Em 1857, a Câmara Municipal de Salvador literalmente copiou a postura citada acima e passou a exigir a matrícula e a chapa.²⁷⁵ Segundo João José Reis, a norma foi um dos estopins da greve organizada no mesmo ano pelos ganhadores negros, muitos dos quais carregadores e de origem africana. O autor indicou que essa greve simbolizava a recusa dos africanos àquela forma de controle, pois “o uso da chapa era tido como humilhante”.²⁷⁶ Os africanos vinham de um mundo em que as marcas do corpo e os adornos diziam sobre sua posição na ordem ritual e social, e as placas acabavam por equipará-los aos quadrúpedes.

A resistência dos funcionários da Companhia São Christovão em utilizar as tais chapas estava relacionada à recusa de uma medida de controle por parte dos patrões. Aos olhos dos trabalhadores, as chapas poderiam aproximá-los dos animais que eles mesmos conduziam. No contexto do Rio de Janeiro da segunda metade do Oitocentos, e lembrando que os empregados das companhias de carris eram majoritariamente trabalhadores livres, essa posição poderia estar ligada também à rejeição de se verem iguados aos trabalhadores cativos.

Além da denúncia das chapas, os cocheiros da São Christovão discordavam que os empregados devessem deixar na gerência mil réis mensais para um médico, alegando que a maior parte deles era filiada a sociedades e possuía médicos aos quais recorrer. Os trabalhadores ameaçaram que, caso suas reivindicações não fossem atendidas, a companhia ficaria sem empregados, pois grande número deles estava resolvido a se despedir.²⁷⁷

A obrigação de comprar uniformes e chapas em lugares determinados, ou de pagar por um serviço médico indesejado, apontam que a relação do empregador com o empregado não se limitava à troca de dinheiro por força de trabalho. Linden expôs que existiam laços “possíveis entre ambas as partes fora do processo de circulação”, e o empregador tinha formas de prender o funcionário economicamente.²⁷⁸

Alguns motivos da greve organizada pelos carroceiros de Lisboa em 1892 servem de exemplo para essa consideração. Um grevista entrevistado pelo jornal *O Século* disse haver um patrão que obrigava “os moços a comerem numa taberna de que é dono; descontando-lhes nos ordenados a despesa que eles fazem durante a semana”.²⁷⁹

A exploração do trabalhador por parte do patrão fez-se também pelo salário. Em julho de 1900, os empregados da São Christovão deixaram de receber a remuneração por dia e passaram a ganhar por hora de trabalho – 400 réis/hora.²⁸⁰ Essa se tornou uma tendência em várias empresas. Em setembro de 1903, os cocheiros da mesma companhia entraram em greve para receber 600 réis por hora, valor pago pela Jardim Botânico aos seus funcionários.²⁸¹



Essa modalidade de remuneração também se tornou uma prática em outras cidades do mundo. Em 1911, os funcionários das companhias de carris de Montevideu eram pagos dessa forma e não podiam prever quantas horas eles trabalhariam no período de duas semanas seguintes. Além disso, o salário era reduzido em mais de 40% pelo pagamento de multas e interrupções causadas por doenças ou ainda pelo período na cadeia, nos casos de acidentes.²⁸² Como indicado nesse capítulo, os trabalhadores do Rio de Janeiro também tiveram seus rendimentos constantemente reduzidos pelas cobranças de multas, e o afastamento por problemas de saúde ou com a polícia.

Os cocheiros trabalhavam em turnos, sendo a primeira chamada dos funcionários realizada por volta de três horas e meia da manhã. A *Gazeta Operária* afirmou, em 8 de fevereiro de 1903, que os trabalhadores das empresas de bondes tinham ordenados bastante “insignificantes não obstante trabalharem 12, 14 e mais horas por dia”.²⁸³ Em Berlim, em 1902, os cocheiros e condutores trabalhavam 11 horas, no geral, e no máximo 12 horas por dia.²⁸⁴ Já um manifesto dos cocheiros de Lisboa, de 1910, expunha que “os que trabalham de dia é desde às 7 da manhã, às 7 da tarde, os que trabalham de noite é das 8 até de madrugada, ao frio e à chuva”.²⁸⁵ A média de horas dos trabalhadores em carris no Rio de Janeiro era geralmente a mesma de outras cidades do mundo, embora em alguns casos pudesse ser extrapolada.²⁸⁶

A inserção dos trabalhadores de transporte na lógica de trabalho capitalista era feita por uma série de medidas, como as normas dos locais de trabalho. O tempo e os ganhos auferidos pelos empregados foram intensamente controlados, inclusive através de estratégias que se diferenciaram através do tempo. Além disso, o sistema de multas e suspensões visava a punição e a introjeção das regras e hierarquias, bem como a maior exploração.

Contudo, a entrada dos trabalhadores na nova lógica de trabalho deu-se também por uma série de leis, decretos e práticas coercitivas, que serão analisadas no próximo capítulo. A infração de algumas dessas medidas levaram os trabalhadores do transporte a ser presos na Casa de Detenção.²⁸⁷ Entre 1890 e 1906,²⁸⁸ foi encontrado um total de 384 trabalhadores ligados ao transporte detidos nessa instituição.²⁸⁹ Esse contingente não é muito expressivo, principalmente se comparado ao número de cocheiros e carroceiros matriculados na polícia (5.014 para o ano de 1884, como aponta a Tabela 8). Porém, os dados presentes nos livros da Casa de Detenção permitem-nos conhecer um pouco melhor quem eram esses trabalhadores no Rio de Janeiro a partir de 1890. Como forma de entender esses sujeitos dentro de um quadro mais geral da população da cidade, comparo alguns dados obtidos nessa fonte com outros dos censos realizados no Rio de Janeiro em 1890 e 1906.

Dos 384 trabalhadores ligados ao transporte presos na Casa de Detenção, a maioria deles (97) foi autuada, em 1904, por ser grevista. Em segundo lugar



vinham os detidos pelo artigo 399 do Código Penal, que estava relacionado à questão da vadiagem.²⁹⁰ Os outros motivos de prisão incluíam a prática da capoeira, jogada também por portugueses como o cocheiro Antonio Joaquim Jose Alves de Moraes, preso no dia 21 de março de 1890.²⁹¹ Havia ainda vários casos de prisão por gatunagem e por ofensas físicas. Em 15 de abril de 1890, por exemplo, o carroceiro Joaquim Pereira foi detido por ter ferido, com um tiro de revólver, Carlos Pinto de Abreu Espírito Santo.²⁹² Já os dois cocheiros presos em 1906 como cáftens eram ambos estrangeiros: o italiano Athenye Joseph e o polonês Wilhihn Canovas.²⁹³

O carroceiro José Ferreira foi o mais novo a ser recolhido nessa instituição, contando 13 anos de idade no dia 2 de maio de 1903.²⁹⁴ Depois dele, vinham dois detidos com 17 anos. O mais velho era o carroceiro José Joaquim Pinto, com 58 anos em 17 de fevereiro de 1904.²⁹⁵ A grande maioria, no entanto, estava na faixa entre 18 e 42 anos – fato relacionado à lei municipal de 1859, que proibia os indivíduos menores dessa idade, fossem livres ou cativos, de “guiarem ou dirigirem por dentro da cidade qualquer veículo de condução, burros, cargueiros, vacas de leite, ou qualquer outro animal suscetível de arremeter ou disparar”.²⁹⁶ Além disso, as idades da maioria dos trabalhadores do transporte corresponde aos maiores grupos etários da população do Rio de Janeiro. O Censo de 1890 aponta que 48% dos habitantes encontravam-se entre 16 e 40 anos, enquanto no recenseamento de 1906 a faixa etária dominante (58,3%) era de 15 a 50 anos.²⁹⁷

Quanto ao estado civil dos trabalhadores, a maior parte era de solteiros – 274 homens (71,3%). Seguiam-se a eles 93 casados (24,2%), 16 viúvos (4,1%) e um deles sem condição informada (0,4%). O percentual de solteiros entre esses trabalhadores era bem mais acentuado do que o encontrado no censo de 1906. Incluindo-se as pessoas com mais de 15 anos de idade e excluindo-se as de estado civil ignorado, constata-se que 40,3% dos habitantes eram solteiros, 39,9% casados e os viúvos perfaziam 9,8%.²⁹⁸ Uma explicação possível para um contingente mais expressivo de solteiros entre os trabalhadores do transporte deve-se ao grande número de imigrantes portugueses entre eles, como veremos adiante. Os lusos que aqui moravam, no início do século XX, eram em sua maioria homens e solteiros.²⁹⁹

Por fim, uma contagem da nacionalidade desses trabalhadores dos transportes nos revela uma maioria de 210 estrangeiros (54,6%) e 174 brasileiros (45,6%). Dentre os estrangeiros, os portugueses representavam o contingente mais expressivo, com 172 trabalhadores, seguidos por 18 espanhóis, 18 italianos, um de Cabo Verde e um da Polônia. Já os brasileiros foram identificados pelo local de nascimento, sendo os da Capital Federal em maior número (83), seguidos pelos nascidos no Estado do Rio de Janeiro (32).

Tabela 7: Nacionalidade dos trabalhadores do transporte detidos na Casa de Detenção (1890-1906) e da população nos Censos de 1890 e 1906

Nacionalidade	N.º de trabalhadores do transporte (1890-1906)	%	Censo de 1890	%	Censo de 1906	%
Brasileiros	174	45,3	367.449	70,3	600.921	74
Portugueses	172	44,7	106.461	20,3	133.393	16,4
Italianos	18	4,6	17.789	3,4	25.557	3,1
Espanhóis	18	4,6	10.750	2,0	20.669	2,5
Outros	2	0,8	20.202	4	30.904	4
Total	384	100	522.651	100	811.444	100

Fonte: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), Livros da Casa de Detenção 63, 69, 127, 130, 135, 136, 137, 138; *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal)*. Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1906.

Na Tabela 7, destacam-se as diferenças na representatividade de portugueses e brasileiros entre os trabalhadores ligados ao transporte, bem como os números dos dois censos (1890 e 1906). Em 1890, os brasileiros compunham 70,3% do total da população, passando a 74% em 1906. Já entre os trabalhadores do transporte eles correspondiam apenas a 43,4%. Os portugueses representavam 81,9% dos estrangeiros e 44,7% do total dos trabalhadores do setor – percentual muito maior do que o encontrado nos censos: 20,5% (1890) e 16,4% (1906). No entanto, os dois outros grupos de imigrantes com forte representatividade na população carioca, italianos e espanhóis, tinham uma participação semelhante entre os trabalhadores do transporte e nos dois censos.

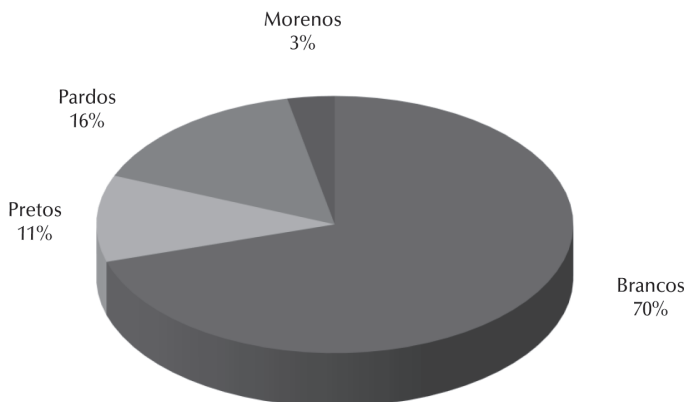
Eu havia mencionado anteriormente que as fontes que analisei indicavam um grande percentual de imigrantes lusos para o período anterior a 1870. Os dados acima apontam que eles continuaram ocupando um espaço significativo no setor de transporte após 1890, ao contrário do que afirmou Moura, para quem o serviço passou a ser dominado por mão de obra nacional a partir de 1870.³⁰⁰

Quanto à cor da pele dos trabalhadores registrados nos livros da Casa de Detenção, os brancos representavam 70,3%, seguidos dos pardos (15,6%), pretos (10,9%) e morenos (3,2%). O contingente de brancos entre esses trabalhadores era um pouco maior do que o encontrado entre a população geral no Censo de 1890 (62,7%). O mesmo ocorria em relação aos pretos, que correspondiam a 12,3% dos habitantes do Rio de Janeiro. O Censo de 1890 trazia ainda as categorias “caboclos” (3,4%) e “mestiços” (21,6%).³⁰¹

É necessário lembrar que a cor era designada pelo funcionário da Casa de Detenção, não necessariamente correspondente aos critérios pelos quais os trabalhadores classificaram a si mesmos. De qualquer maneira, a maioria expressiva de brancos exercendo as ocupações relacionadas ao transporte

é um dado importante para um período da cidade no qual a cor da pele e a nacionalidade eram elementos influentes nas disputas pelo mercado de trabalho e suas configurações.

Gráfico 1: Cores dos trabalhadores do transporte presos na Casa de Detenção (1890-1906)



Fonte: APERJ, Livros da Casa de Detenção 63, 69, 127, 130, 135, 136, 137, 138.

Além dos cocheiros e carroceiros, entre os presos na Casa de Detenção encontravam-se condutores, ajudantes de carroceiros e moços de cocheira – responsáveis por cuidar dos animais utilizados nos veículos. Esses eram os empregados das empresas de transporte, que no caso das companhias de carris contavam ainda com os motorneiros, que conduziam os bondes elétricos, e os cocheiros de reserva. Os últimos tinham a função de substituir os funcionários que faltassem, ou em caso de algo inesperado ocorrer, e só recebiam se trabalhassem. Essa condição obrigava-os a ficar de prontidão nas empresas aguardando algum chamado de emergência.³⁰²

Segundo Noronha Santos, os empregados das principais companhias de carris – que incluíam, portanto, os condutores, os cocheiros de carros de passageiros e de bagagens, além do pessoal do serviço das cocheiras – somaram 2.006 pessoas em 1890. Em 1892, o total de funcionários passou a 2.051, chegando ao ápice em 1894, com 3.268 trabalhadores. Em 1895, entretanto, esse número baixou para 3.250 empregados.³⁰³ De qualquer forma, entre 1890 e 1895, o contingente de pessoal subiu 62%. O número de passageiros para o mesmo período, como mostra a Tabela 3, aumentou 72% e o de veículos subiu apenas 25%. Sendo assim, o número de funcionários chegou a acompanhar o crescimento de passageiros, ao contrário do que ocorreu com os veículos.

Os dados da Casa de Detenção permitiram conhecer um pouco melhor os homens que trabalhavam no setor de transporte depois de 1890. Para o

período entre 1870 e 1890, procurei esses trabalhadores nas estatísticas da polícia, apresentadas na Tabela 8.

Tabela 8: Perfil dos trabalhadores do transporte nas estatísticas policiais (1873-1884)

	1873	1875	1880	1884
- Trabalhadores livres	2.742	3.238	5.591	5.014
Nacionais	302	221	709	285
Estrangeiros	2.441	3.017	4.882	4.729
- Trabalhadores escravos	292	250	158	—
Total	3.034	3.488	5.749	5.014

Fonte: Relatórios dos Chefes de Polícia do Rio de Janeiro referentes aos anos de 1873, 1875, 1880 e 1884.

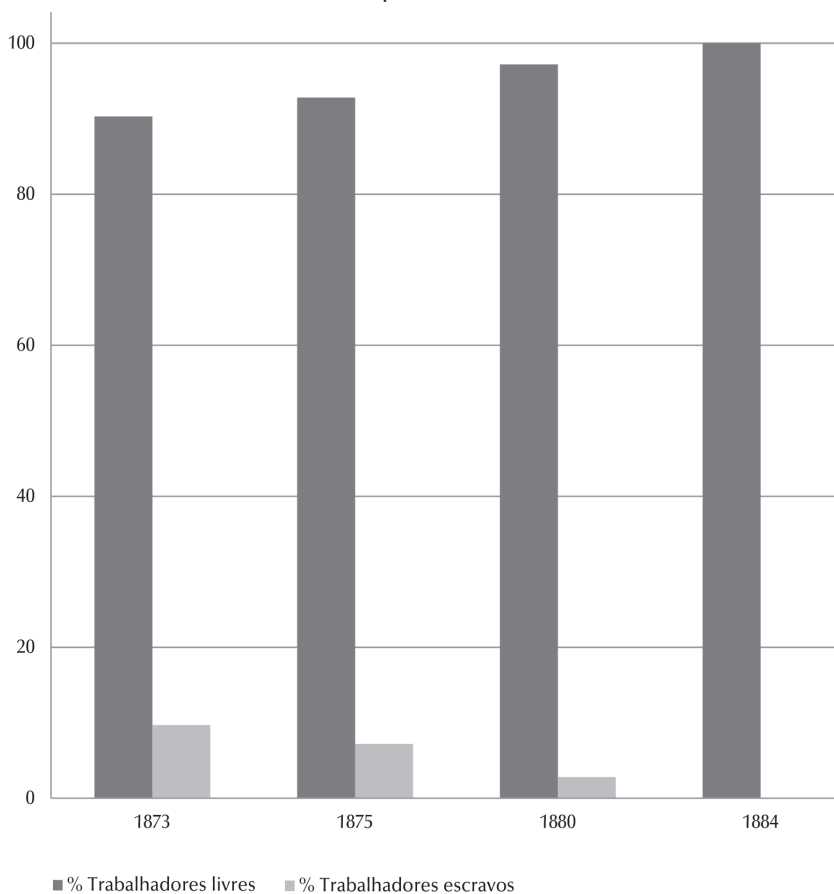
As estatísticas registradas nos relatórios dos chefes de polícia do Rio de Janeiro apontam os cocheiros e carroceiros matriculados nessa instituição para condução de veículos públicos, incluindo os bondes, os tîlburis, as diligências etc. O número de trabalhadores matriculados subiu de 3.034, em 1873, para 5.591 em 1880, representando um aumento de mais de 89%.

Em 1884, o número de matrículas caiu para 5.014, e nos anos seguintes a queda de trabalhadores matriculados foi vertiginosa. Em 1890, eles eram apenas 2.590, mas a estatística referia-se somente ao período entre 1^a de setembro de 1890 e 30 de abril de 1891. Em 1899, foram 3.583 e, em 1903, 4.162 homens.³⁰⁴ Contudo, no relatório referente ao ano de 1906, foram indicadas 8.307 matrículas, sendo 452 para cocheiros de bondes, 4.051 para cocheiros de boleia e 3.804 para carroceiros.³⁰⁵ Dessa forma, entre 1884 e 1899, houve uma queda de 28,5% no número de matrículas, enquanto o número de funcionários das companhias aumentou 62% entre 1890 e 1895, como visto anteriormente. Uma explicação plausível é que a partir de 1892 passaram a rodar nas ruas do Rio os bondes elétricos³⁰⁶, veículos guiados por motorneiros, categoria não incluída nas estatísticas de matrículas para cocheiros e carroceiros. Chama a atenção o percentual de trabalhadores livres. No gráfico 2 observa-se que, se em 1873 eles representavam 90,3%, em 1884 eles já eram 100% dos trabalhadores do transporte nas estatísticas policiais. À medida que o contingente de trabalhadores livres crescia, o de escravos diminuía. Em 1873 eles representavam 9,7% do total; em 1884 não havia nenhum cativo matriculado. Anteriormente, indiquei que mesmo antes de 1870 o setor de transporte com veículos já era dominado pelos trabalhadores livres, preponderância que se acentuou ao longo do tempo.

Os estrangeiros também constituíram maioria entre os trabalhadores em todos os anos examinados. Em 1873, eles representavam 89% dos trabalhadores livres, passando para 93% em 1875. Em 1880, embora o número de estrangeiros tivesse crescido, o de nacionais alcançou a maior marca de

todos os anos, tendo aqueles constituído 87% dos livres. Já em 1884, os estrangeiros compuseram 94,3%. Nos relatórios do chefe de polícia não foram especificadas as nacionalidades, mas podemos supor, pelos dados de outras fontes, que os portugueses foram maioria.

Gráfico 2: Trabalhadores do transporte livres e escravos nas estatísticas policiais (1890-1906)



Fonte: Relatórios dos Chefes de Polícia do Rio de Janeiro referentes aos anos de 1873, 1875, 1880 e 1884.

Em 1892, passaram a funcionar os bondes elétricos no Rio de Janeiro. A condução desse veículo, por sua vez, exigia um novo aprendizado dos funcionários das empresas, que antes lidavam com a tração animal. John Mackay afirmou que o trabalho de um motorneiro exigia mais treino e



habilidade do que de um condutor de veículos puxados por animais.³⁰⁷ Em 1896, a Câmara Municipal lançou um regulamento específico para os motorneiros, que instituía a necessidade de os trabalhadores submeterem-se a uma prova teórica e prática para se tornarem habilitados ao exercício da profissão. O exame teórico envolvia:

*uma descrição sumária das peças principais que regulam ou influem sobre a marcha e parada dos carros elétricos, do conhecimento dos desarranjos a que eles estão sujeitos, das medidas e providências que devem ser tomadas imediatamente para remover os pequenos acidentes, até a chegada do engenheiro, nos casos mais graves, do conhecimento dos principais efeitos da eletricidade, da maneira porque esses efeitos se manifestam e os meios de evitar os seus perigos.*³⁰⁸

Os candidatos deveriam comprovar, portanto, um conhecimento não somente sobre a condução, mas também sobre os perigos que a eletricidade poderia oferecer.

Santos ressaltou que o “bonde elétrico era um dos principais inventos da modernidade” e “unia as duas descobertas mais notáveis do início do século XX: eletricidade e velocidade”.³⁰⁹ No relato da primeira vez que viu um desses veículos, Machado de Assis disse estar num bonde puxado por burros e afirmou que o que mais lhe impressionara, “antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro”:

*Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade.*³¹⁰

Essa passagem permite pensar que o fato de lidarem com uma das principais invenções daquele momento, a energia elétrica, possibilitava que os motorneiros se distinguissem diante dos demais trabalhadores do setor. Os bondes elétricos e seus condutores não foram somente fonte de admiração, mas se tornaram alvo de suspeição da população e das autoridades, justamente pela velocidade que poderiam alcançar. Os acidentes com bondes, que já faziam parte do cotidiano da cidade, tornaram-se ainda mais graves e frequentes. Outro problema enfrentado pela população era a paralisação desse meio de transporte quando faltava energia elétrica, o que motivou, por exemplo, o protesto dos passageiros em abril de 1902.

A partir de 1897, os motorneiros foram obrigados a mandar à Prefeitura um pedido de exame. Entre 1897 e 1905, encontrei 452 candidatos ao teste, que eram enviados em sua grande maioria (447 deles) pela Companhia Jardim Botânico, e outros cinco pela Estrada de Ferro da Tijuca. Os requerimentos



traziam informações como o nome dos candidatos, endereço e nacionalidade, permitindo-nos conhecer um pouco melhor o perfil dos que pretendiam ser motorneiros no Rio de Janeiro.

Tabela 9: Nacionalidade dos candidatos ao exame de motorneiro (1897-1905)

Anos	Brasileiros	Portugueses	Espanhóis	Italianos	Outros
1897-1899	46	54	13	8	2
1900-1903	74	49	13	6	–
1904-1905	104	64	11	8	1
Total	224	167	37	22	3

Fontes: AGCRI, Códices 55.4.29; 55.4.31; 56.1.14; 56.2.18; 56.2.3, 56.3.11; 56.3.3.

A Tabela 9 demonstra que, entre 1897 e 1899, os portugueses eram maioria entre os que requisitavam o exame (43,9%), que contava ainda com brasileiros (37,3%). Já no período de 1900 a 1903, os imigrantes lusos foram suplantados pelos brasileiros, que correspondiam nesse momento a 52,1% dos proponentes, contra 34,5% de portugueses. Entre 1904 e 1905, os brasileiros passaram a representar cerca de 55% dos proponentes. Os requerimentos vistos ao longo do tempo indicam que os nacionais se tornaram mais presentes nessa categoria. As outras duas nacionalidades com alguma expressividade entre os motorneiros foram as mesmas encontradas para os trabalhadores do transporte em geral: a espanhola e a italiana.

Os pedidos de licença também permitem ver que os candidatos a motorneiros moravam nos bairros atendidos pelas companhias em que trabalhavam. Portanto, nos cinco pedidos referentes à Estrada de Ferro da Tijuca, todos habitavam a região homônima. Já os empregados da Jardim Botânico moravam em bairros como Catete, Glória e Botafogo. Alguns, inclusive, dividiam o mesmo endereço. Esse foi o caso dos brasileiros Firmino Alexandrino Bezerra e Manoel Luiz de França que, em 1905, habitavam na rua do Catete, 186.³¹¹ Já em 1898, os portugueses Francisco José de Souza e Manoel Torres tinham como endereço a rua do Pinheiro, 27.³¹² Morar na região em que trabalhavam representava muitas vezes uma necessidade, já que eles geralmente iniciavam a labuta muito cedo, por volta das três da manhã.

Moura indicou que, até 1870, predominavam no setor de transporte os trabalhadores autônomos, sendo eles substituídos a partir dessa data pelos empregados das empresas. A passagem do trabalho dos carregadores negros para o sistema de carroças é representada sem qualquer conflito no texto de Moura, e o mesmo ocorria na transformação dos cocheiros e carroceiros em empregados. Esses trabalhadores “como que brotam” na nova ordem, usando uma expressão da própria autora para explicar o surgimento das companhias de transporte e abastecimento.³¹³



Procurei mostrar que os trabalhadores que atuavam de forma autônoma não necessariamente possuíam o instrumento de trabalho. Isso indica a existência de formas intermediárias entre o trabalho por conta própria e o assalariado. Os cocheiros e carroceiros que trabalhavam de forma independente continuaram a existir, ainda que em menor número, depois do surgimento das companhias de transporte. Eles também foram alvo de controle por parte do Estado, como veremos no próximo capítulo. Portanto, ainda que as empresas tenham significado a introdução de diversos trabalhadores na lógica capitalista do trabalho assalariado, esse não foi um processo linear e não excluía outras formas de mercantilização.

A constituição das empresas envolveu, como no caso do recolhimento dos lixos das casas particulares, a competição com os trabalhadores que atuavam por conta própria, sendo que as companhias contavam, muitas vezes, com o apoio das instituições do Estado para conseguir e garantir o monopólio sobre o serviço. Tornar-se empregado das companhias não obedeceu a um processo “natural”; as empresas lançaram mão de uma série de normas para domesticar seus funcionários e acostumá-los à nova lógica de trabalho capitalista. Essa lógica também se aperfeiçoou ao longo do tempo. Além disso, vimos que as relações entre patrão e empregado não se davam apenas através do salário, e o empregador encontrava outras maneiras de prender o funcionário economicamente.

Vimos que as empresas não apareceram espontaneamente, como afirmou Moura, mas estiveram relacionadas a um momento específico da economia brasileira – a criação das sociedades anônimas – e foram ainda uma importante porta de entrada do capital estrangeiro, representando também um setor de investimento do capital nacional.

As companhias de transporte tiveram um papel fundamental nas transformações do espaço urbano carioca. A barganha para conseguir concessões envolvia a execução de obras de impacto, como demolições, drenagem de pântanos, construção de ruas e túneis. Além disso, a aliança dessas empresas com o capital fundiário e imobiliário fez com que o bonde fosse o elemento propiciador da ocupação de áreas inóspitas do Rio de Janeiro.

Não só os veículos se relacionavam com a cidade, mas quem os conduzia. Cocheiros e carroceiros tinham mais mobilidade física do que qualquer outro grupo de trabalhadores industriais.³¹⁴ Por força do ofício, eles conheciam intimamente a cidade e estavam em constante contato com seus habitantes. Essas são características importantes para entendermos as mobilizações organizadas pela categoria.

O crescimento das empresas de transporte, por sua vez, implicava ainda o papel de destaque que ganharam no cotidiano dos habitantes da cidade. A relação dos passageiros com as companhias nem sempre era muito positiva e





os usuários fizeram questão de expressar suas opiniões em cartas enviadas aos jornais, requerimentos ao governo e protestos. A população também mostrava nessas manifestações a leitura que fazia dos privilégios concedidos pelo Estado às companhias, e as interpretações do contexto político em que vivia.

Pelas questões pontuadas nesse capítulo, é possível dizer que a história do transporte no Rio de Janeiro entre a metade do século XIX e início do XX não deve ser analisada apenas pelo viés técnico, em que diversos veículos se sucediam. Essa história envolvia, em relações diretas e conflituosas, o Estado, as companhias de transporte, os usuários e os trabalhadores. Esses dois últimos elementos não foram somente espectadores de ações implementadas pelas classes dominantes, mas se tornaram sujeitos ativos no processo de transformações dos transportes e da cidade.



NOTAS

¹ Hebe Castro. “História Social”. In: Ciro Flamarion Cardoso; Ronaldo Vainfas (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 54.

² Eric Hobsbawm. “Da história social à história da sociedade”. In: Eric Hobsbawm. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 83. O artigo foi publicado originalmente em 1970.

³ Maria Clementina Pereira Cunha. “Apresentação”. In: Maria Clementina Pereira Cunha (org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2002, p. 13.

⁴ Eric Hobsbawm. “Da história social à história da sociedade”. *Op. cit.*, p. 99.

⁵ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: *Jornal do Commercio*, 1934, 2 vols.

⁶ Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história da Estrada de Ferro do Corcovado*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1951; *Idem. Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume I: A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1952; *Idem. Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II: A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1953.

⁷ Charles Julius Dunlop. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Editores Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.

⁸ Josef Barat. *Estrutura metropolitana e sistema de transportes*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975, p. 134.

⁹ Maurício de A. Abreu. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008, p. 11.

¹⁰ *Idem, Ibidem*, p. 43.

¹¹ *Idem, Ibidem*, pp. 43-44.

¹² Maria Lais Pereira da Silva. *Os transportes coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992, p. 19.

¹³ A obra baseia-se principalmente em pesquisa bibliográfica e, entre os citados, estão todos os mencionados anteriormente.

¹⁴ *Idem, Ibidem*, p. 138

¹⁵ Jaime Larry Benchimol. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992. p. 318.

¹⁶ *Idem, Ibidem*, p. 96.

¹⁷ O transporte tornou-se um item obrigatório nas análises sobre as reformas urbanas do Rio de Janeiro no início do século XX. Oswaldo Porto Rocha, em dissertação defendida em 1983, junto ao Departamento de História da UFF, baseou as suas informações na relação entre os transportes e a expansão urbana, sobretudo na obra de Noronha Santos. Ver Oswaldo Porto Rocha. *A era das demolições*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.

¹⁸ Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

¹⁹ Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 1997, p. 8.

²⁰ Em outro texto, a autora tratou das mobilizações dos condutores de bondes elétricos, conhecidos como motoneiros, afirmando que a participação desses trabalhadores da Light nas greves e movimentos operários foi bem reduzida se comparada, por exemplo, à dos operários das fábricas

de calçados. Isso teria acontecido porque os motorneiros tinham uma posição privilegiada, já que possuíam salários superiores aos da indústria e oferta crescente de trabalho. Mesmo que os motorneiros tivessem pouca propensão às greves, “quando alguma questão os levara a radicalizar, suas greves eram bem organizadas, curtas e bem-sucedidas”. No entanto, Weid não mencionou uma paralisação sequer, deixando aos leitores a curiosidade em saber mais detalhes sobre as formas de organização e mobilização dos empregados da Light no Rio de Janeiro. Elisabeth von der Weid. “Características do mercado de trabalho no Rio de Janeiro e evolução da mentalidade operária (1870-1930)”. In: Tamás Szmerecsányi e Ricardo Maranhão (orgs.). *História das empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002, p. 201.

²¹ Déborah Raison. *Ventos da Modernidade: os bondes e a cidade do Rio de Janeiro - 1850/1880*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/ IFCS, 2000, p. 3.

²² *Idem, Ibidem*, p. 63.

²³ Américo Freire. *Guerra de posições na metrópole: a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948)*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

²⁴ Paulo Cruz Terra. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2007.

²⁵ Elciene Azevedo. “A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da ‘raça paulista’”. In: Elciene Azevedo et alii (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 99.

²⁶ João Marcelo Pereira dos Santos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/ IFCH, 2009.

²⁷ Anton Rosenthal. “Streetcar workers and the transformation of Montevideo: the General Strike of May 1911”. *The Americas*, vol. 51, n. 4, 1995, p. 481.

²⁸ *Idem, Ibidem*, p. 493.

²⁹ Scott Molloy. *Trolley wars: streetcars workers on the line*. Durham: University of New Hampshire Press, 2007, p. 1

³⁰ John P. McKay. *Tramways and trolleys: the rise of urban mass transport in Europe*. Princeton: Princeton University Press, 1976, pp. 229-238.

³¹ São exemplos de obras sobre a história de transporte em Lisboa: Vasco Callixto. *As rodas da capital: história dos meios de transporte da cidade de Lisboa*. Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967; Maria Amélia da Motta Capitão. *Subsídios para a história dos transportes terrestres de Lisboa*. Lisboa: Publ. Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1974; Manuela Mendonça (coord.). *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal*. Lisboa: D. L., 2006; Cristina Ferreira Gomes. *Elétricos de Lisboa: aventuras sobre carris*. Lisboa: Gradiva, 1994. O estudo que talvez tenha feito o maior esforço de análise, não só de descrição, dos componentes do transporte em Lisboa é o de Antonio Lopes Vieira. *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1982.

³² Ana Maria da Silva Moura. *Op. cit.*

³³ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 14, vol. 2.

³⁴ Entre essas obras, encontram-se: Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, vol. 8, n. 16, 1988; Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*. n. 24, 2000; Leila Mezan Algranti. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

³⁵ Paulo Cruz Terra. “Cenas de trabalho: carregadores negros na literatura de viajantes (Rio de Janeiro, 1808-1850)”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Livros vermelhos: literatura, trabalhadores e militância no Brasil*. Rio de Janeiro: Bom texto/ FAPERJ, 2010.

³⁶ Jean-Baptiste Debret. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978, p. 321.

³⁷ Thomas Ewbank. *Vida no Brasil ou diário de uma visita à terra do cacauero e da palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976, p. 73. A comparação dos escravos com bestas deve ser relacionada à intenção do autor de denunciar os abusos da escravidão. Ele afirmou que “do pouco que pode ver, deduzo o quanto é horrorosa a situação do escravo”. Sua constatação foi antecedida de uma série de descrições de instrumentos de tortura dos negros, como máscaras e colares de ferro. A própria prática de suicídio entre os escravos foi vista por Ewbank como uma forma de “terminar a vida a suportá-la nos termos em que lhes é oferecida”. *Idem, Ibidem*, p. 325

³⁸ Jean-Baptiste Debret. *Op. cit.*, p. 234.

³⁹ Mary C. Karasch. *Op. cit.*, p. 183.

⁴⁰ Em relação aos carregadores nessas regiões africanas ver: Paulo Cruz Terra. “Relações étnicas no setor de transporte: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)”. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. n. 3, 2009; Jill Dias. “Angola”. In: Valentim Alexandre; Jill Dias. *Nova história da expansão portuguesa: o império africano, 1825-1890*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998; Tayin Falola. “The Yoruba caravan system of the nineteenth century”. *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 24, n. 1, 1991; Roquinaldo A. Ferreira. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1997.

⁴¹ Roquinaldo A. Ferreira. *Op. cit.*, p. 188.

⁴² Mary Karasch afirmou que “os senhores aproveitaram a tradição do ofício de carregador na África e os extraordinários poderes de resistência que certos africanos desenvolviam”. Mary C. Karasch. *Op. cit.*, p. 549.

⁴³ Ver, por exemplo: John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818. São Paulo: Livraria Martins, 1942, p. 74; Jean-Baptiste Debret. *Op. cit.*, p. 238.

⁴⁴ Ver Manuela Carneiro da Cunha. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 34.

⁴⁵ Charles Rybeyrolles. *Brasil Pitoresco*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975, pp. 208-209. Não só de benefícios era feita essa ocupação; é possível encontrar, nos relatos dos viajantes, descrições de deformidades corporais causadas pelo grande peso carregado pelos negros.

⁴⁶ Sobre a formação da polícia no período Joanino ver: Leila Mezan Algranti. *Op. cit.*; Thomas Holloway. *Policing Rio de Janeiro*. Repression and resistance in a 19th-Century city. Stanford: Stanford University Press, 1993.

⁴⁷ Os proprietários de veículos tinham que retirar uma licença junto à Câmara Municipal. Para as licenças do período entre 1837 e 1870, foram consultadas as seguintes fontes: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), Códices 51.1.17; 57.4.10, 57.4.13, 57.4.15, 57.4.17 a 57.4.20. Ver Paulo Cruz Terra. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. *Op. cit.*

⁴⁸ As seges foram descritas por Theodor von Leithold como “carros de duas rodas, pequenos, semicobertos e forrados, por dentro, de couro vermelho ou verde e tão estreitos que mal podem neles sentar-se duas pessoas. Duas cortinas de couro protegem pela frente contra a chuva e de cada lado há uma janela de correr, que deixa ao menos respirar nas horas de calor”. Theodor von Leithold. *Minha excursão ao Brasil ou viagem de Berlim ao Rio de Janeiro e volta, acompanhada de numerosa descrição dessa capital, da vida na corte e de seus habitantes, bem como conselhos para os que buscam melhorar sua sorte no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966. As seges foram muito populares no Rio de Janeiro e, segundo Noronha Santos, foram substituídas em preferência dos usuários pelos

tílburis, que eram veículos de duas rodas, dois assentos interiores e sem boleia. Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 108, vol. 1; Segundo Dunlop, o tílburi era “uma pequena viatura de praça (...) de dois lugares (tílbureiro e passageiro), puxado por um só cavalo”. Já o *cab* inglês era apelidado de carrinho fluminense e consistia em “um veículo leve e elegante, com duas rodas e tirado por um burrico”. Charles Julius Dunlop. *Os meios de transporte do Rio antigo*. *Op. cit.*, p. 19.

⁴⁹ As análises das licenças para trabalhar ao ganho, as licenças para veículos e os detidos da Casa de Detenção (de 1824 a 1870) revelam que, para a função de carregador apenas 1,1% era formado por trabalhadores livres, enquanto 98,9% era escravizado. Já em relação aos cocheiros e carroceiros, os livres compunham a maior parcela (95,4%). Os portugueses, entre os identificados como cocheiros e carroceiros, representavam 56,2% do total de trabalhadores livres. Paulo Cruz Terra. “Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)”. In: Marcela Goldmachar; Marcelo Badaró Mattos; Paulo Cruz Terra (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010, p. 77.

⁵⁰ Ana Maria da Silva Moura. *Op. cit.*, p. 82. Embora o sistema carroçável não tenha sido implementado em 1850, intensificou-se a partir de então.

⁵¹ Gladys Sabina Ribeiro afirmou que os portugueses teriam reservado para si as melhores oportunidades, desde a primeira metade do século XIX, marginalizando os escravizados e libertos. Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002, p. 207.

⁵² Para o período de 1850 a 1870, os portugueses representavam apenas 20,1% do total de trabalhadores livres do setor de transporte. Esse número tem que ser levado em conta lembrando que, no mesmo período, 72,7% dos registros apareceram sem indicação de nacionalidade. Na documentação da Casa de Detenção, por exemplo, entre os trabalhadores livres identificados como cocheiros e carroceiros, os lusos perfizeram 75%. Paulo Cruz Terra. “Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)”. *Op. cit.*, p. 71.

⁵³ Mary C. Karasch. “From portage to proprietorship: African occupations in Rio de Janeiro 1808-1850”. In: S. L. Engerman; E. D. Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton: Princeton University Press, 1975, pp. 377-378.

⁵⁴ Comparado a outras áreas da cidade, o percentual de negros encontrados entre a mão de obra do porto era bem maior. Mesmo assim, o contingente de brancos, entre os quais muitos portugueses, foi significativo. Segundo Erika Bastos Arantes, entre os estivadores presos na Casa de Detenção entre os anos de 1901 e 1910, 29% eram brancos, enquanto 32,6% eram pretos e 28,5% pardos. Erika Bastos Arantes. *O Porto Negro: cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHÉ, 2010, p. 76; Já Maria Cecília Velasco e Cruz, indicou que entre os sócios da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café registrados até o ano de 1929, 23,5 % do total eram brancos, enquanto os pardos representavam 14,2%, e os pretos 62,3%. Não seria por acaso que, nos primeiros anos do século XX, a “Resistência” ficara conhecida como “Companhia dos Pretos”. Maria Cecília Velasco e Cruz. *Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/ USP, 1998. Embora ambas as autoras caracterizem o porto como um espaço negro, acredito que falte pesquisar justamente a participação de outros grupos nessa região que, apesar de não constituírem maioria, não foram insignificantes.

⁵⁵ Ana Maria da Silva Moura. *Op. cit.*, p. 42.

⁵⁶ Sidney Chalhoub. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo. Companhia das Letras, 1990, p. 199.

⁵⁷ Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. *Op. cit.*, p. 28.

⁵⁸ Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. *Op. cit.*, p. 49.

⁵⁹ Maria Bárbara Levy. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*. Esboço da indústria empresarial. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, p. 52.

⁶⁰ *Idem, Ibidem*, pp. 52-53.

⁶¹ Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. *Op. cit.*, p. 51.

⁶² Juliana Lessa Vieira afirmou que, apesar de a oligarquia agrária ter sido a “fração hegemônica da classe dominante brasileira, os comerciantes participavam ativamente da economia” na Corte. No início do século XX, esses comerciantes “já investiam no setor indústria”. A autora lembra que “a burguesia urbana tentava se consolidar, adotando os ideais modernizantes vindos da Europa, que culminaram nas reformas do prefeito Pereira Passos, entre 1902 e 1906”. Juliana Lessa Vieira. “A formação da classe trabalhadora e o surgimento do samba carioca (1900-1930)”. *Anais do XIV Encontro Regional da ANPUH-RJ: Memória e patrimônio*. Rio de Janeiro: ANPUH/RJ, 2010, p. 2

⁶³ AGCRJ, Códice 54.3.28, folha 1.

⁶⁴ Déborah Raison. *Op. cit.*, p. 5.

⁶⁵ Marshall Berman. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 269.

⁶⁶ Sidney Chalhoub. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001, p. 48.

⁶⁷ Nicolau Sevckenko. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 30.

⁶⁸ AGCRJ, Códice 51.1.17.

⁶⁹ Dos 959 pedidos de licença para um veículo (os quais, presumo, foram feitos pelos próprios condutores), 636 não tiveram a nacionalidade declarada, sendo a maioria deles referente aos relatórios dos fiscais de freguesia de 1862, que não informaram esse dado. Dos que tiveram a nacionalidade declarada (323), 254 eram portugueses (78,6%), 53 brasileiros (16,4%), cinco espanhóis (1,5%), e os outros 11 (3,5%) eram de diferentes nacionalidades.

⁷⁰ Gladys Sabina Ribeiro propôs que não só a população lusitana na cidade do Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, foi bem maior do que a estimada, como também constituiu um dos elementos cruciais do mercado de trabalho. A autora indicou que, em 1834, os cinco mil portugueses representavam 21,51% dos trabalhadores livres adultos da Corte. Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002, p. 180. Já Luiz Felipe de Alencastro calculou que os portugueses compunham cerca de 10% dos habitantes da Corte em 1849 e chegaram a 20% do total de habitantes em 1872. Luiz Felipe de Alencastro. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos*, n. 21, 1988, p. 54.

⁷¹ Sobre os transportes em Portugal, ver: Paulo Cruz Terra. “Relações étnicas no setor de transporte: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)”. *Op. cit.*; Artur Teodoro Matos. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980; Fernando Galhano. *O carro de bois em Portugal*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1973; Guido de Monterey. *O Porto*. Origem, evolução e transportes. Porto: Livraria Fernando Machado, 1972; Maia dos Santos. *A carroça poveira: subsídios para sua história*. Maia: Maiadouro, 2002; Antonio Lopes Vieira. *Op. cit.*; Cristina Ferreira Gomes. *Op. cit.*

⁷² Elciene Azevedo. *Op. cit.*, p. 91.

⁷³ Cf. Luiz Carlos Soares. *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj/ 7Letras, 2007, p. 160.

⁷⁴ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, pp. 45-46, vol. 2.

⁷⁵ *Diário Oficial*, 12/07/1898, p. 14.

⁷⁶ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 48, vol. 2.

⁷⁷ Marcel van der Linden. “Rumo a uma conceituação histórica da classe trabalhadora mundial”. *História*, vol. 24, n. 2, 2005, p. 13. O mesmo autor expôs que “Marx via o modo de produção capitalista como consequência da mercantilização (i) da força de trabalho, (ii) dos meios de produção e da matéria-prima, e (iii) dos produtos do trabalho”. Marcel van der Linden. *Op. cit.*, p. 13.

⁷⁸ *Idem, Ibidem*, p. 15.

⁷⁹ *Idem, Ibidem*, p. 16.

⁸⁰ *Idem, Ibidem*, p. 18.

⁸¹ Alessandro Stanziani. “The legal status of Labour from the Seventeenth to the Nineteenth Century: Russia in a comparative European perspective”. *International Review of Social History*. vol. 54, n. 3, 2009, p. 388.

⁸² Marcel van der Linden. *Op. cit.*, p. 19.

⁸³ *Idem, Ibidem*, p. 20.

⁸⁴ *Apud*: Elciene Azevedo. *Op. cit.*, p. 90.

⁸⁵ Cf. Marcel van der Linden. *Op. cit.*, p. 15.

⁸⁶ Depois de montada a empresa, e não tendo conseguido capital suficiente, Silveira vendeu o privilégio. Como o novo proprietário não levou o negócio adiante, Silveira retomou a concessão, aliou-se a Domingos Moutinho e, em 1872, a empresa começou a funcionar.

⁸⁷ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 290, vol. 1.

⁸⁸ *Idem, Ibidem*, p. 11, vol. 2.

⁸⁹ Em 1907, “a Alfândega do Rio de Janeiro rendeu 56.000:000\$000 papel e 31.000:000\$000 ouro e a de Santos 33.000:000\$000 papel e 18.000:000\$000 ouro”. Eulalia Maria Lahmeyer Lobo. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 47, vol. 2.

⁹⁰ *Jornal do Commercio*, 23/05/1873, p. 7.

⁹¹ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 26, vol. 2.

⁹² Chamberlain afirmou que a cadeira era o meio de condução mais usado até o início da imigração em 1808, mas foi suplantado pela “chege-portuguesa”, ou “chaise”. Henry Chamberlain. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820, segundo desenhos feitos pelo Tenente Chamberlain R. A.* São Paulo: Kosmos, 1943, p. 4. Luccok também registrou que os veículos com rodas estavam substituindo as redes e cadeirinhas, e para Ebel, em 1824, o que havia como meio de transporte era uma espécie de sege de duas rodas. Ver: John Luccock. *Op. cit.*, p. 364; Ernst Ebel. *O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824*. São Paulo: Editora Nacional, 1972, p. 30.

⁹³ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 14, vol. 1.

⁹⁴ O fiscal da freguesia de Santa Ana escreveu à Câmara Municipal em 24 de abril de 1857: “Não tendo hoje as carroças particulares obrigação de procurarem a Câmara, título algum, pois que apenas pagam imposto na recebedoria, e trazem algumas um título que as designam particulares, é fácil a simulação para as carroças de serviços a frete, que devem trazer um documento desta Ilma. Câmara, nela satisfazerem o respectivo imposto, que já tive ocasião de ter fortes suspeitas acerca de algumas que sendo de serviço a frete, trazem o rótulo de particulares, obrigando-me a não ter fiscalização a tal respeito, pois que não devo, por esta suspeita apreender, e assim peço licença a Ilma. Câmara para lembrar que seria de muita conveniência adotar medida, que ponha o fiscal em circunstância de poder exercer esta fiscalização, e inabilite a simulação que hoje é fácil entre carroças particulares e de serviço a frete”. AGCRJ, Códice 57.4.15.

⁹⁵ AGCRJ, Códice 57.4.15.

- ⁹⁶ Machado de Assis. “Anedota do cabriolet”. *Relíquias da casa velha*. Rio de Janeiro/ Belo Horizonte: Livraria Garnier, 1990, p. 98.
- ⁹⁷ Segundo Noronha Santos, o *cabriolet* era “um veículo leve e de luxo, com duas rodas” e era utilizado por “diplomatas, estrangeiros, capitalistas e os mais opulentos dirigentes de casas de comércio”. Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 104.
- ⁹⁸ *Jornal do Commercio*, 11/02/1873, p. 5.
- ⁹⁹ *Jornal do Commercio*, 06/04/1873, p. 5.
- ¹⁰⁰ Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), Livros da Casa de Detenção 01, 03 a 07.
- ¹⁰¹ Os portugueses foram seguidos por 10 brasileiros (21%). Entre estes, sete eram pardos, um preto, um moreno e um branco.
- ¹⁰² Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 175, vol. 1.
- ¹⁰³ *Idem, Ibidem*, p. 112, vol. 1. Essa empresa teve seus estatutos aprovados por decreto em 1859.
- ¹⁰⁴ Cf. Artur Teodoro Matos. *Op. cit.*, p. 398.
- ¹⁰⁵ Cf. Francisco Agenor Noronha Santos, *Op. cit.*, p. 215, vol. 1.
- ¹⁰⁶ Cf. *Idem, Ibidem*, p. 228, vol. 1.
- ¹⁰⁷ Déborah Raison. *Op. cit.*, p. 47.
- ¹⁰⁸ Cf. Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume I: A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca. Op. cit.*, p. II.
- ¹⁰⁹ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 23.
- ¹¹⁰ *Correio Mercantil*, 26 e 27/03/1859, p. 1.
- ¹¹¹ *Ibidem*, p. 1.
- ¹¹² Déborah Raison. *Op. cit.*, p. 64.
- ¹¹³ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 239, vol. 1.
- ¹¹⁴ Déborah Raison. *Op. cit.*, p.68.
- ¹¹⁵ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 249, vol. 1.
- ¹¹⁶ *Idem, Ibidem*, p. 250, vol. 1.
- ¹¹⁷ Cf. Déborah Raison. *Op. cit.*, p. 76.
- ¹¹⁸ Cf. *Idem, Ibidem*, p. 82.
- ¹¹⁹ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 250, vol. 1.
- ¹²⁰ Essa hipótese foi proposta por Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 63.
- ¹²¹ Francisco Agenor de Noronha Santos. *op. cit.*, p. 251, vol. 1; Oswaldo Porto Rocha. *Op. cit.*, p. 30.
- ¹²² Oswaldo Porto Rocha. *Op. cit.*, p. 30.
- ¹²³ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 251, vol. 1.
- ¹²⁴ Mesmo nos casos em que as companhias de transporte não eram organizadas no exterior, é possível encontrar estrangeiros entre os principais acionistas.
- ¹²⁵ Essa empresa passaria a ser chamada posteriormente de Companhia São Christovão.
- ¹²⁶ Para se ter uma ideia do sucesso da companhia, em 1870 – dois anos após o início de seu funcionamento – ela já transportava mais de três milhões de passageiros por ano e obteve o lucro de 189 contos de réis naquele ano. Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 260, vol. 1.
- ¹²⁷ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 24. Dessas 40, metade caducou porque os portadores das autorizações não conseguiram levá-las adiante.

- ¹²⁸ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 317, vol. 1.
- ¹²⁹ Eulália Lahmeyer Lobo. *História do Rio de Janeiro (do capital industrial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. Como transporte a autora incluiu, além das companhias de carris, as empresas responsáveis pelas estradas de ferro e as que faziam o transporte em embarcações entre o Rio e Niterói.
- ¹³⁰ Nuno Miguel Lima. *Os "homens bons" do liberalismo: os maiores contribuintes de Lisboa (1867-1893)*. Lisboa: Banco de Portugal, 2009, p. 132. A importância dos transportes aparecia em seus investimentos em outras localidades, como 10 contos de réis na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, e 4,5 contos de réis na Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa. Agradeço ao professor Carlos Gabriel Guimarães a indicação da obra de Nuno Lima.
- ¹³¹ António Paes de Sande e Castro. A Carris e a expansão de Lisboa: subsídios para a história dos transportes colectivos na cidade de Lisboa. Lisboa, mimeo, 1956, p. 11.
- ¹³² Maria Amélia da Motta Capitão. *Op. cit.*, p. 34.
- ¹³³ Antonio Lopes Vieira. *Op. cit.*, p. 109.
- ¹³⁴ *Idem, Ibidem*, p. 110.
- ¹³⁵ Olavo Bilac. "O Bond". In: Olavo Bilac. *Obra reunida*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1996, p. 435.
- ¹³⁶ Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II. Op. cit.*, p. 127.
- ¹³⁷ *Idem, Ibidem*, p. 128.
- ¹³⁸ Antonio Lopes Vieira. *Op. cit.*, p. 145.
- ¹³⁹ Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II. Op. cit.*, p. 129.
- ¹⁴⁰ João do Rio. *A alma encantadora das ruas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 191.
- ¹⁴¹ Em 1890, enquanto o Rio de Janeiro tinha 522.000 habitantes, em São Paulo havia 135.000. Já em 1900, eram 691.000 habitantes no Rio, 240.000 em São Paulo e 206.000 em Salvador. Elisabeth von der Weid. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. *Op. cit.*, p. 63.
- ¹⁴² Cf. Luiz Carlos Soares. *O "Povo de Cam" na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. *Op. cit.*, p. 30.
- ¹⁴³ *Idem, Ibidem*, p. 27.
- ¹⁴⁴ Maurício de A. Abreu. *Op. cit.*, p.
- ¹⁴⁵ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 23.
- ¹⁴⁶ *Correio Mercantil*, 26 e 27/03/1859, p. 1.
- ¹⁴⁷ Déborah Raison. *Op. cit.*, p. 62.
- ¹⁴⁸ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 25
- ¹⁴⁹ *Idem, Ibidem*, p. 43.
- ¹⁵⁰ *Idem, Ibidem*, p. 26.
- ¹⁵¹ AGCRJ, Código, 55.1.2, folha 10.
- ¹⁵² Charles Julius Dunlop. *Os meios de transporte do Rio antigo*. *Op. cit.*, p. 42.
- ¹⁵³ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 30.
- ¹⁵⁴ Maurício de A. Abreu. *Op. cit.*, p. 47.
- ¹⁵⁵ Cf. Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 343, vol. 1.
- ¹⁵⁶ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 35.

¹⁵⁷ *Idem, Ibidem*, pp. 36-37.

¹⁵⁸ Cf. Maurício de A. Abreu. *Op. cit.*, p. 44.

¹⁵⁹ Cf. Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 28.

¹⁶⁰ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 318, vol. 1.

¹⁶¹ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 28.

¹⁶² Cf. Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 343, vol. 1.

¹⁶³ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 28.

¹⁶⁴ Elizabeth Dezouart Cardoso. *O capital imobiliário e a expansão da malha urbana do Rio de Janeiro: Copacabana e Grajaú*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia – IGEO, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1986, pp. 67-68. *Apud*: Márcio Ricardo Fonte Victor. *Bondes, crescimento urbano e conflitos: as disputas e os interesses presentes na expansão das linhas do Rio de Janeiro*. Trabalho de conclusão de curso. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2011, pp. 15-16.

¹⁶⁵ O barão de Drummond fundou também a Companhia Jardim Zoológico, tendo este sido inaugurado em janeiro de 1888. Ele foi ainda o criador do jogo do bicho. Ver Jaime Larry Benchimol. *Op. cit.*, pp.110-111.

¹⁶⁶ Maurício de A. Abreu. *Op. cit.*, p. 43. Até o início do século XX, os subúrbios eram habitados principalmente “por uma pequena classe média composta em sua maioria por funcionários civis e militares de baixo escalão, comerciantes e alguns operários”. A partir desse período que teria ocorrido a transformação desses em bairros de proletários. Leonardo Soares dos Santos. “Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX”. *Mneme – Revista de Humanidades*, vol. 12, n. 30, 2011, p. 261.

¹⁶⁷ Maurício de A. Abreu. *Op. cit.*, p. 50.

¹⁶⁸ *Idem, Ibidem*, p. 44.

¹⁶⁹ Nelson da Nóbrega Fernandes. *O rapto ideológico da categoria subúrbio*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/ Instituto de Geociências, 1996, p. 42.

¹⁷⁰ Jaime Larry Benchimol. *Op. cit.*, p.103.

¹⁷¹ Luiz Carlos Soares. *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. *Op. cit.*, p. 34.

¹⁷² Sobre as especificidades de como foram realizados os censos de 1872 e 1890, ver: Jane Souto de Oliveira. “BRASIL mostra a tua cara”: *Imagens da população brasileira nos censos demográficos de 1872 a 1900*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2003 (disponível em <http://www.lep.ibge.gov.br/ence/publicacoes/textos_para_discussao/textos/texto_6.pdf>, em 10/11/2011).

¹⁷³ *Idem, Ibidem*, p. 36.

¹⁷⁴ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 38.

¹⁷⁵ Jaime Larry Benchimol. *Op. cit.*, p. 199. Uma pequena biografia sobre Pereira Passos é feita por esse autor no capítulo 11 da obra.

¹⁷⁶ Ângela Moulin S. P. Santos e Marly Silva da Motta. “O ‘bota-abaixo’ revisitado: o Executivo municipal e as reformas urbanas no Rio de Janeiro (1903-2003)”. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, 2003, p. 9.

¹⁷⁷ O debate historiográfico sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro é apresentado por Cristiane Regina Miyasaka na introdução de seu livro *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011.

¹⁷⁸ Maurício de A. Abreu. *Op. cit.*, p. 67.

¹⁷⁹ Claudio H. M. Batalha. “A geografia associativa: associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: Elciene Azevedo *et alii* (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. *Op. cit.*, pp. 252-253.

¹⁸⁰ *Idem, Ibidem*, p. 253.

¹⁸¹ Cf. Charles Julius Dunlop. *Os meios de transporte do Rio antigo*. *Op. cit.*, p. 43.

¹⁸² A respeito do número de passageiros transportado pelas companhias de carris, ver: Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, pp. 329-330, vol. 1.

¹⁸³ John P. McKay. *Op. cit.*, p. 197.

¹⁸⁴ Antonio Lopes Vieira. *Op. cit.*, p. 150.

¹⁸⁵ John P. McKay. *Op. cit.*, p. 197

¹⁸⁶ Olavo Bilac. *Op. cit.*, p. 437.

¹⁸⁷ Maria Laís Pereira da Silva. *Op. cit.*, p. 29.

¹⁸⁸ *Idem, Ibidem*, p. 29

¹⁸⁹ Charles Julius Dunlop. *Apointamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II. Op. cit.*, p. 165.

¹⁹⁰ Cf. *Idem, Ibidem*, p. 165.

¹⁹¹ *Idem, Ibidem*, p. 168.

¹⁹² Everardo Dias. *História das lutas sociais no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977, p. 45. O livro foi publicado originalmente em 1961.

¹⁹³ João Marcelo Pereira dos Santos. *Op. cit.*, p. 107.

¹⁹⁴ *Jornal do Commercio*, 23/08/1898, p. 4.

¹⁹⁵ França Júnior. "A lotação dos bondes". In: *Teatro de França Junior*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Artes Cênicas (Inacen), 1980. A primeira edição da peça é de 1885.

¹⁹⁶ *Diário do Rio de Janeiro*, 01/01/1873, p. 1.

¹⁹⁷ Olavo Bilac. *Op. cit.*, p. 437.

¹⁹⁸ *Jornal do Brasil*, 18/06/1906, p. 2.

¹⁹⁹ *Jornal do Brasil*, 23/06/1906, p. 2.

²⁰⁰ *O Paiz*, 22/05/1898, p. 2.

²⁰¹ *O Paiz*, 26/05/1898, p. 2.

²⁰² *O Paiz*, 04/01/1898, p. 1.

²⁰³ *Diário de Notícias*, 07/12/1890, p. 1.

²⁰⁴ *Gazeta da Tarde*, 23/03/1898, p. 1.

²⁰⁵ *O Paiz*, 07/02/1899, p. 2.

²⁰⁶ João Marcelo Pereira Santos citou o caso de dois ex-condutores da Light, em São Paulo, que enviaram uma denúncia aos jornais por terem sido demitidos injustamente. *João Marcelo Pereira Santos. Op. cit.*, pp. 111-112.

²⁰⁷ *O Paiz*, 17/06/1898, p. 1.

²⁰⁸ *Ibidem*.

²⁰⁹ *Diário de Notícias*, 08/07/1890, p. 1.

²¹⁰ Por outro lado, revela uma mudança editorial de alguns jornais, em que as notícias de crime e desastres passaram a ganhar mais destaque. Marialva Barbosa. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000, p. 14.

²¹¹ *O Paiz*, 12/02/1899, p. 2.

- ²¹² *O Paiz*, 02/12/1899, p. 2.
- ²¹³ *O Paiz*, 02/11/1899, p. 2.
- ²¹⁴ João Marcelo Pereira Santos. *Op. cit.*, p. 117.
- ²¹⁵ *O Paiz*, 04/04/1898, p. 1.
- ²¹⁶ *O Paiz*, 19/05/1898, p. 1.
- ²¹⁷ Raul Pompéia. “Viação urbana”. In: Raul Pompéia. *Crônicas 2*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983, vol. 6, p. 365.
- ²¹⁸ *Idem, Ibidem*.
- ²¹⁹ *Diário de Notícias*, 07/07/1890, p. 1.
- ²²⁰ *Diário de Notícias*, 14/07/1890, p. 1. Ênfase minha.
- ²²¹ *Cidade do Rio*, 07/07/1890, p. 2.
- ²²² *Diário de Notícias*, 08/07/1890, p. 1.
- ²²³ *Diário de Notícias*, 10/07/1890, p. 1.
- ²²⁴ *O Paiz*, 02/02/1899, p. 2.
- ²²⁵ *Ibidem*.
- ²²⁶ Lord Melville, pseudônimo de um articulista do *Jornal do Commercio*, comentava em 14 de dezembro de 1879 que o imposto fora criado para “suprir déficits de velhos encargos, da calamidade da seca e dos esbanjamentos de todos os tempos”. *Jornal do Commercio*, 14/12/1879.
- ²²⁷ *Jornal do Commercio*, 31/12/1879. José Murilo de Carvalho afirmou que a manifestação contou com cerca de cinco mil pessoas. José Murilo de Carvalho. “A guerra do vintém”. *Revista de História da Biblioteca Nacional*. n. 23, 2007, p. 24.
- ²²⁸ José Murilo de Carvalho. “A guerra do vintém”. *Op. cit.*, p. 24.
- ²²⁹ *Idem, Ibidem*, p. 25.
- ²³⁰ *Idem, Ibidem*, p. 25.
- ²³¹ Cf. Déborah Raison. *Op. cit.*, p. 133.
- ²³² Sandra L. Graham. “O motim do Vintém e a cultura política do Rio de Janeiro. 1880”. *Revista Brasileira de História*, vol. 10, n. 20, 1991, p. 222.
- ²³³ *Gazeta de Notícias*, 16/06/1901, p. 2.
- ²³⁴ *Gazeta de Notícias*, 18/06/1901, p. 1.
- ²³⁵ *Ibidem*.
- ²³⁶ *Ibidem*.
- ²³⁷ *Jornal do Brasil*, 16/04/1902, p. 1.
- ²³⁸ *Ibidem*.
- ²³⁹ *Ibidem*.
- ²⁴⁰ *Ibidem*
- ²⁴¹ A utilização de E. P. Thompson para entender as manifestações de passageiros já pareceu no trabalho de Déborah Raison sobre a Revolta do Vintém. Déborah Raison. *Op. cit.* Marcelo Badaró Mattos indicou que Thompson serviu ainda de inspiração para a análise empreendida por José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier a respeito dos quebra-quebras de trens no Brasil dos anos 1970. Marcelo Badaró Mattos. “E. P. Thompson no Brasil”. *Outubro. Revista do Instituto de Estudos Socialistas*, n. 14, 2006, p. 88.

²⁴² E. P. Thompson. “A economia moral revisitada”. In: E. P. Thompson. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 204. Sobre os motins, ver, no mesmo livro, o capítulo: “A economia moral da multidão inglesa no século XVIII”.

²⁴³ *Jornal do Brasil*, 16/04/1902, p. 1.

²⁴⁴ *O Paiz*, 17/03/1899, p. 1.

²⁴⁵ *Gazeta de Notícias*, 02/10/1898, p. 2.

²⁴⁶ *Jornal do Commercio*, 31/12/1879.

²⁴⁷ *Gazeta de Notícias*, 18/06/1901, p. 1.

²⁴⁸ Marcelo Badaró Mattos ponderou que há “uma grande controvérsia na literatura especializada sobre as causas da revolta. De um lado, a reação ao autoritarismo da intervenção do poder público no cotidiano dos habitantes da cidade, da qual a atuação na área de saúde pública era das mais gritantemente arbitrárias, ao que se somava a diversidade de concepções sobre saúde e doenças da heterogênea população da cidade. De outro lado, o grau de desigualdade no meio urbano, radicalizado pela intervenção literalmente demolidora do Estado naquele contexto de reformas, acentuando em muito a percepção de injustiça em relação à experiência dos trabalhadores que moravam no Rio de Janeiro”. Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Niterói: Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004, p. 136. Sobre a Revolta da Vacina, ver também: Leonardo Affonso de Miranda Pereira. *As barricadas da saúde: vacina e protesto popular no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002; Sidney Chalhoub. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 97-185.

²⁴⁹ Teresa A. Meade. “Civilizing” Rio. *Reform and resistance in a Brazilian City, 1889-1930*. Filadélfia-PA: Penn State University Press, 1989, p. 243.

²⁵⁰ *Gazeta da Tarde*, 19/06/1901, p. 1

²⁵¹ *Ibidem*, p. 1

²⁵² João Marcelo Pereira Santos. *Op. cit.*, p. 123.

²⁵³ Teresa A. Meade. *Op. cit.*, p. 251.

²⁵⁴ *Gazeta de Notícias*, 27/08/1898, p. 1.

²⁵⁵ Cf. Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II. Op. cit.*, p. 31.

²⁵⁶ *A greve*, 01/08/1903, p. 1.

²⁵⁷ *Gazeta de Notícias*, 16/3/1898, p. 1.

²⁵⁸ *A Greve*, 01/08/1903, p. 1.

²⁵⁹ *Ibidem*.

²⁶⁰ *O Paiz*, 16/07/1900, p. 1.

²⁶¹ Carlos da Fonseca. *História do movimento operário e das ideias socialistas em Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1890, vol. 4, p. 6.

²⁶² Robério Santos Souza. “Organização e disciplina do trabalho ferroviário baiano no pós-abolição”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n. 3, janeiro-julho de 2010, p. 76.

²⁶³ *Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa*. Lisboa: Typographia Universal, 1877; *Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1886; *Companhia Carris de Ferro de Lisboa*. Regulamento geral para o pessoal menor empregado na tracção eléctrica. Lisboa: Typographia Belenese, 1902; *Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa*. Lisboa: Santo Amaro, 1904.

- ²⁶⁴ *Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa*. Lisboa: Typographia Universal, 1877, p. 9.
- ²⁶⁵ *Idem*, p. 10.
- ²⁶⁶ Michelle Perrot. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pp. 67-69. *Apud*: Robério Santos Souza. *Op. cit.*, p. 77.
- ²⁶⁷ *Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa*. Lisboa: Santo Amaro, 1904, p. 18.
- ²⁶⁸ *O Sindicalista*, 18/12/1910, p. 5.
- ²⁶⁹ A greve, 01/08/1903, p. 1.
- ²⁷⁰ *Ibidem*.
- ²⁷¹ *Ibidem*. Motorneiros e condutores da Light de São Paulo reclamavam, em 1910, de também serem obrigados a comprar seus uniformes pelo dobro do preço normal. *João Marcelo Pereira Santos*. *Op. cit.*, p. 146.
- ²⁷² *O Corsário*, 25/11/1903, p. 2.
- ²⁷³ *A Reforma*, 22/01/1873.
- ²⁷⁴ *Posturas da Câmara Municipal do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Imprensa Nacional, 1830, p. 38.
- ²⁷⁵ João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, n. 18, 1993, p. 22.
- ²⁷⁶ *Idem, Ibidem*, p. 24.
- ²⁷⁷ *A Reforma*, 22/01/1873.
- ²⁷⁸ Marcel van der Linden. *Op. cit.*, p. 24.
- ²⁷⁹ *O Século*, 25/10/1890, p. 1.
- ²⁸⁰ *Gazeta de Notícias*, 16/07/1900, p. 1; *O Paiz*, 16/07/1900, p. 1.
- ²⁸¹ *Gazeta de Notícias*, 15/09/1903, p. 1.
- ²⁸² Anton Rosenthal. *Op. cit.*, p. 479.
- ²⁸³ *Gazeta Operária*, 08/02/1903, p. 3.
- ²⁸⁴ John P. McKay. *Op. cit.*, p. 233.
- ²⁸⁵ *O Sindicalista*, 27/11/1910, p. 3.
- ²⁸⁶ Cocheiros e carroceiros que trabalhavam em outras empresas que não de carris tinham um horário de trabalho mais intenso ainda. Em 1906, a jornada era “14, 16 e mais horas por dia, começando de manhã e largando à alta noite”. Em dezembro desse ano, eles realizaram uma paralisação em que demandavam uma jornada de 12 horas. *Gazeta de Notícias*, 17/12/1906, p. 1.
- ²⁸⁷ A Casa de Detenção foi criada por um decreto de 2 de julho de 1856 e era utilizada principalmente para prisões de curta duração. Ver Charleston Jose de Sousa Assis *et alii*. “Fontes para o Estudo da Imigração Portuguesa no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro”. In: Ismênia de Lima Martins, Fernando Sousa (org.). *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006, p. 40. Os livros da instituição possibilitam saber a origem dos detidos (nacionalidade e naturalidade), as idades, as ocupações, os locais e os motivos da prisão. Eles possuem ainda fichas antropométricas nas quais eram anotadas a cor, altura, cor dos olhos etc.
- ²⁸⁸ A pesquisa dos livros da Casa de Detenção concentrou-se naqueles correspondentes aos anos em que ocorreram as greves dos cocheiros e carroceiros. Porém, nem todos estavam disponíveis, sendo que tive acesso apenas a alguns meses dos anos de 1890, 1903, 1904, 1905 e 1906.

²⁸⁹ O total de registros é de 384 para o período em questão, perfazendo 37 para 1890, 85 para 1903, 177 para 1904, 17 para 1905, 68 para 1906. A comparação entre o número de registros torna-se complicada porque o livro encontrado para cada ano era correspondente a uma quantidade específica de meses, não abarcando o ano todo. De qualquer forma, chama a atenção o número encontrado para 1904, que supera os outros em larga escala. O livro desse ano registra os presos por causa de uma paralisação dos cocheiros e carroceiros, o que certamente explica a maior quantidade.

²⁹⁰ Esse artigo previa a punição de 15 dias aos que deixassem “de exercitar profissão, ofício, ou qualquer mister em que ganhe a vida, não possuindo meios de subsistência e domicílio certo em que habite; prover a subsistência por meio de ocupação proibida por lei, ou manifestamente ofensiva da moral e dos bons costumes”. Código Penal de 1890. Disponível em <http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html>. Acesso em 18/01/2011.

²⁹¹ APERJ, Casa de Detenção, livro 63, folha 71.

²⁹² APERJ, Casa de Detenção, livro 63, folha 193.

²⁹³ Wilhihn Canovas foi preso em 16/02/1906. APERJ, Casa de Detenção, livro 137, folha 239; Athenye Joseph foi detido em 15/03/1906. APERJ, Casa de Detenção, livro 138, folha 49.

²⁹⁴ APERJ, Casa de Detenção, livro 130.

²⁹⁵ APERJ, Casa de Detenção, livro 135, folha 192.

²⁹⁶ *Código de posturas da Ilustríssima Câmara Municipal*. Rio de Janeiro: Empresa Typographica Dous de Dezembro, 1854, pp. 222-223.

²⁹⁷ *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal)*. Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Officina de Estatística, 1906, pp. 75-77.

²⁹⁸ *Ibidem*, p. 91.

²⁹⁹ Gladys Sabina Ribeiro. “Por que você veio encher o pandulho aqui?” – os portugueses, o antilusitanismo e a exploração das moradias populares no Rio de Janeiro da República Velha”. *Análise Social*, vol. 29, n. 127, 1994, p. 632.

³⁰⁰ Ana Maria da Silva Moura. *Op. cit.*

³⁰¹ *Sexo, raça estado civil, nacionalidade, filiação, culto e analfabetismo da população recenseada em 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898, pp. 30-31.

³⁰² João Marcelo Pereira Santos. *Op. cit.*, p. 114.

³⁰³ Francisco Agenor de Noronha Santos. *Op. cit.*, p. 323.

³⁰⁴ Relatórios dos Chefes de Polícia referentes aos anos de 1890, 1899 e 1903.

³⁰⁵ *Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. J. J. Seal, Ministro da Justiça e Negócios Interiores pelo Desembargador Manoel José Espinola, Chefe de Polícia do Districto Federal*. 1906. p.12.

³⁰⁶ Cf. Charles Julius Dunlop. *Os meios de transporte do Rio antigo*. *Op. cit.*, p.41.

³⁰⁷ John P. McKay. *Op. cit.*, p. 236.

³⁰⁸ *Consolidação das leis e posturas municipais*. Rio de Janeiro: Paulo Souza & Comp., 1905. 2ª Parte- Legislação districtal, p. 662.

³⁰⁹ João Marcelo Pereira Santos. *Op. cit.*, p. 86.

³¹⁰ Machado de Assis. *A Semana*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996, p. 135.

³¹¹ AGCRJ, Código 56.3.11.

³¹² AGCRJ, Código 55.4.31.

³¹³ Ana Maria da Silva Moura. *Op. cit.*, p. 64.

³¹⁴ Anton Rosenthal. *Op. cit.*, p. 479.



CAPÍTULO 2
Os cocheiros e
carroceiros e as leis







O período pós-1930 é considerado um momento-chave para a relação dos trabalhadores com as leis no Brasil. Sob o governo de Getúlio Vargas, foi criado o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, em 1930. Também foi implementada a Justiça do Trabalho em 1941 e promulgada a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em 1943. Esta reunia e sistematizava toda a legislação elaborada então na área do Direito do Trabalho.¹

As diversas medidas reguladoras do trabalho por parte do Estado foram vistas por vários autores como fatores de domesticação e enfraquecimento da ação dos trabalhadores. Nesse sentido, a lei que estabeleceu a oficialização dos sindicatos recebeu uma atenção especial, tendo a burocratização e o atrelamento dessas associações ao Estado levado a uma “fraqueza” da classe operária brasileira.² Kazumi Munakata, em texto sobre a legislação trabalhista datado de 1981, avaliou que:

*Sob o império da CLT, os trabalhadores assistiram à proliferação incontrolável e incessante de conselhos, órgãos e até Ministérios (por exemplo, o da Previdência Social), que lhes são totalmente exteriores, mas que falam por eles, agem por eles e que, portanto, os controlam e os dominam. A CLT é pois o signo desta derrota dos trabalhadores.*³

A partir do final da década de 1980, atrelada a mudanças no contexto brasileiro e no campo de estudo da História Social,⁴ a compreensão das leis e seus significados para os diversos atores envolvidos ganhou nova importância. Maria Célia Paoli afirmou, em estudo de 1988, que embora o Estado tenha buscado harmonizar as relações de trabalho e controlar os sindicatos através dos regulamentos que estabeleciam limites nas relações entre patrões e empregados, essas medidas representavam também que o poder público adentrava o espaço privado das fábricas e restringia o arbítrio dos empregadores. A autora indicou que as intenções do Estado ganharam outros significados: a regulamentação dos sindicatos estimulou a sindicalização, enquanto a regência legal do espaço de trabalho acabou por reconhecer os direitos dos trabalhadores e incentivou a corrida pela validação de suas garantias estabelecidas em lei. A legislação, ao invés de denotar necessariamente a derrota dos trabalhadores, tornou-se “um novo cenário para a luta entre grupos e classes sociais”.⁵



Muitos historiadores, vários deles ligados à Universidade Estadual de Campinas, têm-se dedicado à análise dos domínios da lei e da aplicação dos direitos trabalhistas implantados na década de 1920 e sobretudo a partir de 1930. Um ponto em comum entre alguns desses estudos, como lembraram Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira, é o questionamento da imagem tradicional de populismo. Segundo tal concepção, a instituição da Justiça do Trabalho, o corporativismo sindical e a legislação social e trabalhista têm apenas a função de impor a dominação de classe, “para submeter os trabalhadores de modo absoluto a estruturas de dominações das quais o próprio Estado tornava-se fiador”.⁶

A legislação e aplicação dos direitos trabalhistas passaram a ser abordadas por alguns autores como um “campo de força comum” em que diferentes atores se movimentavam. A lei, a Justiça, as mediações institucionais, as encenações e retóricas públicas impunham limites àquilo que seria politicamente possível não somente para os trabalhadores, mas também para os patrões e autoridades públicas.⁷ Para conjunturas que foram tidas como marcadas pela cooptação dos trabalhadores pelo Estado, apontou-se que havia também independência em relação ao governo e o exercício de uma cidadania que estava longe de ser a simples emanção do Estado.⁸

Ângela Araújo afirmou que a implantação do sindicalismo corporativo, no período de 1933 a 1934, foi marcada por uma dinâmica própria e pela ambiguidade. De um lado, as medidas adotadas pelo governo impulsionaram a construção da estrutura sindical, “trazendo para dentro dela não só os trabalhadores mas também suas principais lideranças – para não falar de segmentos importantes das classes patronais”. De outro, se a adesão das lideranças sindicais independentes deu vida a essa estrutura, “para dela fazer um instrumento efetivo de representação dos interesses dos trabalhadores”, ao mesmo tempo acabou por significar “uma dificuldade para a realização plena do projeto corporativo, na medida em que procurou transformar este sindicalismo em um instrumento de luta e conflito e não de colaboração, como estava previsto na concepção governamental”.⁹

Samuel Fernando de Souza analisou a atuação do Conselho Nacional de Trabalho (CNT) desde o ano de sua criação em 1923 até 1932, data da instituição das Comissões Mistas de Conciliação e das Juntas de Conciliação e Julgamento. O CNT foi concebido como órgão consultivo do poder público a respeito de assuntos ligados à previdência social e ao trabalho. Segundo Souza, esse caráter consultivo estava conectado ao caminho que os legisladores brasileiros escolheram para regular as relações de trabalho, que deveria ser uma intervenção tímida e ineficaz.¹⁰

Logo após a sua criação, o CNT recebeu protestos de ferroviários que solicitavam intervenção do órgão diante da pressão da empresa na criação



da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos empregados. A demanda dos trabalhadores pela intervenção cada vez mais efetiva do CNT nas relações de trabalho aumentou, fazendo com que seu caráter fosse alterado: pensado inicialmente para ser consultivo, acabou transformando-se em instância judicial e fiscalizadora.¹¹

Os vários processos impetrados pelos trabalhadores no CNT diziam respeito principalmente a demissões que não obedeceram a determinados aspectos legais. Segundo o autor, esses documentos permitem entender como “os trabalhadores articulavam uma forma de defesa dos direitos, de necessidade do cumprimento da lei”. Embora, por vezes, “não estivessem claras as reais condições estabelecidas pela legislação, havia necessariamente a noção de existência de um direito, de um recurso pelo qual, por intermédio do Estado, poderia ser apresentado um caminho para solucionar uma suposta injustiça sofrida”.¹² Esse conhecimento dos direitos e das leis era articulado no ambiente de trabalho e no contato com colegas e ex-companheiros de profissão.

A relação dos trabalhadores com o Direito e as leis não se dava apenas pelo acesso à Justiça. Diversos autores, que trataram da criação da legislação trabalhista no Brasil, apontam que esta teve influência direta das demandas dos trabalhadores por direitos expressas por associações e greves, ao longo da Primeira República. Ângela de Castro Gomes foi uma das primeiras a indicar que o sucesso do “trabalhismo” enquanto projeto político estatal pode ser entendido “pelo fato de ter tomado do discurso articulado pelas lideranças da classe trabalhadora, durante a Primeira República, elementos-chave de sua autoimagem e de os ter investido de novo significado em outro contexto discursivo”.¹³ Assim, o pós-1930 não pode ser compreendido sem as lutas dos trabalhadores no pré-1930. Foi na Primeira República que “as organizações dos trabalhadores conseguiram disseminar uma experiência de reivindicações, consolidando ideais e práticas de luta”.¹⁴ Dessa maneira, as formas de organização dos trabalhadores foram essenciais na luta por direitos.

Ao estudar as greves gerais realizadas em Porto Alegre na Primeira República, Alexandre Fortes concluiu que as paralisações representavam momentos privilegiados de redefinição e explicitação das várias formas pelas quais o movimento operário se relacionava com o Direito e com a lei:

De um lado, as reivindicações tentam traduzir o ponto de vista dos trabalhadores sobre quais seriam as condições “justas”, para o exercício do trabalho, que a lei deveria assegurar. De outro, as greves desencadeiam um complexo processo de conflito e negociação em que não apenas se medem forças, mas também se busca redefinir que formas de pressão são aceitáveis na luta em defesa desses interesses de classe.¹⁵



A greve geral de 1906, por exemplo, transcorreu de forma pacífica e teve um final negociado. No entanto, seus participantes sofreram duras represálias, alguns grevistas foram demitidos e houve acordos descumpridos, sendo a jornada novamente ampliada. A análise dessa situação, segundo Fortes, teria levado o Chefe de Polícia do estado a propor, em 1907, um “tribunal arbitral” para julgar as disputa entre patrões e empregados, “mecanismo semelhante ao que viria a ser, décadas depois, a base da Justiça do Trabalho”.¹⁶

Em 1929, ocorreram greves em Porto Alegre pela aplicação de leis relativas a diferentes aspectos das relações de trabalho (férias, acidentes, aposentadorias etc.). Fortes ressaltou que essa era uma nova demanda no movimento paredista e que se tornou comum no pós-1930, “quando a defasagem entre regulamentação estatal e realidade social viria a se acentuar”.¹⁷ A greve geral de 1929 aconteceu justamente pela aplicação da lei de férias; os trabalhadores “denunciavam que, pela ausência de fiscalização, ela havia se tornado uma ‘providência arbitrária, de que os patrões são os únicos juízes’”.¹⁸

As diversas greves realizadas ao longo da Primeira República permitiram que os trabalhadores, segundo Fortes, conquistassem a possibilidade de se relacionar com a lei não somente enquanto ordem pública inibidora de sua capacidade de mobilização, “mas também como reconhecimento, mesmo que a princípio pouco efetivo, de sua titularidade a direitos sociais”.¹⁹

Os textos mencionados até aqui trataram da relação dos trabalhadores com a legislação de âmbito nacional que tentava regular o trabalho, efetivada ao longo das primeiras décadas do século XX. Foi apontado como os trabalhadores conheciam as leis, possuíam interpretações sobre elas e lutaram para que elas fossem aprovadas e concretizadas através do acesso à Justiça ou por meio das greves. Os esforços dos operários em busca de direitos na primeira metade de século XX passaram também a ser comparados com as lutas pela liberdade desencadeadas por escravos ao longo dos séculos XVIII e XIX. Segundo Gomes:

Do mesmo modo que a Lei do Ventre Livre foi importante menos pelo número de crianças que por meio dela se tornaram livres e mais pela ação do Estado quebrando o poder inviolável dos senhores, as leis trabalhistas do pós-1930 foram estratégicas, talvez menos por seu alcance efetivo e mais pela intervenção efetuada pelo Estado na regulamentação do mercado de trabalho. Assim, se os escravos souberam agir nas brechas que a lei de 1871 lhes abriu, também os trabalhadores urbanos, mas não só eles, procuraram usar os direitos que as novas leis estabeleciam, até porque podiam defendê-los através de uma instituição igualmente nova: a Justiça do Trabalho.²⁰

Entender como os trabalhadores se relacionavam com a Justiça, quais os sentidos atribuídos às leis e aos direitos e o que consideravam como justo



tornava-se importante não só para as análises sobre os trabalhadores livres, mas também sobre os escravizados.²¹ Silvia Hunold Lara constatou que “assim como os recursos legais conformaram as lutas pela liberdade sob a escravidão, as reivindicações pela proteção dos direitos dos trabalhadores também tiveram um papel significativo na formação cultural e política dos dominados, em diferentes conjunturas históricas”.²²

Beatriz Mamigonian discutiu as diferentes leituras que os cativos poderiam fazer do aparato legal. A lei de 7 de novembro de 1831, que proibia o tráfico atlântico, tornou-se, nas décadas de 1860 e 1880, peça-chave no argumento dos africanos importados ilegalmente e seus descendentes em relação ao direito à liberdade. O direito positivo reconhecido pelo governo definia como “africanos livres” aqueles “que tinham sido capturados durante as atividades de repressão ao tráfico ao longo da costa marítima ou apreendidos em terra e emancipados por terem sido recentemente importados”.²³ Para os escravos, entretanto, “africanos livres” eram todos aqueles que foram importados depois da proibição do tráfico. Por isso, eles se valiam de diversos meios para terem seu direito à liberdade reconhecido. A autora citou casos de buscas conduzidas pela polícia em fazendas, por ocasião de denúncias de tráfico, em que escravos fingiram não entender uma só palavra de português, no intuito de serem considerados recém-chegados da África.²⁴

Os cativos iam à Justiça também quando entravam com ações de liberdade. Segundo Keila Grinberg, essas ações eram feitas por escravos que “solicitavam a homens livres que assinassem petição por eles, argumentando que possuíam razões para processar seus senhores e pedir sua liberdade”.²⁵ O fato de escravos que recorreram à Justiça para lutar por prerrogativas que entendiam como legítimas revela que para eles o Estado era visto como garantidor do cumprimento desses direitos – que consistiam, muitas vezes, em receber a liberdade antes verbalmente prometida por um senhor. Essa atitude colabora também para contestar a ideia de que “o poder judiciário não poderia ser uma instância de defesa dos direitos dos cativos”.²⁶

Não só na esfera pública os escravizados demonstravam suas noções sobre direitos e formas de alcançá-los. Segundo Lara, também na esfera privada e doméstica os cativos impunham limites ao exercício do poder senhorial e possuíam ideias e projetos próprios, pelos quais lutavam e conquistavam grandes e pequenas vitórias. A autora acredita que os senhores não reconheciam essas conquistas e as tratavam como concessões. Para os escravos, no entanto, “as ‘concessões’ senhoriais transformavam-se em conquistas (obtidas arduamente) que deveriam ser mantidas como ‘direitos’”.²⁷

Os estudos aqui mencionados reiteram a importância de se buscar o sentido da aplicação das leis para diversos grupos sociais e como aquelas eram interpretadas pelos vários sujeitos em disputa. No presente capítulo, discuto





as medidas por parte do Estado e de suas instituições para regulamentar e controlar o serviço dos cocheiros e carroceiros, incluindo a repressão policial. Como apontou José Murilo de Carvalho, a análise da cidadania também abrange a relação da população com o Estado “na qualidade de objetos de normatização da vida coletiva”.²⁸ Busco igualmente entender como os trabalhadores lidaram com essas medidas e quais leituras fizeram das mesmas.

2.1 O Estado e a regulamentação das relações de trabalho

“A questão social é um caso de polícia” é uma frase atribuída ao presidente Washington Luís, que governou o Brasil entre 1926 e 1930. A sentença é tida como um resumo de como a questão social – que, segundo Carvalho, consistia num termo genérico para designar o problema operário²⁹ – era tratada pelo Estado durante a Primeira República brasileira (1889-1930). Para Munakata, não havia contradição entre o teor da frase e a constituição liberal de 1891, que perdurou durante todo o referido período: liberalismo não era sinônimo de democracia e não equivalia ainda a uma postura avessa à violência.³⁰

Esse autor ponderou também que no liberalismo ortodoxo era inconcebível uma legislação relativa ao trabalho, já que o contrato entre patrões e empregados dava-se entre partes iguais (ambos eram proprietários, um dos meios de produção e o outro da força de trabalho) e envolvia a liberdade – pois cada um era livre para assinar, ou não, o contrato. O Estado deveria intervir somente quando as cláusulas do contrato fossem rompidas, como no caso das greves, em que as partes não se enfrentavam individualmente em condições de igualdade. A intervenção do Estado dar-se-ia justamente pela ação policial, revelando, segundo o autor, que a frase de Washington Luís refletia a realidade brasileira da Primeira República.³¹

Munakata, baseado em Luiz Werneck Vianna, afirmou que o liberalismo brasileiro não era mera ficção jurídica, mas um instrumento institucional e teórico adequado à dominação burguesa: “garantia o domínio do patrão dentro de sua empresa (em cujos assuntos privados o Estado não podia intervir) e assegurava a intervenção policial quando esse domínio fosse perturbado pelas agitações operárias”.³²

Esse cenário de completa ausência do Estado na regulação das relações do trabalho, ao mesmo tempo em que se fazia presente na repressão aos movimentos dos trabalhadores, começou a se alterar ainda na Primeira República. Em 1917, o advogado Viveiros de Castro comentou numa conferência na Ordem dos Advogados: “A questão social é, principalmente e antes de tudo, uma questão jurídica”.³³ A frase exprimia uma mudança que se verificava na Câmara de Deputados, com a presença de políticos como Nicanor do Nascimento, Maurício de Lacerda e Deodato Maia que passaram a lutar,





a partir do final da década de 1910, por uma legislação social. Algumas leis chegaram a ser aprovadas, como a de acidentes de trabalho, em 1919; a das Caixas de Aposentadoria e Pensões para os ferroviários, em 1923; “a criação de um Conselho Nacional do Trabalho, também em 1923; uma lei de férias, de 1925, e um Código de Menores, de 1926”.³⁴

A votação dessas medidas estava associada, segundo Gomes, ao clima de intensa agitação operária. Entre 1917 e 1920 houve várias greves e manifestações, que eram um “indicador da maior participação política da população urbana”.³⁵ As mudanças ocorridas no Brasil estavam relacionadas também às transformações no liberalismo ortodoxo em outras partes do mundo. Em 1919, o Tratado de Versalhes, assinado “para consagrar o fim da Primeira Guerra Mundial, cria, entre outras medidas, a Organização Internacional do Trabalho (OIT)”.³⁶ Seu surgimento decorreu do perigo que representava a miséria dos trabalhadores, já que a Revolução Russa (1917) ocorreu no bojo da Primeira Guerra Mundial e em meio a grande miséria. Por outro lado, a legislação trabalhista poderia causar uma competição desigual entre os países, pois os que a adotassem correriam o risco de ter os produtos mais caros do que aqueles que não o fizessem. Essa situação, por sua vez, poderia gerar uma nova guerra mundial. Portanto, o perigo da revolução e a ameaça de guerra formaram, segundo Munakata, os eixos sobre os quais o liberalismo ortodoxo se deslocou. Tanto as relações entre as classes quanto entre os países não mais poderiam transcender livremente e deveriam ser reguladas, fiscalizadas e coordenadas.³⁷

A alteração na postura do Estado a respeito da regulação do trabalho no Brasil teria se intensificado com a Revolução de 1930. Uma das primeiras medidas tomadas pelo Governo Provisório presidido por Getúlio Vargas foi precisamente a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, em novembro daquele ano.

Se o período pós-1930 é marcado pela intervenção do Estado nas relações de trabalho, o período anterior é caracterizado pela quase total ausência dele. Estudos como os de Ângela Gomes e Alexandre Fortes³⁸ indicaram como, durante a Primeira República, os trabalhadores se mobilizaram e lutaram através de associações e greves, sendo a regulamentação dos direitos sociais pelo Estado também uma resposta àquelas batalhas. Todavia, ainda há poucos estudos dedicados às medidas que regulamentaram o trabalho antes de qualquer lei trabalhista, bem como sobre a relação dos trabalhadores com as mesmas.

Um dos raros textos a esse respeito é o de João José Reis sobre a greve negra de 1857, na Bahia, já mencionado no capítulo anterior. O autor indicou que em Salvador, em 1835, a Câmara Municipal concebeu uma lei que objetivava regulamentar e disciplinar o mercado de trabalho africano de rua. Não por



coincidência, a lei veio logo após a Revolta dos Malês, que alarmou a cidade sobre os riscos potenciais de sua população escrava e africana.³⁹

A postura de 1835 agia principalmente sobre um aspecto peculiar da organização do trabalho nas ruas de Salvador: os cantos. Para Reis, os cantos eram grupos etnicamente delimitados que se reuniam para oferecer seus serviços em determinados locais da geografia urbana. A lei pretendia dividir a cidade em capatazias, que substituiriam os cantos e destruiriam sua autonomia, subordinando-os “à freguesia, ou seja, à jurisdição territorial dos brancos. Já que este não podia evitar que os africanos circulassem livremente pela cidade, procurava controlar seus centros de reunião”.⁴⁰ A lei obrigava ainda que cada trabalhador ao ganhar se matriculasse, declarando nome, endereço, nome do senhor (caso fosse escravizado) e o tipo de atividade que realizava.

Essa postura acabou não vigorando. Com o tempo, as autoridades cederam às pressões dos senhores e, principalmente, dos ganhadores negros. Em 1857, entretanto, a Câmara baiana editou uma nova lei, que da anterior herdou a exigência da matrícula e da chapa, na qual nada consta sobre os cantos.⁴¹ Essa lei resultou num dos estopins da greve negra em Salvador no mesmo ano.

Já Fabiane Popinigs analisou a luta dos caixeiros no Rio de Janeiro, como eram conhecidos os empregados do comércio, pela folga aos domingos.⁴² Em 1870, esses trabalhadores enviaram à Câmara Municipal do Rio de Janeiro uma representação na qual afirmavam haver mais de 12 anos que pediam uma lei ou postura que suspendesse o trabalho aos domingos e nos dias santos, que deveriam ser reservados para a Igreja. Em janeiro de 1880, a Câmara aprovou uma postura que determinava justamente o fechamento das portas nos domingos e dias santos, embora estivessem estipuladas exceções a uma grande série de negócios, como os que vendiam gêneros alimentícios, as farmácias e os hotéis. Depois das constantes reclamações feitas pelos patrões, a postura foi suspensa em fevereiro de 1880.

Em 1890, a Intendência, como passou a ser chamada a Câmara Municipal, aprovou o fechamento do comércio aos domingos em algumas freguesias da cidade. Essa determinação suscitou uma onda de pedidos de trabalhadores das mais variadas ocupações que também gostariam de ser contemplados pelos benefícios da postura elaborada para os empregados do comércio. Assim o fizeram, por exemplo, os empregados em confeitaria e os barbeiros. Popinigs mostrou como os caixeiros apelavam para os poderes públicos para que “suas noites e seus domingos fossem direitos legalmente garantidos e não apenas fruto de acordos individuais com os patrões, que poderiam ser rompidos em situações de conflito”.⁴³ A autora afirmou que, em 1906, ocorreu uma mudança considerável na forma de ação dos caixeiros, pois nesse ano irromperam constantes motins e piquetes organizados. Dessa forma, “o



‘pedido’ transformara-se em ‘exigência’, em virtude tanto da tomada de consciência dos empregados de que suas reivindicações eram ‘direitos’, quanto do crescente sentimento de pertencimento ao conjunto da classe caixeral”.⁴⁴

A Câmara Municipal também foi a esfera a qual os pequenos comerciantes recorreram para arbitrar sobre os conflitos em que estavam envolvidos, conforme apontou Juliana Teixeira Souza investigando o período entre 1870 e 1880. Nos requerimentos dirigidos à instituição camarária, a autora revelou de que forma interesses cada vez mais comprometidos com as práticas capitalistas (como a tentativa de impor entraves à livre concorrência e a defesa de margens de lucro) eram articulados a uma retórica baseada na ideia de concessão e favor, em que se pedia justiça aos governantes, prática consagrada no Antigo Regime.⁴⁵

O modo de os trabalhadores se relacionarem com as determinações da Câmara podia incluir também a greve, como mostrou Juliana Barreto Farias. No dia 5 de outubro de 1885, os trabalhadores que estacionavam seus cestos e tabuleiros na Praça das Marinhas recusaram-se a vender seus produtos e também impediram que carroças e barcos descarregassem no cais. Essa foi a data em que negras quitandeiras e pequenos lavradores deviam começar a pagar a diária de 400 réis aos empresários do consórcio Oliveira & Cia., que havia arrendado o terreno à Câmara e construía as barraquinhas pelas quais passaram a cobrar. No dia seguinte ao início da parede, uma petição assinada por mais de 50 mercadores foi enviada ao Ministério do Império, apelando a D. Pedro II.⁴⁶ Diante da repercussão da manifestação, o imperador ordenou que os vereadores designassem um local em que os referidos comerciantes pudessem colocar seus produtos à venda.

Os trabalhos mencionados aqui pontuaram que, mesmo antes da legislação trabalhista, os trabalhadores se articulavam contra medidas que tentavam controlar sua ocupação e iam aos poderes públicos para que suas demandas se tornassem direitos. Outro traço em comum desses estudos é evidenciar o papel da Câmara Municipal como instância regularizadora. Segundo a Constituição de 1824, que perdurou durante todo o período imperial, cabia às Câmaras “o Governo econômico e municipal das cidades e vilas”. Estava previsto que elas seriam eleitas e que o vereador que obtivesse o maior número de votos seria seu presidente. O exercício “de suas funções municipais, formação das suas posturas policiais, aplicação das suas rendas, e todas as suas particulares, e úteis atribuições”, seriam decretadas por uma lei regulamentar.⁴⁷

A lei de 1º de outubro de 1828 ficou conhecida como Regimento das Câmaras e determinava o funcionamento das mesmas, bem como a eleição de seus membros que ocorreria em intervalos de quatro anos. O regimento estabelecia ainda que as Câmaras eram “instituições meramente administrativas”, e não exerceriam “jurisdição alguma contenciosa”.⁴⁸



As instituições camarárias não só foram restringidas e destituídas de funções exercidas até então, como as atribuições judiciárias, mas também passaram a ganhar novas competências. A lei de 30 de outubro de 1828 decidiu que ficava “abolido o lugar do Provedor-mor da Saúde, e pertencendo as Câmaras respectivas a inspeção sobre a saúde pública, como antes da criação do dito lugar”.⁴⁹ Segundo o texto da mesma lei, foram extintos ainda os cargos de Físico-mor e Cirurgião-mor do Império, cabendo às Câmaras fazer as visitas nas boticas e lojas de drogas.

O Regimento das Câmaras indicava que elas estariam submetidas a um poder superior, função que caberia aos presidentes de província, com exceção da Corte. Esta, por se tratar da sede do Governo, estaria subordinada ao Ministério dos Negócios do Império. O Ato Adicional de 1834 ampliou ainda mais o poder dos órgãos externos sobre as Câmaras. Àqueles, caberia aprovar as deliberações das instituições camarárias sobre a fixação de despesas, a economia e a polícia, bem como sobre “a criação, supressão e nomeação para os empregos municipais”.⁵⁰

Eram tantas e tão indefinidas as resoluções das Câmaras sujeitas à sanção ou aprovação das autoridades superiores que, segundo Juliana Souza, “o resultado final dessas medidas comprometia significativamente a autonomia municipal, mesmo nos assuntos exclusivos à administração local”. No caso da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, as deliberações sobre a revogação, criação ou alteração de uma lei peculiar deveriam ser “encaminhadas ao ministro dos Negócios do Império, que então exercia seu poder de veto”.⁵¹

As tentativas de limitar o poder das Câmaras Municipais devem ser relacionadas às características da formação do Estado imperial. Sérgio Buarque de Holanda afirmou que no Brasil “as duas aspirações – a da independência e a da unidade – não nascem juntas e, por longo tempo ainda, não caminham de mãos dadas”.⁵² Essa particularidade decorria do fato de que o modelo de colonização no Brasil, implantado pela Coroa portuguesa, era responsável por evitar uma centralização forte do lado de cá do Atlântico, e reforçar o controle por parte de Lisboa. O objetivo era fazer com que não se constituísse na América um corpo político forte, unido, centralizado e, portanto, capaz de requerer foros de poder e independência. Por isso, o autor indicou que “a unidade nacional (...) estará ao ponto de esfacelar-se nos dias que imediatamente antecedem e sucedem à proclamação da Independência. Daí por diante irá fazer-se passo lento de sorte que só em meados do século pode dizer-se consumado”.⁵³

Diante de uma unidade ameaçada, a construção do Estado brasileiro deu-se por meio da centralização política. Essa tendência centralizadora observada nos homens que ocupavam os principais cargos do regime independente no Brasil poderia ser explicada, segundo José Murilo de Carvalho, pela formação



ideológica e intelectual deles. A elite política teve uma instrução comum na Universidade de Coimbra, o que lhe proporcionou grande estima por uma autoridade central firme. A tradição educacional desse grupo enfatizou justamente a obediência à figura real, o juiz supremo.⁵⁴

Essa disposição da elite política imperial, no entanto, enfrentou dificuldades para se impor nas províncias mais distantes do centro do poder, locais em que o aparelho burocrático funcionava mais precariamente. Isso não ocorria na Corte, pois nesse espaço, segundo Carvalho, o governo imperial e seus instrumentos de dominação eram mais efetivos do que em outras partes do país.⁵⁵

Ilmar Rohloff de Mattos, por seu turno, defende que o Estado centralizado emergiu do processo de formação da classe senhorial. Concentrando-se no período entre meados de 1830 e início da década de 1860, o autor indicou a existência de um bloco de fazendeiros de café recentemente enriquecidos, da região do Rio de Janeiro, liderados por um pequeno grupo de políticos. Estes eram fazendeiros ou estavam ligados a eles por laços de casamento.⁵⁶ Foi, portanto, por intermédio do Estado que a classe senhorial construiu sua própria unidade e expandiu seu poder, tanto sobre maiores segmentos da população livre, quanto por todo o território brasileiro.

Segundo Mattos, enquanto durou o Tempo Saquarema – apelido dos políticos conservadores em função de seus principais líderes serem fazendeiros da região – a política de dominação exercida foi tão eficiente que cada agente da administração pública “nos níveis local, municipal, provincial ou geral”, tornou-se peça estratégica “no jogo de construção do Estado Imperial e da classe senhorial”.⁵⁷ Essa característica permitia que a elite política mantivesse sob vigilância todo o conjunto social do Império, desde as elites locais das províncias, passando pelos trabalhadores pobres livres até os cativos. Diante desse cenário, o autor apontou que na Corte “estavam os olhos do poder, o Município Neutro era sua expressão administrativa”.⁵⁸ No Rio de Janeiro, encontravam-se “as instituições e instalações que tornavam possível a reprodução dos interesses dominantes: o Paço, o Senado, a Câmara dos Deputados e a Câmara Municipal”.⁵⁹

A explicação de Mattos sobre como havia se consolidado a política de dominação, entretanto, foi criticada por Richard Graham, discordando da ideia de que a elite presente no Rio de Janeiro teria cooptado fazendeiros e homens ricos das cidades de outras partes do Império e os feito aceitar a autoridade central. Graham argumentou que os homens prósperos distantes do centro também foram agentes ativos no processo de constituição do Estado.⁶⁰

Não só a agência de autoridades fora do centro foi relativizada, mas também daquelas situadas na Corte. Pesquisas como as de Juliana Teixeira



Souza e Lea Maria Carrer Iamashita contradizem a imagem criada pelos textos mencionados anteriormente, segundo os quais a Câmara Municipal do Rio de Janeiro, diante da efetiva ação do poder central, estaria completamente subjugada.⁶¹ Elas defendem que havia um certo espaço de autonomia e, principalmente, de negociação e conflito com as outras esferas de poder. Apesar da interferência externa nas Câmaras Municipais, cabia a estas promulgarem leis, conhecidas como posturas, que constituíam, segundo Iamashita, “prescrições normatizadoras das condutas sociais, ordenadoras das relações sociais e do projeto disciplinador e civilizador caro às elites dirigentes”.⁶²

O primeiro Código de Posturas da Corte, conjunto de leis municipais, data de 1830 e era dividido em duas seções: “Saúde Pública” e “Polícia”. A primeira trazia determinações sobre cemitérios e enterros, vendas de remédios, além do esgotamento de pântanos e águas infectas. A segunda seção legislava sobre temas como o alinhamento de ruas e edificações. Seu título 3º tocava em assuntos como a limpeza das ruas, e o problema da divagação de loucos e embriagados. O 7º título chamava-se “Sobre diversos meios de manter a segurança, comodidade, e tranquilidade dos habitantes”. O primeiro parágrafo determinava:

*Ninguém poderá trazer carros, e carroças, pela Cidade, a exceção do uso particular, sem tirar todos os anos, até o último de Fevereiro, licença da Câmara, pagando a contribuição do costume, sendo os mesmos carros, e carroças numerados, e carimbados com o carimbo da Câmara, sob pena de 16\$000 rs.*⁶³

A necessidade de retirar licenças para os veículos não era novidade. Em 1821, Antonio Joaquim de Araújo, Vasco José da Costa, Luis Antonio de Oliveira e Antonio Vargas de Oliveira enviaram um requerimento à Câmara Municipal no qual pediam a certidão da lei “por que eram obrigados a trabalhar debaixo de rigorosas penas sem que lhes pague, e igualmente a lei ou outra alguma determinação régia que manda multar aos suplicantes do dito imposto de 3\$840rs por ano de cada carro”.⁶⁴

Como não tiveram a solicitação atendida, os requerentes escreveram à Alteza Real. Um documento do Procurador da Coroa expõe que o presidente e oficiais da dita Câmara responderam que,

*por antiqüíssimo costume exigem dos suplicantes aquela quantia (...) e que era muito justo, como na verdade, que sendo eles os que por seu proveito, fazem a maior mina das ruas desta cidade, concorressem para o reparo destas com aquela módica porção anual e negam que empreguem os carros dos suplicantes em serviço algum sem lhes pagarem.*⁶⁵

No despacho final da Câmara, de 31 de outubro de 1821, além de alegarem que a cobrança de imposto de veículos dava-se pela posse imemoriável, os



membros dessa instituição afirmaram que o Senado de Lisboa, em 3 de agosto de 1765, declarou que daquela contribuição ninguém era isento.

A exigência da lei escrita por parte dos requerentes e o descontentamento com a afirmativa de que a aplicação das medidas operava-se pelo costume remetem aos argumentos de António Manuel Hespanha. Esse autor afirmou que, por volta do final do século XVIII, a lei enquanto estrutura sofreu transformações: se antes a sociedade era baseada em um direito interpretativo e costumeiro, passou-se a uma sociedade legalista, na qual a lei tornou-se “a legitimidade de toda a atividade social, quer dos indivíduos, quer do poder”.⁶⁶ Como veremos ao longo deste capítulo, essa transformação no contexto brasileiro não foi linear e o costume continuou sendo acionado por diferentes atores sociais.

Se a cobrança de licenças para veículos prevista no Código de 1830 significava uma continuidade em relação ao período anterior, o documento também trazia uma novidade: previa multa de oito mil réis para os carros e carroças que não trouxessem pessoas “que os saibam conduzir diretamente pelo centro das ruas”.⁶⁷ Portanto, os trabalhadores eram diretamente afetados, ao contrário da postura que determinava as licenças – que dizia respeito somente àqueles que também eram proprietários dos carros. Outras posturas incidiam sobre o trânsito de veículos e afetavam seus condutores, como a que estabelecia que os carros deveriam “trazer os eixos bem untados para não chiarem”, ou ainda a que proibia “andar de sege a galope, a trote largo, nas ruas estreitas da Cidade”.⁶⁸

Havia ainda a interdição de que as seges pousassem ou rodassem no passeio onde o público transitava, “exceto nas ocasiões de encontro, e por força de desvio de outra em ruas estreitas”. Estava proibido também andarem os carros de ensino dentro da cidade, assim como a “condução de cal a granel em carroças, devendo ser conduzidas em sacos”.⁶⁹ Já os condutores de carros e carroças deveriam trazer candeeiros, ou guias, e não poderiam andar empoleirados nos mesmos. As punições para a infração das posturas incluía o pagamento de multas e prisão. O número de dias de cadeia poderia variar entre dois e oito, como no caso da última lei mencionada, o que revela que a maior pena era imputada ao condutor do veículo.

Além de diversas posturas que regulavam os mais variados aspectos da vida na cidade, o Código trazia as disposições acerca dos meios de sua execução. Para cada freguesia, a Câmara nomearia dois ou mais guardas municipais, os quais eram “obrigados a obedecer às ordens e chamamento dos Fiscais”, e rondarem as “ruas da sua Freguesia, para vigiarem sobre as infrações de Posturas”.⁷⁰ Em todos os casos de violação da legislação, os guardas deveriam

conduzir com toda a moderação, e decência os infratores ao respectivo Fiscal, com o objeto, sobre que versa a violação, para que este lavre o competente auto



*de violação, ou vá lavrá-lo ao lugar, aonde ela foi feita, quando nela ache duas testemunhas, que devem autenticar a sua existência.*⁷¹

Os guardas e fiscais eram, portanto, os olhos da Câmara, responsáveis por controlarem e vigiarem a população no cumprimento das leis estabelecidas pela instituição. A aplicação da legislação dependia, assim, da interpretação das regras por parte dos fiscais e, como veremos adiante, isso foi fonte de constantes conflitos.

A Câmara fazia-se presente no transporte de veículos através das posturas que determinavam o trânsito nas ruas, e esse estava entre os maiores motivos de requerimentos entregues pela população, a exemplo do citado a seguir, de 3 de outubro de 1832:

*Diz Rodrigo Antonio Soares Lima, proprietário da casa n. 42 cita na Rua do Aljube, que tendo embaixo da dita uma cocheira, a qual se acha fechada por não haver quem a alugue, em consequência de não poder transitar por aquela rua sege, carruagem, ou carroça, e não podendo igualmente o dono da mesma casa sair, nem receber visitas de sege, por isso vem pedir a esta Câmara haja de lhe conceder licença para poder chegar a sua porta seges, carruagens, e mesmo carroça, pois até desta maneira o suplicante poderá alugar sua cocheira, o que é em benefício das rendas nacionais, por que só assim poderá pagar a décima da dita cocheira, cujo pagamento não tem lugar não estando ela alugada.*⁷²

O solicitante reclamou que a postura estaria atrapalhando os seus negócios, assim como a circulação de seus veículos e daqueles de suas visitas. É interessante acompanhar a sua argumentação: se a Câmara lhe concedesse a licença para o trânsito dos carros, ele poderia reabrir sua cocheira de aluguel e dessa forma pagar o imposto da mesma. Portanto, a licença seria proveitosa não apenas para ele, mas também para a própria Câmara.

Outros requerimentos diziam respeito a conflitos mais diretos com os agentes da Câmara. Bernardo Affonso, em 1833, declarou que tinha várias carroças que carregavam materiais para obras em toda a cidade, e como ajustou um serviço na rua da Vala, pediu “licença para transitar por uma rua cuja circulação havia sido proibida por postura”. O guarda do fiscal de Santa Rita, no entanto:

desejoso ou de fazer injustiça aos cidadãos, ou de fazer render o lugar que ocupa, se colocou de propósito no canto da Rua das Violas à espera que a carroça virasse para a mesma rua no dia (...) do corrente, logo a apreendeu, pondo-a no depósito, fazendo com o maior escândalo cessar os lucros do suplicante, que os protesta, (porquanto) apresentando-lhe o suplicante a licença ficou-se com ela sem o querer mais dar, dizendo já não valer por haver nova Câmara (...); e representando o suplicante ao Fiscal este despotismo, mandou que o guarda entregasse a licença



*por estar conforme, ao que se escusou dizendo que o Fiscal o não governava por que ele estava ali enquanto (...) não lhe davam com uma tábua no avento, e que ele era efetivo, e deste modo retirou-se para a Praia Grande sem dar a licença, e nem poder o suplicante por em efetividade outra carroça.*⁷³

O requerente expunha não só seu conflito com o guarda, mas fez questão de explicitar as desavenças entre este e o fiscal. Ele queixava-se à instituição camarária sobre o fato de ter sido lesado injustamente, pois não estava descumprindo a lei, e terminou seu requerimento afirmando: “eis aqui o estado a que se é reduzido o cidadão pela má escolha dos homens”. Assim como ele, outros habitantes enviaram suas reclamações indicando que não haviam aceitado prontamente a multa ou sanção que lhes “foi imputada pelo fiscal”, e se dirigiam à instituição tentando se isentar de uma punição, ou no mínimo negociar.⁷⁴

O processo de negociação entre a população, os fiscais e a Câmara poderia ter diferentes resultados. Em 1835, foi enviado à Câmara um abaixo-assinado de 16 “Proprietários de Cocheiras com seges para alugar nesta Corte”. Eles afirmavam que ensinavam os cocheiros no Campo da Honra, “por ser com toda a sabedoria, proibido pelas Posturas andarem pelas ruas carros de ensino atropelando o Povo”. Contudo, o fiscal estava proibindo o ensino das parelhas naquele local, “o que parece ser de notória injustiça”.⁷⁵

Intimado pela Câmara a responder ao requerimento, o fiscal afirmou que estava “expresso na Postura de 4 de Outubro de 1830 § 5º do Título 7º Secção 2ª a proibição do ensino de tais animais dentro da Cidade sem excetuar as praças; e sendo o Campo da Honra uma delas, entende proibi-los igualmente como nas ruas”. Ele, entretanto, expôs que não havia problema em conceder a permissão aos requerentes se a instituição camarária resolvesse moderar a postura, “dando por interpretação ser excetuado o Campo da Honra”, pois sua grande extensão e largura não prejudicava o público.⁷⁶

Em 1853, foram aprovadas regulamentações mais específicas sobre os condutores de veículos:

Art. 1º. Nenhum cocheiro será admitido ao governo de carros seges (...) ônibus, gôndolas, tilburis, ou outro qualquer veículo de condução sem que se ache competentemente matriculado na Repartição da Polícia.

*§ 1º Para que possam ser matriculados ser-lhe-á mister não só provar sua perícia e idoneidade por título conferido por uma Comissão de Peritos, que para que esse fim será nomeada pelo Chefe de Polícia, mas ainda em virtude desse título obtiveram também licença da Câmara Municipal.*⁷⁷

Em primeiro lugar, se antes era exigida licença apenas do veículo, agora os condutores deveriam também estar registrados na instituição camarária.



O fato de ter sido criada uma legislação específica para o controle desses trabalhadores estava relacionado ao aumento considerável do número de veículos e de cocheiros na cidade, na segunda metade do século. Estes circulavam pelo espaço público na realização de seu ofício, e assim como outros que trabalhavam pelas ruas, também foram obrigados a retirar licença. Uma postura de 11 de setembro de 1838, por exemplo, instituiu a necessidade de os trabalhadores ao ganho, fossem eles livres ou escravizados, passarem pelo dito procedimento burocrático.⁷⁸ Os ganhadores tinham em comum o fato de cobrarem pela execução de um serviço e poderiam trabalhar nas mais diversas ocupações, como vendedores ambulantes, barqueiros e carregadores.⁷⁹

A postura de 1853 trazia também outra transformação: se anteriormente estava prevista multa aos cocheiros que não soubessem conduzir os veículos “diretamente pelo centro das ruas”, a nova lei instituiu que eles deveriam ser matriculados na polícia e que para isso teriam que provar sua habilidade perante uma comissão nomeada pelo chefe da repartição. A atribuição de funções à força policial presente na legislação municipal está relacionada a mudanças na administração imperial. O Decreto de 3 de dezembro de 1841, relativo à reformulação do Código Criminal, “criou uma hierarquia paralela de funcionários policiais submetidos ao Chefe de Polícia, sendo este escolhido pelo Imperador ou pelo ministro da Justiça”.⁸⁰

Juliana Souza concluiu que a subordinação ao poder central da força policial, acrescida de atribuições judiciárias, fazia parte da intenção de que as facções locais perdessem sua autonomia na disposição dos assuntos referentes à Justiça. A autora afirmou que, na prática, os agentes policiais “deveriam se tornar os principais responsáveis pela manutenção da ordem pública e pela implementação de um controle mais efetivo sobre a população”.⁸¹ Contudo, essa também era uma competência das Câmaras Municipais. Os responsáveis pelo novo Código do Processo Criminal, entretanto, “ao sobrepor o campo da jurisdição das Câmaras Municipais ao da polícia, tiveram o cuidado de procurar situar os chefes de polícia em uma posição hierarquicamente superior, no intuito de esvaziar a autoridade da instituição camarária”.⁸²

A postura de 1853 determinava ainda que os cocheiros deveriam “trazer dentro da cidade os animais a trote curto” e não lhes seria permitido abandonar os veículos. Já nas esquinas das ruas, deveriam andar a passo. Os cocheiros eram proibidos de “maltratar os animais com castigos bárbaros e imoderados”, e os que trabalhavam em companhias não poderiam despedir-se “sem que disso previnam os respectivos administradores oito dias antes”.⁸³ Estava instaurado o aviso prévio, que nesse caso dizia respeito somente aos trabalhadores.

O segundo Código de Posturas a que tive acesso é de 1854 e nele verificam-se algumas mudanças. O título 7º do Código anterior, em que



estavam inseridas as posturas relativas ao transporte, passou a ser o 10°. Alguns parágrafos também foram alterados. O primeiro deles, relativo à necessidade de se retirar licença para os veículos, passou a abarcar outros na lista. Além dos carros e carroças, foram incluídos os carrinhos, as carruagens, “seges, sociáveis, barcos, botes, canoas, escaleres, faluas e saveiros de qualquer denominação”.⁸⁴ A Câmara ampliava consideravelmente, assim, os veículos tributados, aumentando sua receita. O referido Código regulamentava ainda o tamanho das rodas dos carros e carroças, cujos trilhos deveriam ter pelo menos quatro polegadas de largura. O objetivo dessa última postura era diminuir os danos ao calçamento das ruas.⁸⁵

Para os trabalhadores envolvidos na condução de veículos, é possível verificar que no período imperial, além das mencionadas até aqui, outras medidas foram importantes. Uma delas é a postura municipal de 1859, citada no capítulo anterior, que proibia os indivíduos menores de 18 anos, fossem livres ou cativos, de conduzirem veículos.

No que diz respeito ao transporte de veículo nas ruas da Corte, uma novidade foi a intenção, por parte da iniciativa privada, de construir um sistema de viação por meio de carris de ferro. O decreto 1733, de 12 de março de 1856, tratava de umas das primeiras concessões para a exploração de uma linha, pedida pelo Conselheiro Cândido Baptista de Oliveira e seu filho. O documento era assinado pelo ministro dos Negócios Interiores, Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, e continha a rubrica do imperador. No referido decreto estava previsto que a companhia deveria, antes de iniciar as obras:

*apresentar ao Governo Imperial o plano geral, designando - 1º a posição exata das linhas dos carris, na direção que fica assentada; - 2º a forma e dimensão das mesmas linhas e o método da construção; - 3º as dimensões dos carros; - 4º os cômodos que se proporcionarão aos passageiros nos pontos de partida e chegada.*⁸⁶

Em relação à Câmara Municipal, constava apenas a determinação de que a companhia pagasse a essa instituição o arrendamento do terreno que uma das estações a serem construídas ocupasse. Se no referido decreto a instituição camarária recebeu poucas atribuições que diziam respeito à ingerência das companhias de carris, o mesmo não ocorreu na postura aprovada em janeiro de 1860:

1.º Nem um proprietário, empresário ou Companhia poderá doravante assentar, nas ruas e praças públicas, trilhos ou carris de ferro, sem que para isso obtenha licença da Câmara, obtenha previamente sujeito a todas as obrigações, que em vista do plano da obra lhe forem impostas para o fim de se não alterar os nivelamento existentes, ou impedir e embaraçar o trânsito ordinário dos veículos de condução.



*2.º Dentro do prazo de 60 dias contados da publicação desta postura ficam obrigados todos aqueles, que ao presente já tem trilhos assentados nas ruas públicas para seu uso particular, a fazer todas as obras que lhes forem intimadas pelos Engenheiros da Câmara Municipal para o fim de restabelecerem-se os nivelamentos alterados ou pelo menos de se manterem os carris ao nível do solo, de modo que não possam eles oferecerem depressões ou elevação que dificultem o trânsito ordinário.*⁸⁷

Na postura acima, a Câmara atribuía a si própria um papel mais importante na regulação dos carris no Rio de Janeiro, estabelecendo que se retirassem licenças para assentarem os trilhos, de forma a seguir um plano de obras para que não fosse alterado o nivelamento das ruas, ou impedisse o trânsito de veículos. As obras seriam indicadas pelos engenheiros da Câmara, e a presença desses profissionais determinando questões caras à instituição alia-se ao papel que esta adquiriu ao longo do período imperial. A incorporação de saberes técnicos, como o médico e o de engenharia, estava em consonância com o desejo de se distanciar do passado colonial, e projetar na cidade ideários de civilização e modernidade, próprios da cultura europeia.⁸⁸

Apesar das várias medidas que tentaram cercar a autonomia da Câmara da Corte, esta buscou alguns caminhos para manter sua agência sobre os assuntos da cidade, assim como é possível verificar que sua relação com as outras esferas do poder nem sempre era harmônica. Em 1873, por exemplo, os vereadores da Câmara da Corte foram processados criminalmente pelo Ministério dos Negócios do Império. O motivo foi que a instituição camarária não consultou o Ministério sobre a concessão de uma linha de carris de ferro. Segundo o processo, competia ao governo imperial decidir, quer se tratasse “de concessão de privilégio quer de simples licença para assentamento de trilhos”.⁸⁹

Os vereadores foram suspensos e, como continuaram trabalhando, foram processados pelo artigo 154 do Código Criminal, que incorria sobre os que deixassem “de cumprir, ou fazer cumprir, logo que lhe seja possível, uma ordem, ou requisição legal”.⁹⁰ Em parecer posterior concedido pela Câmara, em 1889, a outro pedido de linha de ferrocarril é possível verificar o impacto do conflito de 1873. Foi estabelecido que essa instituição tinha competência para assentir com a pretensão do suplicante “ficando, porém, a concessão dependente de Ato do Governo Imperial, segundo a teoria firmada pela resolução de Conselho de Estado, nos Pareceres de 15 de Janeiro e 1º de Março de 1873”.⁹¹

Diante dos conflitos a respeito de qual esfera deveria regulamentar os carris de ferro, o Governo Imperial, através do ministro dos Negócios, lançou em 1874 um regulamento “para o serviço de construção, conservação, tráfego



e polícia urbanos”. O primeiro artigo estabelecia que essas funções seriam exercidas sob a inspeção de engenheiros fiscais nomeados pelo Ministério. Um total de 34 artigos tentava definir com minúcias o controle do governo central sobre esse serviço, reafirmando seu poder através da exigência de que a concessão de carris e o assentamento dos trilhos tivessem a aprovação do Ministério, função que anteriormente a Câmara rogava para si. Essa instituição, porém, ficaria responsável por indicar como seria realizado o trabalho do assentamento, por intermédio de seu engenheiro juntamente ao engenheiro do Ministério. Não obstante a restrição ao papel da Câmara ao longo de todo regulamento, o último artigo afirmava que suas disposições seriam executadas “de acordo com as posturas da ilustríssima Câmara Municipal relativas à viação pública”.⁹² Reconhecia-se, assim, ao menos algum respeito pelo poder da instituição camarária.

Os engenheiros fiscais designados pelo governo imperial controlariam ainda parte do funcionamento das empresas, pois a eles cabia, assim como ao Ministério de Negócios, a aprovação dos horários e tarifas. No regulamento estavam estabelecidos também detalhes como a velocidade máxima dos carros – que não poderia exceder 10 quilômetros por hora –, bem como os pontos nos quais os veículos poderiam parar.⁹³

As disputas a respeito de quem legislaria sobre o transporte em carris de ferro apontam os conflitos pelo poder em si. A questão da centralização do poder esteve atrelada à formação do Estado imperial, como visto anteriormente. As disputas entre a Câmara Municipal e o governo imperial em relação a aspectos do transporte indicam, por sua vez, que o controle do último sobre a primeira não se dava sem resistência, nem que não houvesse alguma autonomia política no âmbito da Corte.

Os embates sobre qual esfera era apta a controlar o transporte aconteciam porque legislar, além de implicar poder, acarretava também recursos para as instituições através da cobrança de impostos e multas. É importante atentarmos para o fato de que o negócio de carris já havia se mostrado lucrativo na década de 1870. No final dessa época, uma das saídas do governo imperial para solucionar as dificuldades financeiras que enfrentava foi tributar, entre outras coisas, justamente as passagens de bondes. A taxa do vintém acabou por motivar uma revolta popular, analisada no capítulo anterior.

Os conflitos entre as esferas de poder central e municipal poderiam também ser acionados por outros atores políticos. Em 1872, como vimos, a Câmara Municipal firmou um contrato com Domingos Ramos Mello para o serviço de remoção do lixo das casas particulares. Como justificativa, a Câmara citou o decreto n.º 1.929, de 29 de abril de 1857, do Ministério dos Negócios do Império, que tratava de um contrato relativo a esse serviço. Mencionou-se ainda:



a consulta do conselho de estado de 28 de Outubro de 1863, segundo a qual a empresa da remoção do lixo de uma populosa capital como a do Rio de Janeiro, influindo considerável e diretamente na salubridade pública, não pode ser reputado objeto de livre indústria e concorrência, devendo ser exclusivamente concedido a quem bem a desempenhar.⁹⁴

O fato de o contrato ter sido concedido pela Câmara e não pelo governo imperial foi questionado inclusive por membros do próprio órgão municipal. O vereador André Cordeiro de Araujo Lima não assinou o contrato e protestou contra a incompetência da instituição camarária na concessão de privilégios ou monopólios.⁹⁵ Contudo, o vereador Francisco Teixeira de Souza Alves objetou que o argumento não procedia, “visto que o Governo Imperial, a quem foi presente o contrato em questão, validou-o com sua sanção, aprovando-o para que produzisse seus efeitos”.⁹⁶ E continuou: “Se, pois a Câmara não tinha direito para fazê-lo, e sim o Governo Imperial, desde que este o aprovou deu-lhe caráter necessário de validade e legalidade pela qual não pode ser destruído senão em virtude das cláusulas nele próprio consignadas”.

A divergência de opiniões referida aqui aponta que o conflito não ocorria somente entre as diferentes esferas de poder; expõe ainda que a Câmara não era uma instituição monolítica, e que as decisões envolviam, por vezes, posições contrárias e diferentes interpretações.

Como mencionado, a Câmara enviou o contrato para a apreciação do governo imperial. Este, por sua vez, alterou a 3ª condição do mesmo. Acrescentou-se que o serviço de remoção de lixo poderia ser feito pelos empregados dos proprietários e inquilinos dos prédios ou “por outras pessoas”. Essa modificação gerou uma grande guerra de interpretações.

Luiz Fortunato Filho, advogado que representava o interesse dos carroceiros que trabalhavam na retirada do lixo, argumentou que a decisão do governo salvaguardou o princípio constitucional de liberdade de indústria, “que havia sido calcada aos pés por alguns membros da Ilma. Câmara passada na concessão de um monstruoso e revoltante monopólio para a remoção do lixo das casas particulares”.⁹⁷ Afirmou que as companhias de bonde e de gás, por exemplo, não eram empresas monopolistas, no sentido de que “pediram privilégios para os seus novos sistemas; deixando, porém, livre a concorrência de todo e qualquer outro sistema”. Sendo assim, quem “quer ir ao Jardim Botânico não é obrigado a meter-se em um bonde; pode ir de carro, de tálburi ou da maneira que bem lhe parecer. A luz do gás não é obrigatória; cada qual alumia-se com a luz que melhor lhe convém”.⁹⁸ A empresa de remoção de lixo, no entanto, era monopolista pois desejava proibir “outra qualquer pessoa tirar os meios de subsistência pelo trabalho da remoção do lixo”.

O advogado expôs que a portaria do ministro era importante não só para os carroceiros, mas para a população em geral. Segundo ele, os proprietários

e inquilinos dos prédios deveriam ter “o direito de escolher pessoas de sua confiança para empregá-las em um serviço que por sua natureza, tendo de ser feito no interior dos prédios, não pode ser confiado a qualquer um”.⁹⁹

Diante do fato de a Câmara ter enviado ao governo imperial um ofício pedindo mais esclarecimentos sobre a alteração realizada, a preocupação dos trabalhadores foi com a renovação, ou não, das licenças expedidas pelo órgão municipal e que lhes permitia exercerem seu ofício. José de Oliveira, proprietário de carroça empregada na remoção do lixo, enviou um requerimento à Câmara afirmando “que tendo ido tirar licença foi-lhe essa negada pelo respectivo empregado o Sr. contador, como prova o documento junto, no qual está declarado que as carroças sem licença não podem trabalhar na remoção do lixo”.¹⁰⁰ Na sessão do dia 31, entretanto, a Câmara votou por conceder as licenças aos carroceiros que trabalhavam por conta própria.¹⁰¹

Em 11 de julho de 1873, o governo imperial enviou uma portaria declarando que a modificação anterior deveria permanecer, entendendo-se que aos proprietários e inquilinos das casas

*é permitido fazer a remoção do lixo por indivíduos de seu serviço doméstico ou estranhos, e por quaisquer meios de transporte, inclusive por carroças próprias ou alugadas, contando que a licença de que o emprego desses veículos seja limitada às casas das que não quiserem sujeitar-se ao contrato feito pela Ilma. Câmara.*¹⁰²

Na sessão da Câmara de 23 de agosto de 1873, foi discutido o parecer do Ministério. O vereador Francisco Teixeira de Souza Alves afirmou que seria um erro a interpretação de que a expressão “outras pessoas”, contida na condição 3ª, referia-se aos carroceiros que trabalhavam por conta própria. Se assim fosse, o dono da empresa, “tendo-se sujeitado a pesados ônus”, ver-se-ia nivelado, “em direitos, a esses carroceiros, que por isso só que não tem, ônus algum, [e] lhes fazem concorrência com muito mais vantagem”. Dessa forma, a exceção imposta pelo governo anularia o próprio contrato, pois não haveria lógica em se prender a um acordo que o colocasse em condições inferiores a seus concorrentes. Ele propunha, então, que:

*Art. 1º Somente serão licenciadas para a remoção do lixo das casas particulares, as carroças dos Empresários contratantes Municipais. Art. 2º Qualquer particular poderá remover o lixo de sua casa, sem licença especial, se o fizer por fâmulos seus, ou carroça sua, com licença especial da Câmara, se a fizer por pessoa estranha, ou carroça de aluguel. Art. 3º Neste caso se declarará na licença o número da carroça, sendo vedado concedê-la a uma mesma carroça para mais de cinco casas. Art. 4º Ficam sem nenhum vigor desde o dia 1º de Setembro as licenças condicionais concedidas este ano para a remoção do lixo das casas particulares.*¹⁰³

Se o parecer do Ministério dos Negócios indicava que as licenças das carroças deveriam se limitar às casas que não aceitavam o contrato, a interpretação dada pela instituição camarária ao documento aniquilava o trabalho dos carroceiros ao condicionar que cada veículo só poderia servir até cinco residências. Os carroceiros tiveram, portanto, suas licenças cassadas. Assim, mesmo estando subjugada ao governo imperial, a Câmara tinha suas próprias leituras e imprimia sua marca nas ordens que lhe eram impostas.

A diferença de interpretação não escapou ao advogado dos carroceiros, que afirmou que a Câmara burlou, “por meio de sofismas e argumentações capciosas, as ordens de seus superiores”. Fortunato Filho jogou justamente com a subordinação dessa instituição ao Ministro do Império. Este era tido como “escudado pela lei, e elevado pela grandeza e nobreza das ideias que sustenta, como a liberdade de indústria, o direito do trabalho e a abolição do monopólio”. Já o vereador Teixeira Alves foi qualificado negativamente, “calcando aos pés as leis, desrespeitando as ordens de seus superiores”.¹⁰⁴

O conflito entre as esferas de poder foi acionado novamente quando os trabalhadores decidiram remeter suas súplicas a outras instâncias. No requerimento enviado ao ministro do Império, foi evidenciado que a opinião pública esperava pelo resultado da questão debatida: ou a “sustensão da modificação feita pelo governo a condição 3ª do contrato” ou “o parecer do Sr. Teixeira Alves, nulificando essa modificação do governo”.¹⁰⁵

Já no requerimento enviado ao imperador, estava posto que, apesar da causa dos suplicantes (que era a da liberdade, da indústria, da justiça e da lei) ter encontrado defensores como o ministro do Império e a imprensa, aqueles se dirigiam ao “primeiro cidadão do Império” para maior garantia de seu direito. Os requerentes pediam justiça contra o ato praticado pela Câmara, porque esse “ia de encontro a uma resolução de V. M. Imperial”.¹⁰⁶ Era uma prática comum que a população recorresse ao imperador para solucionar impasses entre diferentes esferas do poder. O Poder Moderador garantia a ele justamente a figura de “árbitro” da nação.¹⁰⁷

Os carroceiros enviaram ainda um abaixo-assinado à Câmara, em que respeitosamente pediam medidas contra a interpretação dada à portaria de 11 de julho de 1873. Eles anexaram uma manifestação de apoio a sua causa assinada por 312 pessoas estabelecidas com casa comercial no Rio de Janeiro. Os negociantes declararam contentarem-se com a regularidade “e barateza no serviço, e principalmente a proibidade desses homens (...) de sorte a confiarmos-lhes, sem o menor receio, o interior de nossas casas”.¹⁰⁸

No começo de novembro, a Câmara deu um parecer sobre a representação do responsável pela empresa de retirada do lixo. Este se queixava “do fato dos carroceiros do lixo continuarem a fazer a remoção do lixo em manifesta contradição do que depõe o edital da câmara de 23 de agosto”.¹⁰⁹ O maior



atingido pela concorrência dos carroceiros também acionava a lei para derrotar seus oponentes. A instituição camarária mais uma vez se mostrou ao lado daqueles, e ordenou aos fiscais o cumprimento do mesmo edital.

A perseguição aos carroceiros deu-se pela remoção de seus veículos ao depósito público pelos fiscais. Tendo os trabalhadores sido proibidos de exercer seu ofício, a empresa privilegiada acabou não se mostrando eficiente o bastante, além de parte da população se recusar a contratar seu serviço. Dessa forma, o lixo se acumulou pelas ruas, ao mesmo tempo que vários protestos dos moradores foram despejados nas folhas dos jornais. Vejamos alguns exemplos de cartas enviadas à seção “publicações a pedido” do Jornal do Commercio:

Questão do lixo.

Como chefe de família, não posso, sem quebra da minha dignidade, consentir que o interior da minha casa seja todos os dias devassado por qualquer, nem tão pouco sujeitar-me às imposições e outros vexames de uma empresa monopolista.

Declaro, pois, que pela minha parte empregarei todos os esforços para que a autoridade que exerço no meio da família não seja uma sombra, nem tão pouco seja aniquilada ao aceno de quem quer que seja.

FRANCISCO ANTUNES GUIMARÃES.¹¹⁰

Lixo, lixo e lixo!

As carroças foram a agarradas, não tenho quem me faça o serviço, portanto, depois das 10 horas, lixo para a rua.

Imporem-me carroceiros para entrarem no interior da minha casa, perdem o seu tempo.

O indignado.¹¹¹

Monopólio do lixo.

Mostremos um dia o que somos.

Abaixo o monopólio! Abaixo o monopólio!

Um do povo.¹¹²

Um dos sentidos acionados pela população nessas cartas indica um temor disseminado na época, inclusive pelo advogado dos carroceiros. Levantou-se a hipótese de que o empresário da retirada de lixo, que assinou o contrato com a Câmara, seria um agente da polícia municipal e teria que delatar o que se passasse no interior das famílias.¹¹³ Os textos manifestavam também o apoio



aos trabalhadores que já realizavam o serviço, além da defesa da liberdade de os próprios habitantes escolherem quem realizaria o serviço. No dia 14 de julho de 1873, uma carta afirmava que: “Nós julgávamos ser livres, termos o nosso direito individual e de propriedade, mas enganamo-nos: já não nos deixam, pessoas livres, fazer a remoção do lixo de nossas propriedades à nossa escolha e de nossa confiança”.¹¹⁴

A partir do dia 14 de novembro, o tom das cartas enviadas ao *Jornal do Commercio* tornou-se mais radical. Quase todos os seus autores declaravam que iriam despejar o lixo nas ruas, como um que assinava “Capitão”: “Das 10 horas em diante lixo para a rua. Nada de empresas nem de monopólio”. As mensagens levantavam ainda a preocupação com a febre amarela, cujo aumento de casos era associado ao acúmulo de cisco.

É possível conjecturar que as cartas publicadas nos periódicos, assinadas principalmente por pseudônimos, pudessem ter sido escritas por pessoas relacionadas diretamente ao movimento dos carroceiros. Contudo, os eventos posteriores indicam o envolvimento da população na questão do lixo. No dia 15 de novembro daquele ano, alguns moradores da Praça do Mercado, às nove e meia da noite, atiraram à rua o lixo que não fora recolhido durante o dia. Um deles, “de nome Sabino José da Fonseca, foi surpreendido pelo rondante que o intimou para pagamento da multa em que incorrerá”. Fonseca não atendeu à intimação e alterou-se com o rondante, que lhe deu voz de prisão. Tendo Fonseca resistido, vieram em seu auxílio outros moradores da praça, que atacaram o oficial. Apareceram “outros rondantes e policiais e travou-se luta renhida da qual saíram contusos um urbano e uma praça do corpo policial”.¹¹⁵

A Praça do Mercado foi palco de outro distúrbio no dia 20 de novembro. Diversos moradores desse logradouro, assim como das ruas do Mercado, do Ouvidor, do Hospício, Direita, do Rosário “atiraram à rua montes de lixo e em seguida deitaram-lhe fogo; acudindo alguns rondantes foram apupados, mas com o comparecimento das autoridades superiores serenou o tumulto”.¹¹⁶ O *Jornal do Commercio*, na edição de 27 de novembro, pedia ao governo alguma providência que desse fim aos “contínuos conflitos, que já aqui e ali têm ameaçado tomar uma tendência extremamente perigosa”.¹¹⁷ O periódico denunciava que a polícia não consentia gente na rua depois das dez horas da noite, e que alguns policiais atacavam a população pacífica, instituindo um estado de sítio na cidade.

Diante dos contínuos conflitos e do acúmulo de lixo, a Câmara tomou a decisão de pedir ao governo imperial esclarecimentos para uma solução final. Enquanto não chegava a resposta, o órgão municipal decretou que ficava “sem efeito a parte do edital de 23 de agosto limitando o número de casas para a remoção de lixo”.¹¹⁸ Contudo, os carroceiros não voltaram ao trabalho.

O advogado alegou que a medida não interessava a eles, uma vez que se tratava de uma licença condicional que poderia ser removida novamente a qualquer momento. Estava configurada uma greve cuja principal demanda era que a instituição camarária garantisse o direito de eles trabalharem.¹¹⁹

Na sessão do dia 28 de novembro de 1873, foi lida na Câmara uma portaria do Ministério dos Negócios do Império. Nesse documento estava garantido, por um lado, o direito da população de alugar uma carroça para remover o lixo de suas casas, sem ter que pedir uma licença especial para cada moradia, e sim uma autorização coletiva. Por outro lado, o governo imperial indicava que, enquanto a empresa não tivesse o material necessário para a execução do contrato, a licença para os carroceiros deveria ser mantida “independente da designação das casas a que cada carroça pode servir”.¹²⁰ Mesmo que as licenças ainda ficassem condicionadas ao pleno funcionamento da empresa, os carroceiros decidiram voltar a trabalhar, “confiados, pois, no governo, e mesmo atualmente na maioria da Ilma. Câmara”.¹²¹

A empresa acabou não cumprindo o contrato e os carroceiros continuaram a exercer seu ofício. Em 1875, a Câmara aprovou uma série de regras para as carroças que removiam lixo, das ruas e das casas da cidade. Essa instituição tentava cercar e controlar ainda mais aqueles trabalhadores que a haviam afrontado. Estavam previstos os locais em que os condutores dos veículos poderiam descarregar o lixo, o modelo da carroça e também o horário para serviço de remoção, que deveria ser feito “somente até às 9 horas da manhã, nos meses de Outubro a Março, e até às 10, nos de Abril a Setembro”. A punição para a infração de qualquer uma das disposições seria “a multa de 30\$ e a prisão de oito dias, dobradas em caso de reincidência”.¹²²

Em fevereiro de 1876, a Câmara expediu uma portaria exigindo a rigorosa execução da postura que estipulava o horário máximo da retirada do lixo. Novamente Luiz Fortunato Filho, advogado dos carroceiros, indicou que o fiscal de Sacramento perseguia os carroceiros, pois a “a postura de 9 de Março impõe como pena uma multa pecuniária e prisão por alguns dias: não fala em mandar carroças para o depósito”, mas era isso que o fiscal estava fazendo com os veículos que recolhiam o lixo das casas, deixando, no entanto, que as carroças de limpeza pública realizassem seu serviço após esse horário.¹²³ As consequências da referida postura, como as multas, foram consideradas injustas pelos trabalhadores, que tiveram ainda as carroças levadas para o depósito, atitude tida como não autorizada por lei. Esses elementos, aliados à limitação do serviço até às nove horas da manhã, levaram os carroceiros a realizarem nova parede. O que estava em jogo, nas palavras do advogado, era o direito ao trabalho.

O Chefe de Polícia expediu uma portaria expondo que a paralisação dos carroceiros indicava uma disposição a repetir os acontecimentos,

“presenciados em 1873, de lançarem o dito lixo nas ruas, como meio de conseguirem assim a revogação da postura publicada em 9 de Março do ano passado”.¹²⁴ Assim como em 1873, ocorreram também conflitos envolvendo a população. Os moradores da casa à rua da Ajuda, nº 91 atiraram lixo na via pública, na noite de 16 de fevereiro de 1876, “depois, começaram a arremessar pedras e cacos de garrafa nos rondantes”. À primeira hora da madrugada saíram da casa reunidos “e os agredidos, que estavam a espreita”, agarraram-nos e conduziram-nos para o xadrez.¹²⁵

Como mencionado anteriormente, os carroceiros que atuavam no recolhimento do lixo eram, em sua maioria, trabalhadores autônomos e essa característica foi muito frisada na imprensa a favor deles. Na *Gazeta de Notícias* de 15 de fevereiro de 1876, foi indagado:

*Tem a Câmara algum contrato com os carroceiros que removem o lixo das casas particulares? Concede-lhes alguma garantia? Não, obriga deles que paguem uma licença, (...) com impostos, multas, prisões, depósitos. Como pretende agora impor leis a homens livres, que hão de trabalhar se quiserem? Como impor um dever àqueles que não concedem direitos?*¹²⁶

Essa argumentação embute a ideia de que os carroceiros só possuíam deveres, como licenças e impostos, e em contrapartida a Câmara não lhes assegurava nenhum direito. Seguindo esse raciocínio, a *Gazeta* afirmou que a Câmara não previu a hipótese de que os carroceiros não se sujeitariam à instituição, à qual não conferiam o direito de lhes impor condições de trabalho:

*o serviço feito desse modo não nos pode deixar vantagem, e nós não estamos encarregados de zelar pela higiene da cidade; trabalhamos para ganhar o pão que comemos; se quiserem que continuemos a trabalhar como trabalhamos, continuaremos; senão, não.*¹²⁷

O fato de a maioria deles deter os instrumentos de trabalho mostra que as greves não eram desencadeadas somente por empregados contra patrões. Essa condição indica ainda que já havia entre esses trabalhadores autônomos um processo de identificação de interesses comuns, que, nesse caso, passava pela constatação de que a Câmara cobrava uma série de deveres e não oferecia direitos em troca.

A greve ganhou bastante repercussão nos periódicos porque o lixo que deixou de ser recolhido das casas foi associado ao aumento do número, já assustador, de mortes por febre amarela. Antes da paralisação, uma carta de um leitor publicada no *Jornal do Commercio* mencionava que preocupava “os pacíficos cidadãos, que veem sobre suas cabeças (...) um medonho espectro, figurado na hórrida imagem da febre amarela”.¹²⁸ A *Gazeta de Notícias*



considerou a postura da Câmara, que obrigava a retirada do lixo até às nove horas, absurda porque foi proposta numa época em “que a febre amarela começa a tomar proporções sérias, a ponto de já haver dia em que registram dezessete casos fatais”.¹²⁹

Na sessão da Câmara Municipal em 18 de fevereiro, foi lida uma portaria do Ministério do Império acerca da remoção do lixo das casas particulares, “que se estava fazendo com prejuízo da limpeza e da salubridade pública”. O vereador Araujo Lima declarou que a disposição que restringia a retirada do lixo até às nove horas estava produzindo o mal que ele previa, “pois sempre lhe pareceu que devia ser prorrogado até o meio-dia o serviço de remoção do lixo”.¹³⁰

Na argumentação de Araujo Lima é possível verificar as relações de conflito entre as esferas municipal e central. Ele afirmou que, mesmo sendo contrário à postura, votou a seu favor, pois essa “fora solicitada pela junta de higiene pública, no intuito de facilitar o serviço da empresa encarregada da remoção do lixo das praias”. Além disso, ele não pretendia que fosse suposto que a instituição camarária

*criava embaraços à referida empresa por desrespeito para com o governo imperial, que menoscabava nesse contrato, em que até tirava à mesma Câmara o direito de inspeção e fiscalização, um serviço puramente municipal, entregando-o exclusivamente a junta de higiene pública.*¹³¹

Ao mesmo tempo que mostrava respeito ao governo imperial, o referido vereador fazia um protesto por mais uma situação em que a Câmara fora privada de sua função de inspeção e fiscalização. Araujo Lima expôs que a experiência provava ter sido vexatória a disposição que limitava o horário de recolhimento, o que apontava certa vingança e reafirmava nas entrelinhas que o órgão municipal era o mais apropriado à função. Sendo assim, propunha que a postura fosse modificada, prorrogando o recolhimento do lixo até o meio-dia, o que acabou sendo aprovado.

O ostensivo apoio da imprensa, o lixo acumulado pelas ruas e o aumento dos casos de febre amarela fizeram com que os carroceiros saíssem mais uma vez vitoriosos. Segundo a *Revista Illustrada*, de 19 de fevereiro de 1876, “afinal a Câmara Municipal, a polícia e o Ministério do Império tiveram de dar mãos à palmatória da nobre classe carroceiral” e a postura acabou sendo revogada.¹³² Ironicamente, logo após o fim da greve, a Câmara, que saiu derrotada, voltou a discutir a possibilidade de uma empresa monopolizar o serviço de retirada do lixo das casas particulares. Naquele momento, era mais importante do que nunca que o serviço não continuasse nas mãos daqueles carroceiros que tinham sido sucessivamente vitoriosos e que conseguiram frear as tentativas da Câmara de controlar e até mesmo suprimir o seu trabalho.



As leis e suas implicações também eram motivo de disputas entre outros setores da população. Em 9 de março de 1875, a Câmara aprovou uma postura determinando que em “todas as ruas e praças em que houver via férrea é proibida a parada ou estação de carros e carroças em lugar que embarace a circulação dos trens”.¹³³ Em 19 de abril do mesmo ano, negociantes do Rio de Janeiro enviaram um abaixo-assinado à instituição pedindo explicações acerca da referida postura. Eles alegaram que o Chefe de Polícia havia interpretado a lei de maneira que não valesse para “os negociantes a carregar ou descarregar as mercadorias junto aos seus estabelecimentos”. Com a troca desse oficial, o novo ocupante do cargo passou a proibir essa prática: “Uma postura que ontem teve uma interpretação, que hoje tem outra diversa e que amanhã poderá ter uma nova, é evidente que necessita ser explicada (...) pelo poder competente que neste caso é a Ilma. Câmara Municipal”.¹³⁴

Os negociantes afirmaram que o direito que tinham de carregar e descarregar as mercadorias junto aos seus estabelecimentos era “firmado solidamente por um consentimento não interrompido por espaço de centenas de anos e mais”.¹³⁵ Eles alegaram um direito costumeiro. Expressa-se, nesse sentido, um confronto entre a tradição e a modernidade, entre costume e legislação, e entre ramos já estabelecidos da economia e outros novos. Naquele período os bondes eram um símbolo da modernidade, como visto no capítulo anterior. Além disso, é importante frisar que as interpretações das leis poderiam também se basear nos costumes de uma sociedade. Os negociantes expuseram ainda que a Câmara não podia feri-los “em suas liberdades por meio de uma sujeição a companhias de bondes que pelos insignificantes serviços que prestam não podem aspirar a tanto, isto é, rebaixar os negociantes, impondo-lhes obrigações a que eles não devem, nem podem curvar-se!”.¹³⁶

Em 12 de setembro de 1875 um novo requerimento foi enviado à Câmara, desta vez contendo 722 assinaturas, número não encontrado em nenhum outro abaixo-assinado relacionado ao tema dos transportes dirigido a essa instituição. O documento parece ter sido organizado pelos detentores do negócio de carris justamente em resposta ao requerimento dos negociantes, pois se procurou salientar os benefícios dos bondes para a população. Os suplicantes pediam que a Câmara proibisse “a parada das carroças sobre trilhos seja para quem for, como sensatamente o ordenou a postura de 9 de Março”.¹³⁷

Coube à Câmara arbitrar sobre o conflito instaurado entre ramos da economia. A postura de 2 de outubro de 1875 afirmava que tomava em consideração “a representação que lhe dirigiram alguns negociantes desta praça”. Ficou resolvido que o veículo que atrapalhasse a circulação dos bondes incorreria na multa de dez mil réis. Já o “serviço de carga e descarga, quando seja impossível fazer-se do lado oposto ao trilho, deverá o condutor interrompê-lo e afastará a carroça logo que se aproxime o trem, ficando



sujeito à mesma multa de 10\$000".¹³⁸ Nesse embate, a instituição camarária colocava-se do lado dos donos das companhias de carris.

As diversas medidas da Câmara Municipal mencionadas anteriormente indicam que mesmo no período imperial havia certo controle dos trabalhadores por parte do Estado. Cocheiros e carroceiros foram objeto da legislação municipal na medida em que circulavam pelo espaço público durante a realização de seu ofício.

As posturas municipais estavam direcionadas nesse período a outros trabalhadores, como os pequenos comerciantes, os caixeiros e os trabalhadores que estacionavam seus cestos e tabuleiros na Praça das Marinhas. Assim como os cocheiros e carroceiros, esses trabalhadores também tiveram a instituição camarária como um importante espaço de negociação do que entendiam serem seus direitos.

Essas medidas foram questionadas pelos trabalhadores em duas das três greves relacionadas ao transporte ocorridas no período. Os carroceiros que retiravam lixo protestaram contra as tentativas de controle e até mesmo a extinção de sua ocupação. O fato de eles serem majoritariamente autônomos fez com que a defesa de sua causa se desse em termos do direito à liberdade de indústria, embora já aparecesse a demanda pelo direito ao trabalho.

Os trabalhadores, auxiliados por seu advogado, souberam jogar com uma importante disputa de poderes no período imperial, que envolvia o governo central e a Câmara. Nesse sentido, as leis que serviam para controlá-los também se mostravam um campo de luta, no qual uma das armas eram as interpretações dos textos legais, tendo a paralisação de um serviço essencial para a cidade – a retirada do lixo – como maior aliada. As duas paralisações dos carroceiros do lixo foram as primeiras que encontrei relacionadas a medidas da Câmara. Em 1885, os vendedores da Praça do Mercado, como indicado anteriormente, realizaram também uma greve contra o pagamento de diárias cobradas por empresários que haviam pagado à Câmara pelo arrendamento do espaço.

As diversas normas sobre o transporte e os veículos afetavam diretamente boa parte da população. A fiscalização das posturas e a aplicação de multas foi fonte de conflitos, e uma saída era recorrer à instituição camarária para tentar solucioná-los. A população igualmente enviava requerimentos e abaixo-assinados no intuito de questionar certas leis. A legislação, entretanto, não era percebida pela população apenas como controle: alguns habitantes também se dirigiam à instituição camarária para que criasse leis que solucionassem problemas de seu dia a dia.¹³⁹



2.2 O Estado republicano e o controle sobre os trabalhadores

Após a instauração do regime republicano em 1889, o problema central que deveria ser resolvido “era a organização de outro pacto de poder, que pudesse substituir o arranjo imperial com grau suficiente de estabilidade”.¹⁴⁰ Eram necessárias medidas que definissem o modo de gerenciar e governar o poder do novo Estado. Organizar o poder, segundo Paulo Alves, “significava instituir estratégias que pudessem efetivar os meios de controle e de ordem sobre toda a sociedade”.¹⁴¹

Entre as “medidas legais para definir as novas práticas que norteariam a organização dos mecanismos formais do novo Estado”¹⁴² estava o Código Penal, promulgado em 11 de outubro de 1890. O fato de esse Código ter entrado em vigência antes mesmo da primeira Consituição Federal Republicana, que vigorou a partir de 24 de fevereiro de 1891, é bastante significativo e aponta uma preocupação dos dirigentes republicanos com a ordem e o controle sobre a população.

A partir da abolição da escravidão surgiram propostas de realizar uma reforma mais ampla no Código Criminal do Império, que datava de 1831. O jurista João Vieira apresentou um anteprojeto no qual indicava uma renovação parcial do Código. Entretanto o texto foi rejeitado, pois considerava-se necessária uma revisão completa do diploma penal do Império. Com a instauração do regime republicano, Campos Sales (então ministro da Justiça) indicou Batista Pereira, que havia participado da comissão que recusou o projeto de Vieira, para organizar um novo documento. O projeto de Pereira foi rapidamente elaborado e convertido, com algumas emendas, no Código Penal da República.¹⁴³

Fernando Salla, Luís Antônio Souza e Marcos César Alvarez indicaram que o novo Código Penal representou uma ruptura “com as práticas penais do passado escravista, ao insituir a generalidade e a imparcialidade dos critérios penais”.¹⁴⁴ Os ideais de igualdade em termos jurídico-penais, que colocavam o país na linha do progresso das nações civilizadas, contudo, entravam em choque com as desigualdades percebidas como constitutivas da sociedade. Dessa forma, as leis penais funcionaram também como importante instrumento de controle social e de construção de uma ideologia burguesa do trabalho.

E qual a leitura dos trabalhadores sobre esse Código? Em dezembro de 1890, os cocheiros e carroceiros – aqueles que trabalhavam por conta própria e os empregados de companhias e cocheiras – realizaram uma greve no Rio de Janeiro. A parede foi motivada por alguns artigos do Código Penal. Grande parte dos jornais cariocas, porém, afirmou que os trabalhadores não reclamavam de aspectos presentes no Código. Chegou-se mesmo a



questionar se os trabalhadores do transporte opunham-se a alguma medida do Conselho da Intendência Municipal, como passou a ser denominada a Câmara Municipal no regime republicano. Essa instituição publicou um edital em que afirmava não ter adotado nenhuma resolução “relativamente a condutores de veículos de qualquer espécie”.¹⁴⁵

Segundo o *Jornal do Commercio*, os cocheiros e carroceiros alegavam que a parede ocorria motivada pela “notícia que tiveram que o Congresso Nacional ia decretar uma lei que punia com pena de 15 anos os cocheiros que atropelassem um indivíduo e com a de 30 anos os que fossem causa involuntária de morte de alguém”. Alguns paredistas chegaram a afirmar que o governo os mandaria degredados para Fernando de Noronha. O periódico indicou que os motivos alegados pelos trabalhadores eram infundados, pois que as penas mencionadas não estavam previstas no Código Penal. No artigo 298 deste, segundo o jornal, estava indicado que aquele que por imprudência na sua arte ou profissão cometesse ou fosse causa involuntária, direta ou indiretamente, de um homicídio, seria punido com prisão celular por dois meses a dois anos.¹⁴⁶

Os temores dos cocheiros e carroceiros foram, portanto, considerados fantasiosos pelo *Jornal do Commercio*. Deveriam ter sido malevolamente alimentados “por especuladores miseráveis, que vivem da simplicidade dos trabalhadores” e teria causado séria impressão no espírito “dócil dos pobres cocheiros”.¹⁴⁷ Essa imagem de que os trabalhadores seriam apenas uma peça usada por uma trama bem maior apareceu em outras folhas diárias.

Segundo O Paiz do dia 2 de dezembro de 1890, o Chefe de Polícia teria sido informado de que os cocheiros e carroceiros deixariam de trabalhar em razão de boatos que não passavam de “um estratagema indigno, criado nas trevas por inimigos da pátria, que nem mesmo mediram as consequências da ignomínia, iludindo aos cocheiros e exacerbando o espírito público”.¹⁴⁸ Os inventores do boato, que manipularam “esses bons trabalhadores”, foram classificados como inimigos da República. Essa afirmação combina justamente com a posição de defensor do regime republicano de O Paiz.¹⁴⁹ É preciso considerar o fato de a instituição republicana ser nova no país. Se, por um lado, isso representava para os trabalhadores o anseio de participar do recém-criado regime, por outro – no entendimento das classes dominantes no poder –, qualquer movimento que fugisse da ordem era visto como inimigo da República.

A voz dissonante nesse contexto foi a edição do mesmo dia da Gazeta da Tarde. O periódico indicou que uma comissão de carroceiros se dirigiu ao escritório do jornal e mostrou que não estava armada de tão pouca razão, “como geralmente se supõe, pois se não existe a tal postura de que tanto se falou ontem, existem na reforma judiciária do Sr. Campos Salles as seguintes



draconianas disposições, contra as quais se rebelaram os carroceiros". A comissão teria citado o artigo 298, mencionado anteriormente, e os parágrafos 39 e 41 do artigo 295, pedindo a revogação ou atenuação dos mesmos.

De acordo com o Código Penal, o artigo 295 estava inserido no Título X, que versava sobre os crimes contra a segurança de pessoa e vida, e no Capítulo I, sobre homicídio. Segundo a definição do artigo:

Para que se repute mortal, no sentido legal, uma lesão corporal, é indispensável que seja causa eficiente da morte por sua natureza e sede, ou por ter sido praticado sobre pessoa cuja constituição ou estado mórbido anterior concorram para torná-la irremediavelmente mortal.¹⁵⁰

Já o artigo 298, citado pelos carroceiros e pelos jornais, era o artigo 297 na redação final do Código e o texto é o mesmo daquele exposto nos periódicos.

Um editorial publicado no *Diário Oficial* em 3 de dezembro de 1890 apontou que o artigo 298 não era exclusivamente destinado aos cocheiros, mas se estendia "a outras profissões como médicos e farmacêuticos". O texto, que não fora assinado, expunha que a punição prevista não era uma novidade introduzida pelo novo Código Criminal, pois "já se achava incorporado à nossa legislação penal, como consta o art. 19 da lei 2.033 de 20 de setembro de 1871". Essa disposição, ao invés de agravar, "serviu para atenuar o regime comum do Código Criminal da monarquia, que nos artigos 192 e seguintes punia todos os crimes de homicídio com o mesmo rigor".¹⁵¹

Embora vários textos na imprensa tentassem apontar que o artigo do novo Código Penal não dizia respeito unicamente aos cocheiros e carroceiros, estes consideraram que o item lhes atingia. Como visto no primeiro capítulo, os acidentes envolvendo veículos eram constantes e representavam um dos maiores pontos de conflito entre os trabalhadores e os usuários, sendo os primeiros acusados e altamente detratados pela imprensa. Em 1890, particularmente, havia ocorrido um atropelamento de uma criança, que causou comoção e protesto da população. Era, portanto, uma preocupação real para os que conduziam os carros qualquer lei que incidisse sobre esse aspecto.

Outro argumento utilizado para desqualificar a greve era que o artigo não representava uma novidade em relação à legislação do período imperial. A Proclamação da República teve impacto no movimento operário carioca e despertou anseios e expectativas de participação política. Ainda que não fosse algo novo, naquele momento específico o Código Penal significou uma oportunidade de os cocheiros e carroceiros manifestarem-se na nova ordem, através da greve. Destaco que essa foi a primeira paralisação que reuniu praticamente toda a categoria, incluindo os cocheiros e carroceiros que trabalhavam nas empresas e também por conta própria.



O trecho da *Gazeta da Tarde* citado anteriormente permite visualizar os carroceiros não apenas como manipuláveis e ludibriados por forças que os usavam para alcançar motivos maiores. Pelo contrário, a comissão que foi ao jornal indica que eles eram sujeitos ativos e conscientes de suas demandas, e que sabiam, sim, contra e pelo que lutavam.¹⁵² Os trabalhadores apontaram exatamente os artigos dos quais discordavam. Assim, desmentiam a afirmação publicada no jornal *Diário de Notícias* segundo a qual o Código Penal não era a referência mencionada pelos cabeças da greve “principalmente porque o código ainda é pouco conhecido, mesmo por parte da gente letrada do país”.¹⁵³

Se nas greves anteriores os carroceiros do lixo haviam sido vitoriosos, o mesmo não ocorreu na greve de 1890. O relatório referente a esse ano, feito pelo ministro da Justiça, citou (na parte sobre tranquilidade pública) a greve dos cocheiros e carroceiros como um dos dois fatos que puseram em sobressalto a população da Capital. Nesse documento, os trabalhadores foram descritos como manipulados, cuja ignorância foi explorada por “agitadores vulgares”. Segundo o relatório, o pretexto invocado “era a severidade das disposições, posteriormente modificadas, do art. 204 do novo Código Penal”.¹⁵⁴ Esse artigo dizia respeito aos crimes contra a liberdade de trabalho e, embora não citasse a palavra, versava sobre a greve.

Em 9 de dezembro de 1890, seis dias após terminada a paralisação dos cocheiros e carroceiros, o Centro do Partido Operário, liderado pelo tenente Vinhaes, entregou uma representação ao chefe do Governo Provisório. No documento foram tecidos elogios ao “cidadão generalíssimo” e apresentados os artigos do Código Penal que poderiam converter o povo em uma nova escravidão.¹⁵⁵ Os artigos eram relativos ao capítulo VI, que tratava dos crimes contra a liberdade de trabalho e aquele mencionado pelo ministro.

O mesmo Centro havia publicado, na *Gazeta de Notícias*, uma nota durante a greve dos cocheiros e carroceiros afirmando que não foi um dos organizadores da paralisação, tida como responsável por “lastimáveis acontecimentos”.¹⁵⁶ Assim, o Centro do Partido Operário teve sua vontade atendida, diferentemente das reivindicações dos cocheiros e carroceiros, pois em nenhum momento foi mencionado que eles iam contra os artigos relativos às greves. De qualquer forma, foi a ostentação de força por parte do movimento dos cocheiros e carroceiros que fez o ministro aprovar as mudanças em alguns dos artigos relativos às paralisações.

No dia 12 do mesmo mês, o Governo Provisório da República decretou transformações nos artigos 205 e 206. O que antes era:

*Art. 205. Seduzir ou aliciar operários ou trabalhadores para deixarem os estabelecimentos em que forem empregados, sob promessa de recompensa, ou ameaça de algum mal.*¹⁵⁷



Passou a ser:

*Desviar operários dos estabelecimentos em que forem empregados por meio de ameaças e constrangimento.*¹⁵⁸

Antes:

*Art. 206. Causar ou provocar cessação ou suspensão de trabalho, para impor aos operários ou patrões aumento ou diminuição do serviço ou salário.*¹⁵⁹

Depois:

*Causar ou provocar cessação ou suspensão de trabalho, por meio de ameaças ou violências, para impor aos operários ou patrões o aumento ou diminuição de serviço ou salário.*¹⁶⁰

As alterações foram orientadas pela intenção de não criminalizar qualquer greve, mas aquelas em que houvesse ameaças e uso de violência para impedir que outros trabalhassem. As punições, todavia, continuaram exatamente as mesmas: prisão celular de um a três meses para os dois artigos, além de multa de 200 a 500 mil réis para o 205.

O Código Penal também teve impacto direto sobre os trabalhadores da Primeira República, entre outros motivos, pelo seu artigo 399. Este, como citado brevemente no capítulo anterior, previa a punição de 15 dias aos que deixassem “de exercer profissão, ofício, ou qualquer mister em que ganhe a vida, não possuindo meios de subsistência e domicílio certo em que habite; prover a subsistência por meio de ocupação proibida por lei, ou manifestamente ofensiva da moral e dos bons costumes”.¹⁶¹

No projeto de modernização da sociedade brasileira atribuído de cima para baixo, as classes populares deveriam ser integradas à civilização justamente pelo trabalho. Erika Bastos Arantes indicou que o “conceito de vadiagem, incorporado ao novo Código Penal na categoria de ‘contravenções’, estava sendo (re)construído em contraposição à positivação do trabalho”.¹⁶² No projeto de uma nova sociedade, o bom cidadão era identificado como o bom trabalhador e a ociosidade era considerada uma ameaça à ordem.¹⁶³

A perseguição aos considerados vadios e ociosos, que já existia, intensificou-se na República. Segundo Leriche de Castro Garzoni, a vadiagem era justamente um dos motivos mais recorrentes de prisões de trabalhadores.¹⁶⁴ Por sua vez, Arantes observou que a abrangência do artigo 399 fazia com que a definição de vadios fosse, primeiramente, uma atribuição dos policiais, facilitando “as prisões justificadas apenas na suspeição ou que, no fundo, se baseava em questões pessoais entre a autoridade policial e o acusado”.¹⁶⁵

A repressão policial foi uma das faces encaradas pela população no processo de formação do mercado de trabalho assalariado. Sob o signo da



“vadiagem”, eram perseguidas práticas costumeiras dos trabalhadores cariocas do período e que passaram a ser estigmatizadas pela nova ordem. Dessa forma, trabalhadores eram presos por estar descansando, bebendo parati com os amigos ou jogando. Além disso, eram reprimidos ainda os que simplesmente não encontravam trabalho, realidade não pouco usual no Rio de Janeiro do final do século XIX e início do XX, como denunciou o jornal *A Noite*:

Trata-se de um dos mais sérios problemas do nosso proletariado. Vão de manhã cedo aos logradouros públicos, corram o Passeio, a Praça 15 de Novembro, os diversos cais, o mercado velho e novo, a praia de Santa Luzia, e depois digam que dolorosa impressão trouxeram de lá. Nós vimos e contamos 180 operários que dormiam ao relento. Conversamos com muitos deles. Todos contam a mesma história: a fábrica, o trabalho, esperança de arranjar serviço para o futuro. Não se trata, absolutamente, de vagabundagem, trata-se de operários!¹⁶⁶

A ampla gama de crimes previstos no artigo 399 constituiu a segunda principal causa de prisão na Casa de Detenção de trabalhadores ligados ao transporte, entre 1890 e 1906.

Quanto ao controle sobre o transporte e os trabalhadores nele envolvidos, cabia ao Estado republicano as atribuições de poderes, que estavam relacionadas à própria organização do novo regime. Em 1º de fevereiro de 1892, um decreto federal instituiu que “ao Chefe de Polícia compete superintender o serviço de veículos”. A lei federal do dia 20 de setembro do mesmo ano, entretanto, organizava o Distrito Federal e atribuía ao Conselho Municipal, nome dado à antiga Câmara Municipal, o encargo de regular os serviços referentes à viação urbana (art. 15º, parágrafo 20º), como também o livre trânsito das ruas (art. 15º, parágrafo 23º).¹⁶⁷

Essa lei trazia importantes apontamentos relativos à organização municipal do Rio de Janeiro. A grande novidade foi a instituição do Poder Executivo municipal, que não existia até então e que deveria ser exercido pelo prefeito. Este seria nomeado pelo presidente da República, com aprovação do Senado Federal.¹⁶⁸ O fato de ser indicado, segundo Elisabeth von der Weid, fazia com que o prefeito fosse uma figura de ligação entre o Conselho Municipal e o governo federal, e que corresponder às expectativas de quem lhe havia delegado o poder era decisivo para a sua permanência no cargo.¹⁶⁹ Já Marcelo de Souza Magalhães afirmou que, “não importando tanto a origem da delegação de seus poderes”, os prefeitos “atuaram de forma relativamente autônoma, por vezes indo de encontro aos interesses do governo da União”.¹⁷⁰

O prefeito, segundo o regimento, tinha o poder de vetar atos aprovados pelo Conselho Municipal. O Senado Federal julgaria os vetos do prefeito, situando-se assim numa esfera privilegiada. Américo Freire ressaltou que, apesar das medidas que objetivavam o enfraquecimento político do Conselho



Municipal, tais como a interferência senatorial e a presença do Executivo local, não foi promulgada “nenhuma medida que retirasse daquele órgão suas mais importantes atribuições na gestão dos negócios municipais”.¹⁷¹

O primeiro Código de Posturas do período republicano data de 1894. A respeito dos transportes e de seus trabalhadores, o texto era o mesmo do Código de Posturas de 1854. O Código republicano repetia uma medida adotada no período anterior: a inclusão, na parte final do documento, de novas leis e decretos. Portanto, o Código de 1894 trazia um histórico de medidas que remetiam ao regime imperial e que ainda vigoravam.

A grande novidade do período republicano, relativa à regulação dos trabalhadores por parte do Conselho Municipal, foi o decreto de 2 de outubro de 1896, que versava sobre o “exercício da profissão de motorneiro de carros elétricos”. Como vimos no primeiro capítulo do livro, os bondes elétricos passaram a circular na cidade do Rio de Janeiro em 8 de outubro de 1892. O órgão municipal objetivava legislar sobre uma nova profissão que surgia: a dos condutores desses veículos, chamados de motorneiros.

O decreto foi complementado por outro, de 9 de janeiro de 1897, que estabelecia o regulamento para o exercício da profissão de motorneiro. Estava estipulado, por exemplo, que para a obtenção da habilitação de motorneiro os candidatos deveriam “requerer à Prefeitura o respectivo exame, juntando no requerimento um ou mais documentos assinados por engenheiros eletricitas, mostrando que tem praticado nas oficinas de eletricidade ou em carros elétricos”.¹⁷²

O exame seria composto por uma parte teórica e outra prática. Na primeira, os candidatos deveriam descrever as peças que influíam sobre a marcha e a parada dos carros elétricos, além dos problemas que poderiam ocorrer. Já a prova prática constava

*do conhecimento do funcionamento dos freios para fazer parar ou evitar perigos, do modo de conduzir e dirigir um carro elétrico na linha, devendo a comissão examinadora, em carro para isso destinado, ajuizar da atenção, calma, perícia e agilidade do examinado.*¹⁷³

Assim, aqueles que pretendiam exercer a profissão deveriam ter um conhecimento técnico substancial, que incluía não só a condução propriamente dita do veículo, mas também sua mecânica e formas de evitar acidentes. A comissão examinadora seria nomeada pelo diretor de Obras e Viação, e seria composta de um presidente, o fiscal dos carris, e de dois examinadores eletricitas.

Estava ainda previsto no documento que sempre que ocorresse algum acidente, o engenheiro fiscal instauraria um inquérito a respeito. Do resultado do inquérito dependeria a suspensão do motorneiro do carro que ocasionou o



acidente, ou a cassação de seu título, no caso de reincidências. A suspensão do motorneiro não poderia exceder 60 dias, e durante esse período ele não poderia “exercer a profissão em nenhuma das Companhias de Carris do Distrito Federal”.¹⁷⁴ Tanto no caso de suspensão como no de cassação, as companhias seriam devidamente informadas, para não contratarem trabalhadores que não estivessem na legalidade.

Ainda que os cocheiros já fossem submetidos a um exame e tivessem que obter uma licença da Câmara desde 1853, o regulamento de 1896 trazia uma nova dimensão acerca do controle dos trabalhadores. Anteriormente, os cocheiros receberiam uma multa ou seriam detidos caso não possuíssem a licença; no caso dos motorneiros era a companhia de carris que seria multada por manter um trabalhador não titulado. Ficou estipulada ainda, no regulamento, a fiscalização para verificar se as empresas estavam cumprindo a lei. Essa mudança pode ser entendida pelo fato de que os cocheiros podiam trabalhar por conta própria, enquanto os motorneiros somente podiam ser empregados das empresas. De qualquer forma, isso significava ainda uma maior intromissão do Estado nas relações de trabalho, ao definir quem as companhias poderiam ou não contratar.

Os motorneiros, porém, não deixaram de ter penas previstas, como mencionado acima. Os acidentes foram escolhidos como principal fator de punição desses trabalhadores. As sanções eram também bastante diferentes das designadas para os cocheiros. Os motorneiros poderiam ser suspensos e perder o título, sendo impedidos de trabalhar nesse período.

Dois anos depois, em 1899, surgiu a discussão de um regulamento sobre o transporte, agora proposto pela polícia do Distrito Federal. Nesse ano foi formada uma comissão com o intuito de discutir os pontos do regulamento, e que incluía entre seus membros Zeferino de Faria, advogado da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, Felix Pacheco (como representante da imprensa) e Pestana de Aguiar, inspetor de veículos. Contudo, a comissão foi dissolvida devido à saída do inspetor. O relatório final, assinado unicamente pelo representante dos cocheiros, discutia a tabela de tarifas cobrada pelos serviços de transporte. Os eventos que se seguiram indicam que esse relatório não foi levado em conta pelas autoridades competentes.

Em 14 de novembro desse ano foi decretado o regulamento para o serviço de inspeção de veículos. Trata-se do mais minucioso documento produzido até então, no que concerne ao controle sobre os trabalhadores do transporte. Seu conteúdo era dividido em 12 capítulos. O primeiro referia-se à organização da própria inspetoria de veículos, serviço que seria feito por um inspetor, dois auxiliares e três agentes externos.¹⁷⁵

No segundo capítulo, determinava-se que não poderia ser “admitido a guiar veículo de qualquer espécie, quem não se mostrar devidamente habilitado,



com exame prático e matrícula na inspetoria de veículos”.¹⁷⁶ Isso não era exatamente uma novidade, pois desde 1853 os cocheiros deveriam ser matriculados na polícia e prestar um exame para isso. A inovação era abranger os carroceiros e motorneiros. De qualquer forma, o procedimento para se realizar a avaliação incluía a apresentação da certidão de idade, ou outro documento que provasse que o requerente era maior, além de “atestado de conduta, passado pelas autoridades policiais da circunscrição em que residir”. Os trabalhadores viam-se, assim, dependentes do arbítrio de policiais para lhes darem o atestado.

Após o exame, os solicitantes deveriam dar entrada na matrícula, que exigia, entre outras coisas, uma “declaração de identidade do requeute por duas pessoas idôneas”.¹⁷⁷ Caso os documentos estivessem corretos, o trabalhador receberia uma carteira. É preciso lembrar que cada etapa embutia o pagamento de emolumentos. Aos cocheiros, carroceiros e motorneiros devidamente autorizados foram imputadas diversas regras, como a de portar a referida carteira estando em serviço, juntamente com a certidão do pagamento do imposto.

O regulamento previa também que os trabalhadores do transporte que causassem danos por imprudência ou imperícia ficariam sujeitos a pagar indenizações pecuniárias aos prejudicados, quantia que seria definida por peritos nomeados pelo 1º Delegado Auxiliar. Nenhum cocheiro, carroceiro ou motorneiro poderia “despedir-se do patrão ou empresa em que estiver servindo, sem prévio aviso de oito dias, salvo o caso de falta de pagamento, do que dará imediato conhecimento à inspetoria”.¹⁷⁸ A obrigação do aviso prévio por parte dos trabalhadores já vinha desde 1853, mas agora o regulamento obrigava os donos, diretores e gerentes de estabelecimentos de transporte a não demitirem os empregados sem aviso prévio de oito dias, salvo exceções. Estas constavam na indenização do empregado pelo que ele deveria receber em tal prazo, ou tendo o trabalhador “cometido alguma falta no cumprimento de seus deveres”.¹⁷⁹ Ainda que o documento previsse uma intervenção nas relações trabalhistas, patrões e empregados não estavam em pé de igualdade, já que os primeiros poderiam demitir os últimos em caso de descumprimento de dever, cujos termos eram decididos pelos empregadores.

Além dessa regra referente aos patrões, eles eram obrigados “a facilitar a visita da autoridade policial em seus estabelecimentos para o fim de verificar se os veículos” estavam nos termos do regulamento, bem como o número de funcionários, estado de asseio e conservação dos veículos.¹⁸⁰ As multas e as infrações das disposições do regulamento eram diferenciadas para os patrões e os empregados: dos primeiros, era cobrada apenas a metade do valor estipulado aos últimos.

Os cocheiros, carroceiros e motorneiros, por sua vez, poderiam ter suas carteiras cassadas caso fosse desfavorável a eles “o atestado de conduta passado



pelo último patrão, ficando salvo ao interessado o direito de demonstrar ao 1º delegado auxiliar, com informação do inspetor de veículos, a falsidade e im procedência do atestado”.¹⁸¹ Eles seriam punidos ainda se cometessem qualquer delito ou reincidissem na infração do regulamento.

A execução do regulamento demonstra claramente como os cocheiros foram desprezados nas determinações que incidiam diretamente sobre seu trabalho. Em carta publicada no *Jornal do Comercio* em 18 de janeiro de 1900, o Dr. Rego de Barros, 1º Delegado Auxiliar, frisou que não teve nenhuma participação na elaboração do regulamento sobre o transporte:

Apenas tomei conhecimento de suas disposições, convidei os Diretores de diversas companhias de bondes para se reunirem em minha sala de trabalho e aí, depois de fazer-lhes a leitura de seus artigos, perguntei-lhes se tinham alguma observação a fazer ou algum alvitre a sugerir contra os mesmos.

*Depois de algum tempo de conferência com os Diretores, chegamos a acordo quanto ao modo de executar o Regulamento.*¹⁸²

O dito regulamento foi considerado o estopim da paralisação iniciada em 15 de janeiro de 1900. A própria data em que estourou a greve estava relacionada a esse documento, pois o dia 15 era o último dia de prazo para que os trabalhadores cumprissem as determinações.¹⁸³ A *Gazeta de Notícias* observou que a parede foi consequência da falta de esclarecimentos prévios, por parte da polícia, de detalhes do novo regulamento. Segundo o periódico, não era possível compreender por que a polícia não se pronunciava a respeito do boato que corria de que os cocheiros seriam fotografados por essa instituição.¹⁸⁴

Apesar de o governo ter tratado a obrigatoriedade da fotografia como rumor, o *Jornal do Brasil* esclareceu que, para os trabalhadores, essa era uma exigência verdadeira, mesmo que não constasse no regulamento. Os cocheiros alegaram que algumas empresas, como a São Christovão, afixaram boletins impondo a fotografia para identidade do trabalhador, e que a inspetoria de veículo também a exigia.

De fato, a questão da fotografia foi, no período da greve, o motivo que levou o Chefe de Polícia a lançar, logo no primeiro dia do movimento, um boletim deixando claro que o novo regulamento de inspeção de veículos não “determina que os cocheiros sejam fotografados”.¹⁸⁵ Um estúdio fotográfico da cidade aproveitou a situação e propagou que a solução do governo ante a greve, na parte que obrigava os cocheiros a tirarem retratos na polícia, era “dar-lhes plena liberdade de escolha de seus fotógrafos”.¹⁸⁶

Mas por que se deixar fotografar na polícia era considerado pelos trabalhadores como algo ruim? Todos os jornais explicaram que esse era um





procedimento dispensado, até então, aos gatunos. Um funcionário do serviço de antropometria daquela instituição escreveu que a foto servia justamente para identificação, para que o sujeito não aparecesse com qualquer nome que lhe ocorresse.¹⁸⁷ Dessa forma, ao serem obrigados a tirar retratos, os cocheiros viam-se comparados aos larápios. A demanda dos cocheiros pelo fim da exigência da fotografia estava ligada, portanto, ao aspecto simbólico que representava. Esse era o aperfeiçoamento do controle policial sobre os trabalhadores.

A fotografia compulsória como forma de controle dos trabalhadores também foi uma estratégia adotada em outros países. Em 14 de abril de 1899, a Capital da Argentina amanheceu sem coches de aluguel, pois os cocheiros protestavam contra duas disposições municipais. A primeira estabelecia, como condição para poder circular, a obrigação de juntar a carteira dos cocheiros uma fotografia, além de deixar uma cópia na Intendência. A segunda criava um novo registro de coches em que só poderiam matricular-se aqueles que apresentaram a fotografia. Os trabalhadores entraram em greve contra o estigma presente no fato de ser objeto de identificação estatal, que consistiria em serem retratos como se fazia com os ladrões e criminosos vulgares.¹⁸⁸

Após o término da paralisação dos trabalhadores do transporte no Rio, em 17 de janeiro, a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros entregou ao ministro da Justiça um documento contendo demandas da categoria. O próprio texto da petição declarou que essa defesa de interesses ia além “dos limitados fins definidos em seus estatutos”.¹⁸⁹ Essa associação, como veremos mais detalhadamente no quarto capítulo, foi criada em 17 de abril de 1881, e constava no seu estatuto a função de “socorrer os associados e suas famílias”.¹⁹⁰

A petição entregue pelos trabalhadores expôs que a paralisação do serviço de transportes foi mais motivada pela interpretação dada pela polícia sobre o regulamento do que pelas disposições em si. A petição indicou que o artigo 42 do regulamento preceituava que, após a publicação do mesmo, os trabalhadores deveriam comparecer à Inspetoria de Veículos para retificarem suas matrículas, sendo aceitas as cartas de exame expedidas até aquela data.

Contudo, a todo trabalhador que chegava naquela repartição para fazer a retificação “era exigido o pagamento da quantia marcada para o exame no art. 41, cerca de 20\$, mais do que aquilo a que eram obrigados, que vem a ser os emolumentos para a matrícula, que importam em 5\$, para condutores de carros com quatro rodas” e 3\$ no caso de qualquer outro.¹⁹¹ Contra essa exigência ilegal, alguns interessados reclamaram o cumprimento da lei junto ao 1º Delegado Auxiliar. Este, por sua vez, teria reduzido a taxa a 12 mil e 500 réis, o que ainda excedia ao estabelecido.

O requerimento comentava ainda algumas disposições do regulamento, como o artigo 36, que determinava a remissão do veículo para o Depósito Público.





Foi alegado que não era justo os cocheiros e carroceiros serem duplamente punidos, pois além de terem suas carteiras apreendidas, a remoção do veículo acarretaria despesas para a sua retirada. Já os artigos 27 a 29 estipulavam que os donos, diretores e gerentes de empresas de transporte de qualquer natureza, “eram obrigados a terem um livro de registro de seu pessoal, cujo movimento devem comunicar mensalmente a Polícia”. Os trabalhadores argumentavam que essa medida era compreensível para as grandes companhias, mas não para os particulares e, principalmente, quando o proprietário do veículo também era o cocheiro, visto que ficariam “obrigados a uma penosa escrituração”.¹⁹²

Quanto à obrigação de os trabalhadores darem aviso prévio de oito dias quando pretendessem retirar-se do serviço, o requerimento alegou que essa era uma determinação que já existia, e que o novo regulamento instituía a mesma medida em relação aos patrões. A deliberação, entretanto, não poderia permanecer, pois os trabalhadores estavam “habituaados ao império da liberdade” e a prova disso era que, “embora em vigor, nunca foi executada”.¹⁹³

Os trabalhadores reclamavam ainda da disposição que exigia a tabuleta de “impedido” para os veículos de carga:

*Não estão eles nas mesmas condições que os de passageiros, pois não podem ser obrigados ao serviço de quem os chame e só os fretam mediante prévio ajuste. Atendida esta reclamação evitar-se-á um motivo de contenda, que pode bem ser explorado, como infração do Regulamento a fim de fazer extorsões aqueles que mais tímidos se mostrarem.*¹⁹⁴

Os trabalhadores previam, muito provavelmente baseados em experiência anterior, que a medida do regulamento poderia ser fonte de extorsões por parte dos policiais.

Após a denúncia feita pela associação dos cocheiros a respeito de cobranças indevidas por parte da inspetoria de veículos, os periódicos noticiaram amplamente o escândalo. Em 19 de janeiro, o *Jornal do Commercio* publicou na íntegra o requerimento dos cocheiros. Na edição de 23 de janeiro, a *Gazeta de Notícias*, sob o título “sindicato das carteiras”, apontou que alguns dos funcionários da inspetoria perseguiram “aqueles que estão sob sua alçada, extorquindo-lhes dinheiro e cometendo toda a sorte de desatinos, tais como venda de exames de habilitação, cobrança de corretagens sobre as novas carteiras etc.”.¹⁹⁵

As denúncias tiveram efeito, pois no próprio dia 19 de janeiro o Chefe de Polícia enviou um ofício ao 1º Delegado Auxiliar determinando que respondesse, “com toda brevidade possível, as referências que lhe são feitas na representação pública hoje pelo *Jornal do Commercio*”.¹⁹⁶ Um inquérito foi aberto para apurar as reclamações. Ao que tudo indica, esse escândalo, juntamente com as críticas que sofreu pela postura da polícia de não ter evitado



a greve, fez com que João Brasil Silvado, chefe da instituição, pedisse sua demissão no dia 25 de janeiro.

Além de terem sido ouvidos sobre os abusos que vinham sendo cometidos pela inspetoria de veículos, os cocheiros e carroceiros tiveram outra vitória. No dia 20 de janeiro o ministro da Justiça, Epiácio Pessoa, emitiu um despacho em que acatava todos os pedidos de mudança indicados na representação enviada pela Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros.¹⁹⁷

Após o término da greve, a Intendência Municipal do Rio de Janeiro enviou um documento ao Governo Federal em que expunha a incompatibilidade de haver dois regulamentos sobre os motorneiros. O Legislativo municipal alegava que, desde o “Regimento das Câmaras” de 1828, era o responsável “pelas disposições referentes à viação urbana”. Teria sido, portanto, utilizando-se “de um direito legítimo” que esse órgão havia elaborado o regulamento sobre os condutores dos bondes elétricos. Já o regulamento policial que incidia sobre o mesmo assunto iria “desorganizar serviço de tanta relevância e já regularizado”. Além disso, a Intendência deixou claro que um grande problema ocorria porque o regulamento policial feria “as posturas municipais na parte relativa às multas que devem ser impostas às Companhias de Carris, no caso de infrações”. Ao invés de constituírem renda municipal, as multas, pelo regulamento da Polícia, iriam para o cofre federal.¹⁹⁸ Trata-se, portanto, de mais um exemplo de disputas entre esferas do governo sobre a regulamentação do lucrativo negócio dos carris.

Em relação às atribuições de poderes, no final de 1898 foi sancionado um decreto pelo presidente Campos Sales que determinava, entre outras coisas, uma maior liberdade de atuação do prefeito frente ao Legislativo municipal. O Governo Federal procurava também assegurar o seu controle sobre a administração carioca por medidas como a que permitia ao presidente demitir o prefeito a qualquer momento.¹⁹⁹

O controle por parte do Governo Federal foi reforçado pela reforma de 1902, que determinou que a nomeação do prefeito do Rio de Janeiro passaria a dispensar a anuência do Senado. Essa reforma estava em consonância com as intenções do presidente Rodrigues Alves, que visava promover uma série de transformações no espaço urbano carioca. Entre as medidas sancionadas, estava o adiamento do pleito municipal e o recesso do Conselho por seis meses, o que configurou a ditadura do prefeito. O presidente inovou ao escolher para o Executivo municipal alguém que estava fora dos círculos políticos republicanos, mas que era adequado às pretensões de reformas urbanas, precisamente o engenheiro Francisco Pereira Passos.²⁰⁰

Em 1904, Rodrigues Alves aumentou ainda mais os poderes do prefeito em detrimento do Conselho Municipal. O prefeito foi designado, segundo Freire, como “principal condutor da máquina administrativa, com a chave



do cofre municipal na mão, pois era dele a iniciativa de despesa, e com ampla liberdade para admitir ou demitir funcionários”.²⁰¹ Enquanto isso, a nova legislação instituiu o Conselho como “um órgão mais voltado para a regulação das atividades rotineiras da administração, sem iniciativa e maior capacidade na condução dos negócios da municipalidade”.²⁰²

Durante a administração do prefeito Pereira Passos (29/12/1902 a 15/11/1906), a maior intervenção na área do transporte de veículos deu-se em relação ao direcionamento do tráfego. A regulação do trânsito, nesse período, foi mais intensa do que em qualquer administração anterior e estava ligada justamente às reformas no espaço urbano carioca. Em 5 de agosto de 1904, foi promulgado pelo prefeito um decreto que regulava a “direção de veículos nas ruas Marquês de Abrantes e Senador Vergueiro”, levando-se em conta que “os trabalhos de aterro da praia de Botafogo têm aumentado consideravelmente o trânsito de veículos em demanda nessa parte da cidade”.²⁰³ Já o decreto 521, de 19 de abril de 1905, regulava a direção do trânsito de veículos na rua Camerino e na rua da Saúde, considerando-se as “demolições e obras de calçamento em andamento” em ambos os logradouros.²⁰⁴

Algumas medidas diziam respeito mais diretamente aos trabalhadores do transporte. Depois de receber uma denúncia de que os carroceiros que faziam ponto no Largo do Machado estavam praticando atos contra a moral, Pereira Passos ordenou que eles abandonassem o local. Os carroceiros, por sua vez, enviaram um abaixo-assinado à prefeitura informando que as queixas eram infundadas, e que eles ocupavam o referido ponto por mais de 30 anos. Alegaram, ainda, que a mudança de local representou uma perda de quase 70% do faturamento, “o que contribui para uma falta enorme em cumprimento as leis municipais”.²⁰⁵ É possível perceber a utilização de um recurso que vinha desde o período imperial, em que os requerentes negociavam com os poderes afirmando que, caso conseguissem o que pediam, poderiam pagar regularmente os emolumentos. O que mudou substancialmente foi que, agora, os trabalhadores tentavam negociar com o prefeito, figura maior na administração municipal, e não mais com o Poder Legislativo municipal.

Em alguns casos, Pereira Passos atendeu às demandas da população e alterou as leis. No início de 1905, pequenos lavradores da região suburbana do Distrito Federal enviaram ao prefeito uma representação “pedindo que fique restrita à cidade propriamente dita a área em que é proibido o trânsito de cargueiros atrelados uns aos outros”.²⁰⁶ Pereira Passos afirmou que o objetivo do decreto era facilitar a circulação nas ruas da cidade e evitar o perigo que poderia acarretar o constante trânsito desses veículos.²⁰⁷ No texto do decreto, aparecem outros motivos para a proibição, pois indicava que o transporte urbano de cargas sobre animais, “além de ser muito lento, perigoso e antiestético”, era “incompatível com o grau de adiantamento e



civilização a que já atingiu esta cidade”.²⁰⁸ Os cargueiros, portanto, estariam em desacordo com a imagem de civilizada que se pretendia para aquele espaço urbano. A área na qual os requerentes habitavam, no entanto, era pouco povoada e “o trânsito de cargueiros atrelados pode ser permitido sem maior inconveniente”.²⁰⁹ O prefeito acabou por alterar o decreto, excetuando a zona dos requerentes.

No início de janeiro de 1904, estourou uma greve de cocheiros e carroceiros; o jornal *O Paiz* informou que os fundamentos da paralisação eram desconhecidos. Havia, segundo o periódico, versões desencontradas, algumas atribuindo os motivos “à fixação de um limite de peso máximo para as cargas das carroças, e outros, ao aumento do imposto sobre veículos, só mais tarde se soube que ela era originada pelo imposto votado pela municipalidade de 3\$ por cabeça de cada animal”.²¹⁰ Esse imposto foi promulgado pela Câmara Municipal em 1902, mas a cobrança só foi posta em vigor por Pereira Passos.

O prefeito foi pessoalmente informar ao presidente da República que a greve havia sido motivada pelo imposto de 3\$ por animal, mas que ele deveria ser pago pelos proprietários das carroças, e não pelos carroceiros, cuja petição atendera. O periódico *O Paiz* indicou que os donos das carroças exigiam de seus empregados o desconto de 5\$ a 10\$ nos honorários mensais e “como os pobres dos cocheiros não se podem conformar com tão grande desconto em seus ordenados, os patrões aconselham a greve como meio de fazer a prefeitura recuar do seu propósito”.²¹¹ Os patrões, portanto, foram tidos como os reais promotores da parede, pois ao taxar indevidamente os empregados, tê-los-iam induzido ao levante com o propósito de que o imposto deixasse de ser cobrado.

Os cocheiros e carroceiros reclamavam contra um imposto cujo pagamento não lhes era obrigação, mas que de fato recaía sobre seus ombros, pois era descontado de seus honorários. Ao que tudo indica, os patrões utilizaram os empregados para conseguir extinguir o imposto. Contudo, “o tiro saiu pela culatra”, pois ao final da paralisação a taxa não foi revogada e os patrões tiveram que garantir que os trabalhadores não seriam onerados. Manipulados ou não, os cocheiros e carroceiros conseguiram atingir seus objetivos com a greve, evitando o pagamento de taxas que lhes eram indevidas.

Ainda na administração de Pereira Passos foi publicada, em 1905, a Consolidação das leis e posturas municipais. Trata-se, sem dúvida, da maior compilação de leis relativas à cidade do Rio de Janeiro, dividida em dois volumes, sendo o primeiro deles concernente à legislação federal. Neste, a questão do transporte é indicada nos contratos de concessão de linhas de carris (que deveriam ser aprovados pelo Governo Federal) e no regulamento policial sobre o trânsito de veículos, de 1889.



O segundo volume versava sobre a legislação distrital e organizou no corpo do texto as várias determinações anteriores. A obra está distribuída em partes que trazem artigos. Em relação ao transporte de veículos e seus trabalhadores, foram designadas 19 delas. A parte 41 era destinada às “Disposições gerais relativas a veículos e cocheiros”. Além da obrigatoriedade de obter licença da municipalidade e estar competentemente matriculados na Repartição da Polícia, como promulgado nos Códigos de Postura anteriores, estava previsto ainda que:

§ 1.º Os cocheiros não trarão, dentro da cidade, os animais senão a trote curto, e não lhes é permitido abandonar os carros.

§ 2.º Nas esquinas das ruas, que se atravessarem umas às outras, não é lícito andar senão a passo.

§ 3.º Os cocheiros das Companhias públicas não se poderão despedir, sem que disso previnam aos respectivos administradores com oito dias de antecedência.

§ 4.º Nenhum veículo de condução, chamado da praça, poderá estacionar nas ruas e praças públicas, sem que tenha obtido licença municipal. À Repartição da Polícia compete designar os lugares em que devem estacionar.

§ 5.º Em todas as noites de espetáculos teatrais e bailes, quer públicos, quer particulares, se postarão os carros nos lugares designados pela respectiva autoridade policial, e daí não poderão sair sem chamado. Os diretores de tais diversões comunicarão à autoridade local a hora e lugar da reunião com a precisa antecedência.

§ 6.º Os infratores destes parágrafos incorrerão na multa de 5\$000 a 10\$000, e em três a cinco dias de prisão.²¹²

Algumas dessas medidas já haviam sido promulgadas no período imperial, mas era a primeira vez que se encontravam organizadas dessa forma.

O fato de os trabalhadores do transporte serem objeto de vastas leis e, ao mesmo tempo, de essas medidas serem um importante detonador de suas ações ocorria ainda em outros contextos. Em Lisboa, das três paralisações organizadas por cocheiros e/ou por carroceiros até 1906, duas estavam ligadas a leis aprovadas pela Câmara Municipal. No dia 3 de julho de 1882, por exemplo, os condutores das carroças de aluguel entraram em greve por causa da postura da instituição camarária que os proibia de guiar os veículos de cima da almofada e concedia esse privilégio aos das carroças particulares e de estabelecimentos fabris e industriais.²¹³

As determinações da Câmara Municipal também estiveram no centro de uma paralisação organizada pelos cocheiros de carros de praça de Lisboa, em junho de 1890. Os trabalhadores insurgiram-se contra o edital da instituição



camarária que determinava, por exemplo, que os cocheiros fossem autuados caso se recusassem a servir a qualquer freguês. O edital ainda dava à polícia poderes de inutilizar temporariamente os cocheiros, tirando-lhes as licenças ou aplicando-lhes pesadas multas.

Uma representação entregue à Câmara pelos donos de veículos de praça reclamava dos abusos cometidos pela polícia na imposição de multas e demandava que fosse “garantido ao cocheiro o direito de tirar testemunhas quando julgar a autuação injusta”.²¹⁴ Segundo o periódico *O Século*, a atuação da polícia constituiu uma questão relevante para os trabalhadores, pois havia “cocheiros que no mesmo dia sofreram duas e três autuações”.²¹⁵

A greve teve início no dia 4 de junho e, segundo *O Século*, “a adesão foi geral”.²¹⁶ No terceiro dia do movimento, uma comissão de proprietários de carros de aluguel procurou dois vereadores, os quais “responderam que estavam estudando a melhor forma de remodelar o artigo único do edital de 12 de maio, para tornar efetivas as multas, sem a cassação das matrículas dos cocheiros”.²¹⁷ Os vereadores afirmaram ainda que só fariam a modificação com o término da greve. A mesma comissão que foi à Câmara dirigiu-se ao Comissariado Geral da Polícia e ali lhes foi prometido que, enquanto a instituição camarária não resolvesse o assunto, a atuação policial seria mais moderada. Após as respostas do Comissariado Geral e do presidente da comissão administrativa, os cocheiros começaram a voltar ao trabalho.

No Brasil, o controle sobre os trabalhadores do transporte deu-se bem mais intensamente durante o regime republicano do que no anterior.²¹⁸ Esse controle funcionava por decretos municipais, regulamentos policiais e pelo Código Penal. Se a população relacionava-se com o Estado enquanto objeto de normatização da vida coletiva, as diversas medidas traduzem uma preocupação em abarcar a população e atribuir-lhe a cidadania, de acordo com o que entendiam as classes dirigentes, que era justamente a necessidade de os indivíduos serem bons trabalhadores e não representarem perigo à ordem.

Nesse sentido, as leis podem ser vistas como um elemento de dominação de classe, e realmente o foram. Contudo, formulá-las simplesmente como tal é perder a complexidade que as envolvia. Como apontou Edward Thompson, a complexidade e a contradição da lei consistiam em que, por um lado, esta “realmente mediava relações de classe existentes, para proveito dos dominantes”.²¹⁹ Por outro, “a lei mediava essas relações de classe através de formas legais, que continuamente impunham restrições às ações dos dominantes”.²²⁰

No presente capítulo, procurei demonstrar que as leis não eram estáticas e possuíam diversas interpretações, que muitas vezes entravam em conflito. A própria aprovação de uma lei podia envolver disputas de posição. Tanto no período imperial quanto no republicano, havia discordâncias a respeito



de qual esfera do poder legislaria sobre tal ou qual assunto.²²¹ Depois de formuladas as leis, havia as interpretações dos agentes incumbidos em aplicá-las, e da população que a elas deveriam se submeter. Por isso, é importante perceber que a legislação não era, e não é, atemporal: estava inserida em um conjunto de relações sociais em determinado espaço de tempo. Entender a lei como um produto histórico é perceber que ela era fruto da relação entre os diferentes atores sociais, o que não envolvia necessariamente igualdade entre as partes.

A intrincada rede de criação e aplicação das leis permite-nos também verificar o Estado não como demiúrgico, pairando sobre as relações sociais e cujas manifestações populares eram incapazes de impactá-lo, como aparece na interpretação de Carvalho sobre o desenvolvimento da cidadania no país.²²² O Estado, em suas diferentes esferas, estabelecia-se ainda na relação de negociação e conflito com a população em geral e especificamente com os trabalhadores.

A frase atribuída a Washington Luís, “questão social é um caso de polícia”, exprimiria, segundo autores como Kazumi Munakata, a realidade na qual, durante a Primeira República, o Estado só intervinha nas relações entre empregados e patrões através da repressão policial aos trabalhadores. Os cocheiros e carroceiros entraram em contato com a face violenta da polícia em quase todas as greves que realizaram no período, como veremos no próximo capítulo. Assim como os trabalhadores em geral, os do transporte foram perseguidos pela repressão à vadiagem, um dos elementos mais importantes de dominação sobre a classe trabalhadora no período. Porém, a polícia fazia-se presente não só através da repressão, mas também em extensos regulamentos sobre o ofício dos trabalhadores do transporte – leis que atribuíam àquela inclusive o papel de definir quem era apto, ou não, a exercer a profissão.

Além da polícia, os trabalhadores do transporte eram objeto de leis elaboradas pelas esferas municipais e pelo governo central. Se o Estado, antes da legislação trabalhista, não regulava o trabalho dentro do espaço privado das fábricas, o mesmo não se pode dizer daqueles que exerciam seus ofícios na esfera pública. Pelas condições inerentes à profissão, cocheiros e carroceiros viviam longe dos olhos de um patrão, até porque muitas vezes trabalhavam por conta própria.²²³ Além do esquema de fiscalização das próprias empresas, que foi se aperfeiçoando ao longo do tempo, os trabalhadores do transporte foram objeto e estiveram em contato com um amplo universo de leis e regulamentos, que procuravam controlá-los.

Os trabalhadores do transporte também tinham suas leituras e expectativas sobre essas medidas e procuravam demonstrá-las por meio dos requerimentos e das greves aqui analisadas. Eles não descartaram “a lei como um instrumento de poder dos grupos dominantes”, e se apropriaram “dos recursos oferecidos





por esse dispositivo para defender os seus direitos, subvertendo o sentido original dos códigos legais, que era atender aos interesses das elites dirigentes".²²⁴ As lutas em torno das leis mostram que cocheiros e carroceiros entenderam que esse era um caminho possível para impor restrições às ações das classes dominantes.

Os requerimentos enviados às autoridades competentes e as greves representam formas de expressão e estratégias de luta daquilo que os trabalhadores entendiam como seus direitos. As linguagens utilizadas, no entanto, eram bem diferentes. Nos requerimentos – que incluíam não só os trabalhadores, mas a população em geral, que também estava submetida à legislação sobre o transporte – a maneira encontrada para se fazerem ouvir foi, em sua maioria, a reelaboração do próprio discurso da instância a que se dirigiam. Assim, como meio de conseguirem o que pleiteavam, primeiramente era importante reconhecer a autoridade daqueles a quem enviavam seus pedidos.²²⁵ Além disso, era necessário mostrarem-se merecedores de receber o que pediam, e, portanto, deveriam corresponder às expectativas que as classes dominantes tinham sobre eles, declarando-se, por exemplo, respeitadores da ordem ou pagadores de impostos.²²⁶ Por outro lado, o fato de afirmar ser cumpridora das obrigações imputadas fazia com que a população se julgasse mais merecedora ainda de obter o que pedia.

Os requerimentos enviados pelos cocheiros, carroceiros e pela população em geral indicam uma participação ativa na questão do transporte de veículos no Rio de Janeiro. Participação que demonstra o conhecimento das leis e ia desde a negociação de uma multa aplicada, passando pela contestação de alguma postura, como as que interditavam a circulação em determinadas vias, ou ainda pelo questionamento dos contratos estabelecidos entre o governo e as companhias de bonde.²²⁷ Assim como os abaixo-assinados, as petições e os requerimentos relacionados a outros temas²²⁸, aqueles que versavam sobre o transporte apontam a atuação de grande parte dos habitantes nas decisões políticas sobre o cotidiano da cidade.

O ato de requerer – que no caso dos abaixo-assinados exigia um esforço de mobilização e organização – implicava acreditar que aquilo que se pedia poderia ser solucionado ou, no mínimo, negociado com o órgão a que se dirigia. A constante e intensa relação da população com o Estado, observada no período analisado neste livro, era estimulada pela receptividade que as demandas encontravam no poder público. Como visto neste capítulo, algumas posturas relativas ao transporte de veículos foram modificadas e outras criadas de acordo com os pedidos dos habitantes, indicando que havia certo espaço de diálogo entre a população e os poderes Legislativo e Executivo municipais.

O fato de a legislação municipal ter-se constituído num campo de debate não faz com que tenha sido destituída de seu caráter coercitivo, como aparece





na análise de Josianne Francia Cerasoli sobre São Paulo na passagem do século XIX para o XX. Para a autora, as posturas dessa localidade eram muito mais marcadas pela flexibilidade e dinamismo do que pela intenção de controlar a vida urbana.²²⁹ Todavia, embora tratemos de cidades diferentes, diversas leis mencionadas ao longo de meu estudo apontam um claro objetivo de controle e dominação, principalmente quando o objeto era a classe trabalhadora. Algumas demandas da população foram ouvidas pela municipalidade em detrimento de outras, e as greves dos cocheiros e carroceiros são um claro exemplo disso, pois eles geralmente tentaram negociar com os poderes competentes antes de decidirem pela paralisação. Se havia na legislação municipal um espaço de diálogo, isso não se dava entre partes que tinham o mesmo peso.

A manifestação daquilo que os trabalhadores acreditavam serem seus direitos, no caso dos requerimentos, expressava-se muitas vezes em tom de pedido; nas greves, no entanto, ganhava uma forma bem mais impositiva. As paralisações eram uma via de pressão mais direta e representavam uma demonstração de força no espaço público por parte dos trabalhadores. Nas greves dos cocheiros e carroceiros relacionadas a leis e regulamentos, vimos que, apesar de os trabalhadores tentarem negociar com os órgãos competentes, somente a paralisação de serviços essenciais para a cidade (como a recolhida de lixo ou o transporte de mercadorias e pessoas) fez com que as autoridades dialogassem com eles e atendessem suas demandas em quatro das cinco greves relativas à legislação e regulamentos. Além disso, as ações dos trabalhadores contra as medidas de controle sobre sua ocupação foram importantes para a identificação de interesses comuns, agindo como um elemento na criação da identidade da categoria.



NOTAS

¹ Ângela de Castro Gomes. *Cidadania e direitos do trabalho*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002, p. 39.

² Samuel Fernando de Souza. *Coagidos ou subornados: trabalhadores, sindicatos, Estado e leis do trabalho nos anos 1930*. Tese de Doutorado. Campinas: IFCH/ Unicamp, 2007, p. 13.

³ Kazumi Munakata. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1981, pp. 105-106.

⁴ Alexandre Fortes analisou a emergência do “discurso da cidadania” no Brasil na introdução de sua tese *Nós do Quarto Distrito*. A Classe Trabalhadora Porto-alegrense e a Era Vargas. Tese de Doutorado. Campinas: IFCH/ Unicamp, 2001.

⁵ Maria Célia Paoli. *Labour, Law and the State in Brazil: 1930-1950*. Tese de Doutorado. Londres: Birkbeck College/ University of London, 1988, p. 250 *apud*: Samuel Fernando de Souza. *Op. cit.*, p. 16.

⁶ Fernando Teixeira; Sidney Chalhoub. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009, p. 34. A apresentação das abordagens desses trabalhos é feita também em: Alexandre Fortes; Antonio Luigi Negro. “Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil”. In: Jorge Ferreira; Lucília de A. Neves Delgado (orgs.). *O Brasil republicano. O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; Fernando Teixeira da Silva; Hélio da Costa. “Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes”. In: Jorge Luiz Ferreira (org.) *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

⁷ Ver Fernando Teixeira da Silva; Hélio da Costa. *Op. cit.*, p. 225.

⁸ Ver Fernando Teixeira da Silva. “Direitos, política e trabalho no porto de Santos”. In: Alexandre Fortes et alii (orgs.). *Na luta por direitos: leituras recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.

⁹ Ângela Araújo. *A construção do consentimento: corporativismo e trabalhadores nos anos trinta*. São Paulo: Scritta, 1998, p. 293.

¹⁰ Samuel Fernando de Souza. “‘A questão social é, principalmente e antes de tudo, uma questão jurídica’: o CNT e a judicialização das relações de trabalho no Brasil (1923-1932)”. *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009, p. 227.

¹¹ *Idem, Ibidem*, p. 233.

¹² *Idem, Ibidem*, p. 241.

¹³ Ângela de Castro Gomes *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2005, p. 24.

¹⁴ *Idem, Ibidem*, p. 20. A autora dividiu as organizações dos trabalhadores na Primeira República em duas matrizes: as organizações de matriz corporativa, como as ligas, as associações mutualistas e os sindicatos; e as organizações do espaço político, basicamente os partidos.

¹⁵ Alexandre Fortes. “Os direitos, a lei e a ordem. Greves e mobilizações gerais na Porto Alegre da Primeira República”. In: Sílvia H. Lara e Joseli Maria Nunes Mendonça (orgs.). *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006, p. 344.

¹⁶ *Idem, Ibidem*, p. 348.

¹⁷ *Idem, Ibidem*, p. 355.

¹⁸ *Idem, Ibidem*, p. 356.

¹⁹ *Idem, Ibidem*, p. 374.

²⁰ Ângela de Castro Gomes. “Questão social e historiografia no Brasil do pós-1980: notas para um debate”. *Estudos Históricos*, vol. 2, n. 34, 2004, p. 176.

²¹ Sílvia Hunold Lara avaliou que, principalmente a partir dos anos 1990, o Direito e a Justiça se tornaram parte importante nas investigações da história social. Sílvia Hunold Lara. “Trabalho,

Direitos e Justiça no Brasil”. In: Benito Bisso Schmidt (org.). *Trabalho, justiça e direitos no Brasil: pesquisa histórica e preservação das fontes*. São Leopoldo: Oikos, 2010, p. 116.

²² *Idem, Ibidem*, p. 114.

²³ Beatriz Gallotti Mamigonian. “O direito de ser africano livre na década de 1860 ou a lei de 1831 e a questão servil”. In: Gizlene Neder (org.). *História e Direito*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2007, p. 169.

²⁴ *Idem, Ibidem*, p. 169.

²⁵ Keila Grinberg. “Reescravização, direitos e justiças no Brasil do século XIX”. In: Silvia H. Lara; Joseli Maria Nunes Mendonça (orgs.). *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas, Editora da Unicamp, 2006, p. 106.

²⁶ *Idem, Ibidem*, p. 123.

²⁷ Silvia H. Lara. “Os escravos e seus direitos”. In: Gizlene Neder (org.). *História e Direito. Op. cit.*, p. 133.

²⁸ José Murilo de Carvalho. “Introdução”. In: José Murilo de Carvalho (org.). *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 11.

²⁹ *Idem. Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, p. 63.

³⁰ Kazumi Munakata. *Op. cit.*, p. 10.

³¹ *Idem, Ibidem*, p. 13.

³² *Idem, Ibidem*, p. 14.

³³ Cf. Samuel Fernando de Souza. *Coagidos ou subornados: trabalhadores, sindicatos, Estado e leis do trabalho nos anos 1930. Op. cit.*, p. 224.

³⁴ Ângela de Castro Gomes. *Cidadania e direitos do trabalho. Op. cit.*, p. 19.

³⁵ *Idem, Ibidem*, p. 19.

³⁶ Kazumi Munakata. *Op. cit.*, pp. 30-31.

³⁷ *Idem, Ibidem*, p. 32.

³⁸ Ver: Ângela de Castro Gomes *A invenção do trabalhismo. Op. cit.*; Alexandre Fortes. “Os direitos, a lei e a ordem. Greves e mobilizações gerais na Porto Alegre da Primeira República”. *Op. cit.*

³⁹ João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, n. 18, 1993, p. 17.

⁴⁰ *Idem, Ibidem*, p. 18.

⁴¹ *Idem, Ibidem*, p. 22.

⁴² Fabiane Popinigis. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca, 1850-1922*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

⁴³ *Idem, Ibidem*, p. 126.

⁴⁴ *Idem, Ibidem*, p. 134.

⁴⁵ Juliana Teixeira Souza. “Do uso da lei por trabalhadores e pequenos comerciantes na Corte Imperial (1870-1880)”. In: Elciene Azevedo et alii (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 202.

⁴⁶ Juliana Barreto Farias. “Mercado em greve: protestos e organização dos trabalhadores da Praça das Marinhas, Rio de Janeiro/ século XIX”. *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. São Paulo: ANPUH-SP/ USP, 2008.

⁴⁷ Constituição Política do Império do Brasil, 1824. Título 7º, capítulo II. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao24.htm>, acessado em 12/12/2011.

⁴⁸ *Colecção das leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878, p. 78.

⁴⁹ *Idem*, p. 28.

⁵⁰ Juliana Teixeira Souza. *A autoridade municipal da Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1884-1889)*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/IFCH, 2007, p. 31.

⁵¹ *Idem, Ibidem*, p. 31.

⁵² Sérgio Buarque de Holanda. “A herança colonial – sua desagregação”. In: Sérgio Buarque de Holanda (dir.). *História geral da civilização brasileira*. São Paulo: Difel, 1976, p. 9, tomo II, vol. 1.

⁵³ *Idem, Ibidem*, p. 16.

⁵⁴ José Murilo de Carvalho. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras; a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 84.

⁵⁵ *Idem, Ibidem*, p. 418.

⁵⁶ Ilmar Rohloff de Mattos. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado imperial*. Rio de Janeiro: HUCITEC, 2004, p. 63.

⁵⁷ *Idem, Ibidem*, p. 225.

⁵⁸ *Idem, Ibidem*, p. 216.

⁵⁹ *Idem, Ibidem*, p. 90.

⁶⁰ Richard Graham. “Construindo uma nação no Brasil do século XIX: Visões novas e antigas sobre classe, cultura e Estado”. *Diálogos*, vol. 5, n. 1, 2001, p. 25.

⁶¹ Juliana Teixeira Souza. *A autoridade municipal da Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1884-1889)*. *Op. cit.*; Lea Maria Carrer Iamashita. “A Câmara Municipal como instituição de controle social: o confronto em torno das esferas pública e privada”. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 3, 2009.

⁶² Lea Maria Carrer Iamashita. *Op. cit.*, p. 44.

⁶³ *Posturas da Câmara Municipal do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Imprensa Nacional, 1830, p. 38.

⁶⁴ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), Códice 57.3.17, folha 1.

⁶⁵ AGCRJ, Códice 57.3.17, folha 6.

⁶⁶ Antônio Manuel Hespanha (org.). *Justiça e Litigiosidade: História e Prospectiva*. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1993, p. 21.

⁶⁷ *Posturas da Câmara Municipal do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Imprensa Nacional, 1830, p. 38.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 39.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 40.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 46.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² AGCRJ, Códice 57.4.1.

⁷³ AGCRJ, Códice 57.4.1, folha 12.

⁷⁴ Essa é uma reflexão feita por Cristiane Miyasaka a partir da análise nos autos de infração de posturas do período de 1890 a 1910. Cristiane Regina Miyasaka. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910)*. Rio de Janeiro: Secretaria de Cultura/ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011, p. 21.

⁷⁵ AGCRJ, Códice 57.4.1, folha 20.

⁷⁶ AGCRJ, Códice 57.4.1, folha 19.



⁷⁷ AGCRJ, Código 57.4.3, folha 15.

⁷⁸ *Código de Posturas da Illustríssima Câmara Municipal*. Rio de Janeiro: Empresa Typographica Dous de Dezembro, 1854, p. 67.

⁷⁹ Até mesmo a mendicância e a prostituição constituíram modalidades de ganho. Luiz Carlos Soares. *O “Povo de Cam” na Capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj/ 7Letras, 2007, p. 124.

⁸⁰ Cf. Juliana Teixeira Souza. *A autoridade municipal da Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1884-1889)*. *Op. cit.*, p. 33.

⁸¹ *Idem, Ibidem*, p. 34.

⁸² *Idem, Ibidem*, p. 34.

⁸³ AGCRJ, Código 57.4.3, folha 15.

⁸⁴ *Código de Posturas da Illustríssima Câmara Municipal*. Rio de Janeiro: Empresa Typographica Dous de Dezembro, 1854, p. 80.

⁸⁵ AGCRJ, Código 57.4.1, folha 36.

⁸⁶ *Collecção das leis do Império do Brasil de 1856*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857, p. 45.

⁸⁷ AGCRJ, Código 54.3.27, folha 7.

⁸⁸ Lea Maria Carrer Iamashita. *Op. cit.*, p. 44.

⁸⁹ AGCRJ, Código 54.4.9, folha 3.

⁹⁰ *Código Criminal do Império do Brasil, 1830*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LIM/LIM-16-12-1830.htm>. Acesso em 10/11/2011.

⁹¹ AGCRJ, Código 55.1.2, folha 20.

⁹² AGCRJ, Código 54.4.7, folha 10.

⁹³ AGCRJ, Código 54.4.7, folha 8.

⁹⁴ *Jornal do Commercio*, 18/03/1873, p. 3.

⁹⁵ *Jornal do Commercio*, 18/05/1873, p. 2.

⁹⁶ AGCRJ, Código 17.2.13, folha 162.

⁹⁷ *Jornal do Commercio*, 22/02/1873, p. 2.

⁹⁸ *Jornal do Commercio*, 04/05/1873, p. 3.

⁹⁹ *Jornal do Commercio*, 15/03/1873, p. 2.

¹⁰⁰ *Jornal do Commercio*, 18/05/1873, p. 3.

¹⁰¹ *Jornal do Commercio*, 05/06/1873, p. 1.

¹⁰² *Jornal do Commercio*, 02/08/1873, p. 2.

¹⁰³ AGCRJ, Código 17.2.13, folha 162.

¹⁰⁴ *Jornal do Commercio*, 26/08/1873, p. 2.

¹⁰⁵ *Jornal do Commercio*, 18/10/1873, p. 2.

¹⁰⁶ *Jornal do Commercio*, 18/10/1873, p. 2.

¹⁰⁷ Lea Maria Carrer Iamashita. *Op. cit.*, p. 47.

¹⁰⁸ *Jornal do Commercio*, 18/10/1873, p. 2.

¹⁰⁹ *Jornal do Commercio*, 09/11/1873, p. 2.

¹¹⁰ *Jornal do Commercio*, 12/11/1873, p. 3.



¹¹¹ *Jornal do Commercio*, 13/11/1873, p. 2.

¹¹² *Jornal do Commercio*, 14/11/1873, p. 2.

¹¹³ *Jornal do Commercio*, 13/11/1873, p. 2.

¹¹⁴ *Jornal do Commercio*, 14/11/1873, p. 2.

¹¹⁵ *Jornal do Commercio*, 17/11/1873, p. 1.

¹¹⁶ *Jornal do Commercio*, 22/11/1873, p. 2.

¹¹⁷ *Jornal do Commercio*, 27/11/1873, p. 4.

¹¹⁸ *Ibidem*.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ *Jornal do Commercio*, 29/11/1873, p. 4.

¹²¹ *Jornal do Commercio*, 30/11/1873, p. 3.

¹²² *Código de Posturas, leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Papelaria e Typographia Mont. Alverne, 1894, pp. 231-232.

¹²³ *Gazeta de Notícias*, 15/02/1876, p. 3.

¹²⁴ *Jornal do Commercio*, 16/02/1876, p. 3.

¹²⁵ *Jornal do Commercio*, 18/02/1876, p. 3.

¹²⁶ *Gazeta de Notícias* 15/02/1876, p. 1.

¹²⁷ *Gazeta de Notícias* 15/02/1876, p. 1.

¹²⁸ *Jornal do Commercio* 14/01/1876, p. 2.

¹²⁹ *Gazeta de Notícias* 15/02/1876, p. 1.

¹³⁰ AGCRJ, Código 17.3.2, folha 15.

¹³¹ *Ibidem*.

¹³² *Revista Illustrada*, 19/02/1876.

¹³³ AGCRJ, Código 57.4.22, folha 130.

¹³⁴ *Ibidem*.

¹³⁵ *Ibidem*.

¹³⁶ *Ibidem*.

¹³⁷ AGCRJ, Código 54.3.27, folha 18.

¹³⁸ *Código de Posturas, leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Papelaria e Typographia Mont. Alverne, 1894, p.234.

¹³⁹ Em 14 de novembro de 1876, negociantes da rua da Quitanda enviaram um abaixo-assinado à Câmara pedindo a proibição do trânsito de carroças por ali, assim como a passagem de carros. Eles alegaram que se achavam “em contínuo sobressalto, não só por temor de algum desastre, que por mais de uma vez ali se tem dado, como também pelo dano que causam nas frentes de suas casas”. AGCRJ, Código 57.4.3, folha 21.

¹⁴⁰ José Murilo de Carvalho. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p. 31.

¹⁴¹ Paulo Alves. *A verdade da repressão: práticas penais e outras estratégias na ordem republicana: 1890-1921*. São Paulo: Editora Arte & Ciência/ UNIP, 1997, p.12.

¹⁴² *Idem, Ibidem*, p. 15.

¹⁴³ Fernando Salla; Luís Antônio F. Souza; Marcos César Alvarez. “A Sociedade e a Lei: o Código Penal de 1890 e as novas tendências penais na Primeira República”. *Justiça & História*. Porto Alegre, vol. 6, n. 3, 2003, pp. 101-102.

¹⁴⁴ *Idem, Ibidem*, p. 104.

¹⁴⁵ *Gazeta de Notícias*, 02/12/1890, p. 2.

¹⁴⁶ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p. 1.

¹⁴⁷ *Ibidem*.

¹⁴⁸ *O Paiz*, 02/12/1890, p. 1.

¹⁴⁹ Fundado em 1884 por Quintino Bocaiuva, o jornal conservou sua marca por longo tempo. Segundo Maria Clementina Pereira Cunha, desde “suas origens, *O Paiz* desempenha um papel relativamente importante na campanha em prol do movimento republicano, apesar de se manter em silêncio quando se tratava de declarar expressamente um credo político”. Maria Clementina Pereira Cunha. *Liberalismo e oligarquias na República Velha: O Paiz e a campanha do Marechal Hermes da Fonseca* (1909/1910).

Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/ USP, 1976, p. 26. A *Gazeta de Notícias* também apontou que a postura alegada pelos cocheiros e carroceiros seria fantasiosa e “foi inculpada malevolamente na mente dos cocheiros”. *Gazeta de Notícias*, 02/12/1890, p. 1.

¹⁵⁰ Código Penal de 1890, disponível em <http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html>. Acesso em 18/01/2011.

¹⁵¹ *Diário Oficial*, 03/12/1890, p. 1.

¹⁵² A publicação dessa notícia, no entanto, não fez com que a *Gazeta* se mostrasse condescendente com a greve. No dia 3 de dezembro, o periódico anunciou que a paralisação acabava e que não tinha “razão de ser, pois os artigos do novo código criminal contra o qual os grevistas protestaram, já mais ou menos figuravam no velho código criminal”. *Gazeta da Tarde*, 02/12/1890, p. 1.

¹⁵³ *Diário de Notícias*, 03/12/1890, p. 1.

¹⁵⁴ *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Desembargador Antonio Luiz Affonso de Carvalho, Ministro de Estado dos Negócios da Justiça em Junho de 1891*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1891, p. 6.

¹⁵⁵ *Gazeta da Tarde*, 10/12/1890, p. 1.

¹⁵⁶ *Gazeta de Notícias*, 03/12/1890, p. 2.

¹⁵⁷ Código Penal de 1890, disponível em <http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html>. Acesso em 18/01/2011.

¹⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 13/12/1890, p.1.

¹⁵⁹ Código Penal de 1890, disponível em <http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html>. Acesso em 18/01/2011.

¹⁶⁰ *Gazeta de Notícias*, 13/12/1890, p.1.

¹⁶¹ Código Penal de 1890, disponível em <http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html>. Acessado em 18/01/2011.

¹⁶² Erika Bastos Arantes. *O Porto Negro: cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHE, 2010, p. 117.

¹⁶³ Sidney Chalhoub apontou que o conceito de vadiagem construiu-se na mente dos parlamentares do fim do Segundo Reinado, a partir da seguinte premissa: “enquanto o trabalho é a lei suprema da sociedade, a ociosidade é uma ameaça à ordem”. Sidney Chalhoub. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. *Op. cit.*, p. 73.

¹⁶⁴ Garzoni apontou que apesar de não ter sido novidade do ponto de vista legal, pois desde o período colonial havia previsão de penas para mendigos e vadios, a vadiagem passou a ser definida como contravenção no Código Penal da República, sancionado em 1890. Leric de Castro Garzoni. *Vagabundas e conhecidas: novos olhares sobre a polícia republicana* (Rio de Janeiro, início de século XX). Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/ IFCH, 2007, p. 12.

¹⁶⁵ Erika Bastos Arantes. *Op. cit.*, p. 124.

¹⁶⁶ *A Noite*. 02/05/1914. *Apud*: Erika Bastos Arantes. *Op. cit.*, pp. 133-134.

¹⁶⁷ *Boletim da Intendência Municipal. Janeiro a maio*. Rio de Janeiro: Typographia do *Jornal do Commercio*, 1900, p. 40.

¹⁶⁸ *Ibidem*.

¹⁶⁹ Elisabeth von der Weid. *O prefeito como intermediário entre o poder federal e o poder municipal na Capital da República*. Rio de Janeiro: CEH/ FCRB, 1984.

¹⁷⁰ Marcelo de Souza Magalhães. "Calçamentos e batatas: o Conselho Municipal e a cidade (capital federal, 1892-1902)". In: Martha Abreu *et alii* (orgs.). *Cultura política e leituras do passado: historiografia e ensino de história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 400.

¹⁷¹ Américo Freire. *Uma capital para a República: poder federal e forças políticas locais no Rio de Janeiro na virada para o século XX*. Rio de Janeiro: Revan, 2000, p. 63.

¹⁷² *Consolidação das leis e posturas municipais*. Rio de Janeiro: Paulo Souza & Comp., 1905. 2ª Parte - Legislação Districtal, p. 662.

¹⁷³ *Ibidem*, p. 663.

¹⁷⁴ *Ibidem*, p. 663.

¹⁷⁵ *Diário Oficial*, 13/12/1899, p. 9782.

¹⁷⁶ *Ibidem*.

¹⁷⁷ *Ibidem*, p. 9783.

¹⁷⁸ *Ibidem*.

¹⁷⁹ *Ibidem*.

¹⁸⁰ *Ibidem*, p. 9784.

¹⁸¹ *Ibidem*, p. 9783.

¹⁸² *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p. 1.

¹⁸³ Tive a oportunidade de analisar esse conflito específico no texto: Paulo Cruz Terra. "Cidadania e trabalhadores: a greve dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro em 1900". In: Gladys Sabina Ribeiro (org.). *Brasileiros e cidadãos: modernidade política 1822-1930*. São Paulo: Alameda, 2008.

¹⁸⁴ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 1.

¹⁸⁵ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 1. O ministro da Justiça, Epitácio Pessoa, considerou a greve injusta, entre outros motivos, porque o regulamento não mencionava a fotografia. *Jornal do Brasil*, 16/01/1900, p. 1.

¹⁸⁶ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 3.

¹⁸⁷ *Jornal do Brasil*, 16/01/1900, p. 1. Arantes citou o caso do trabalhador portuário Antonio Mina, que se apresentava de diferentes formas nos depoimentos policiais, mostrando que isso poderia ser uma estratégia da classe trabalhadora diante da constante investida policial. Erika Bastos Arantes. *Op. cit.*

¹⁸⁸ Mercedes Garcia Ferrari. "'Uma marca peor que el fuego'. Los cocheiros de la ciudad de Buenos Aires y la resistencia al retrato de identificación". In: Lila Calimari (org.). *La ley de los profanos: delito, justicia y cultura en Buenos Aires: 1870-1940*. Buenos Aires: Fondo de Cultura económica, 2007, p. 126.

- ¹⁸⁹ *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p. 1.
- ¹⁹⁰ *Diário Oficial*, 18/11/1906, p. 6328.
- ¹⁹¹ *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p. 1.
- ¹⁹² *Ibidem*.
- ¹⁹³ *Ibidem*.
- ¹⁹⁴ *Ibidem*.
- ¹⁹⁵ *Gazeta de Notícias*, 23/01/1900, p. 1.
- ¹⁹⁶ Arquivo Nacional (AN), GIF1-6C46. 19/01/1900 - Gabinete do chefe de Polícia.
- ¹⁹⁷ *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Dr. Epitácio Pessoa, Ministro de Estado da Justiça e Negócios Interiores em Março de 1900*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1900, p. 163.
- ¹⁹⁸ *Boletim da Intendência Municipal. Janeiro a maio*. Rio de Janeiro: Typographia do *Jornal do Commercio*, 1900, p. 40.
- ¹⁹⁹ Américo Freire. *Op. cit.*, p. 104.
- ²⁰⁰ *Idem, Ibidem*, pp. 124-125.
- ²⁰¹ *Idem, Ibidem*, p. 129.
- ²⁰² *Idem, Ibidem*, p. 130.
- ²⁰³ AGCRJ, Código 18.3.16.
- ²⁰⁴ AGCRJ, Código 18.3.19.
- ²⁰⁵ AGCRJ, Código 58.1.22, folha 72.
- ²⁰⁶ AGCRJ, Código 18.3.19.
- ²⁰⁷ *Ibidem*.
- ²⁰⁸ AGCRJ, Código 18.3.16.
- ²⁰⁹ AGCRJ, Código 18.3.19.
- ²¹⁰ *O Paiz*, 10/01/1904, p. 1.
- ²¹¹ *Ibidem*.
- ²¹² *Consolidação das leis e posturas municipais. Op. cit. 2ª Parte – Legislação Districtal*, p. 647.
- ²¹³ *O Século*, 04/07/1882, p. 3.
- ²¹⁴ *O Século*, 08/06/1890, p. 2.
- ²¹⁵ *Ibidem*.
- ²¹⁶ *O Século*, 06/06/1890, p. 1.
- ²¹⁷ *O Século*, 08/06/1890, p. 2.
- ²¹⁸ Elciene Azevedo, ao analisar as medidas que incidiram sobre os cocheiros e carroceiros de São Paulo, expôs que “a República também marca a maior rigidez no controle empregado pela polícia e na punição dos comportamentos ‘desviantes’ da categoria”. Elciene Azevedo. “A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da ‘raça paulista’”. In: Elciene Azevedo *et alii* (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Op. cit.*, p. 79.
- ²¹⁹ E. P. Thompson. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. São Paulo: Paz e Terra, 1987, p. 356.
- ²²⁰ *Idem, Ibidem*, p. 356.

²²¹ Os desentendimentos entre os órgãos da administração pública não se restringiam apenas aos transportes na cidade. Sidney Chalhoub afirmou que a questão da higiene “como a ideologia das transformações urbanas da virada do século esteve longe de ser um processo linear e sem conflitos”. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 36. No final do século XIX, fiscais da Câmara e proprietários de cortiços geralmente se uniam contra as investidas dos higienistas e autoridades policiais.

²²² José Murilo de Carvalho. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

²²³ Elciene Azevedo. *Op. cit.*, p. 79.

²²⁴ Essas foram colocações feitas por Juliana Teixeira Souza em relação aos pequenos comerciantes no Rio de Janeiro imperial, no texto “Do uso da lei por trabalhadores e pequenos comerciantes na Corte Imperial (1870-1880)”. *Op. cit.*, p. 218.

²²⁵ Em 22 de julho de 1855, moradores e negociantes estabelecidos na rua da Valla, enviaram um abaixo-assinado à instituição camarária contra a proibição da circulação de veículos no logradouro. Eles afirmavam que vinham “com todo o respeito confiados na sabedoria, justiça e solicitude com que esta Ilustríssima Câmara, se há esforçado em prol dos melhoramentos e bem-estar dos seus municípes”. AGCRJ, Códice 57.4.15, folha 239.

²²⁶ Na petição entregue pela Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros ao ministro da Justiça após a greve de 1900, essa associação afirmou que tinha em seu seio um grande número de cocheiros e carroceiros e sabia “bem os intuitos ordeiros de que sempre esteve animada a classe”. *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p. 1.

²²⁷ Como indicado no primeiro capítulo, os operários enviaram ao prefeito, em 1898, uma representação contra o aditivo que concedia a elevação dos preços na Companhia São Christovão. *Gazeta de Notícias*, 02/10/1898, p. 2.

²²⁸ Marcelo de Souza Magalhães descreve que os abaixo-assinados, as petições e os requerimentos enviados pela população ao Legislativo municipal do Rio de Janeiro, entre 1892 e 1902, versavam sobre os serviços municipais, como o abastecimento de água e a iluminação, e sobre as obras públicas, como “calçamentos de ruas e melhoramentos diversos”. Marcelo de Souza Magalhães. *Op. cit.*, p. 404; Já Cristiane Regina Miyasaka analisou a fiscalização e regulamentação por parte do poder público da construção e reconstrução de prédios no distrito suburbano de Inhaúma, no Rio de Janeiro, durante a década de 1890 e o início do século XX. A autora observou que “a ação fiscalizadora dos agentes municipais levou à atuação de diversas pessoas”. Estas, por sua vez, “recorreram ao prefeito para pedir a ‘relevação’ da dívida”. Cristiane Regina Miyasaka. *Op. cit.*, p. 117.

²²⁹ Josianne Francia Cerasoli. *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/ IFCH, 2004, p. 219.



CAPÍTULO 3
Greves: os trabalhadores
entram em cena







As cinco greves analisadas no capítulo anterior, que tinham leis e regulamentos como principal motivação, foram apenas algumas das 22 realizadas pelos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, entre 1870 e 1906. As paralisações desses trabalhadores estavam relacionadas a transformações sociais, econômicas e políticas no Brasil ocorridas entre as últimas décadas do século XIX e a primeira do XX. Para o ramo do transporte especificamente, esse período correspondeu ao desenvolvimento das companhias e ao conseqüente impacto na mão de obra. Dessa forma, os trabalhadores passaram por um processo em que alguns foram destituídos de suas ferramentas de trabalho e vários foram submetidos à lógica de trabalho capitalista.

Mesmo que essas transformações tenham sido muitas vezes impostas de cima para baixo, os trabalhadores criaram suas próprias leituras delas e procuraram agir como protagonistas de sua história. Neste capítulo, o objetivo é estudar as paralisações dos trabalhadores ligados ao transporte. Mais do que representações de números e dados, a intenção é ver as mobilizações de perto e buscar os significados que elas poderiam ter para os múltiplos atores envolvidos. Procuo entender quem eram esses homens que paravam o trabalho, quais as solidariedades e conflitos internos à categoria, além das ações empreendidas e as interpretações que elas poderiam suscitar.

3.1 Como se contam as greves

A procura pelas greves dos cocheiros e carroceiros deu-se primeiramente na bibliografia que trata das paralisações no Rio de Janeiro, entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX.¹ Um ponto comum entre os diversos autores que traçaram um panorama das paredes, nesse recorte espacial e temporal, foi a utilização de jornais operários e os da chamada “grande imprensa” como principais fontes, além de se basearem em estudos anteriores. Foi importante verificar não só como esses autores contavam as greves em termos numéricos, mas também como as narravam.

Hermínio Linhares, em sua *Contribuição à história das lutas operárias*, publicada em 1955, citou em ordem cronológica uma série de jornais, partidos, órgãos políticos e lutas empreendidas pelos trabalhadores de diversas partes do Brasil. Entre as lutas encontravam-se as greves, e em alguns casos foram



apresentados apenas a data, localidade e uma breve descrição do evento; em outros, o autor deteve-se mais na análise.

Linhares mencionou uma mobilização de escravos no estabelecimento de Ponta de Areia, em 1857, em que os cativos recusaram-se “a continuar no trabalho, sem que fossem soltos três dos seus parceiros, que haviam sido presos por desobediência às ordens do mesmo estabelecimento”.² A paralisação dos escravos, no entanto, foi chamada de levante. A primeira greve do Rio de Janeiro, talvez do Brasil, foi identificada como sendo a dos tipógrafos, feita em 1858. Segundo Linhares, ocorreram 16 paralisações na cidade, entre 1858 e 1906, sendo três ligadas a cocheiros e carroceiros, e as informações sobre elas são bem telegráficas. Em relação ao ano de 1900, foi exposto somente que havia “referências a uma grande greve de cocheiros”.³ Para 1903, grande “greve de vinte e cinco mil cocheiros e carroceiros, no Rio. Paralisou tudo”.⁴ Por fim, os cocheiros de bondes são indicados como responsáveis por uma greve em 1905, “sendo assaltado pela polícia o Centro dos Empregados em Ferrovias”.⁵

Em *Trabalho e conflito: (pesquisa histórica – 1900-1935)*, publicado em 1975, Edgar Rodrigues enfocou as paralisações ocorridas entre 1791 e 1935. Segundo o autor, durante muitos anos a greve foi a única atitude da classe operária entendida e temida pela burguesia industrial e política.⁶ Rodrigues apontou que os aspectos econômicos foram importantes motivações para as greves, e que diante do crescente contraste de classes entre industriais e trabalhadores, restou aos últimos o “recurso das greves, forma de reduzir as condições miseráveis de vida a que foram relegados pela máquina governativa”.⁷ Ele afirmou ainda que as mobilizações, até 1900, tinham caráter praticamente econômico e eram “puramente de reivindicação salarial”.⁸ Depois desse período, as associações de classe teriam dado uma nova dimensão às paralisações, chegando ao que o autor considera como seu ponto alto, os movimentos de ação direta.⁹

Os choques entre interesses estatais e operários teriam formado o que Rodrigues considerou uma das primeiras paralisações do Brasil e a primeira do Rio de Janeiro. Em 1791, os operários das oficinas da Casa das Armas do Rio de Janeiro deixaram de trabalhar por falta de pagamento.¹⁰ Ele apontou 23 greves para o período de 1791 a 1906, sendo quatro ligadas aos cocheiros e carroceiros. Essas mobilizações receberam mais atenção do que na abordagem de Linhares. A paralisação de 1903, que no texto do último havia sido descrita em apenas duas linhas, no livro de Rodrigues ganhou um parágrafo em que foram expostas as reivindicações dos grevistas, a ação da polícia e a reação dos trabalhadores.

Um esforço maior de sistematização de dados e também de uma explicação para as paralisações no Rio de Janeiro foi apresentado no artigo “Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário”, de Eulália

Lahmeyer Lobo e Eduardo Stotz, publicado em 1985. Os autores relacionaram “as flutuações cíclicas da economia, e suas repercussões nas condições de vida dos artesãos e operários, com o movimento operário”, medido pelo número de greves.¹¹ Os ciclos econômicos (sete para o período de 1889 a 1930) foram estudados com base em indicadores relativos ao câmbio, tarifas, falências, investimentos, valor de produção e dissoluções de empresas. Uma constatação importante é que os dados relativos à indústria concentraram-se principalmente no setor têxtil, tido como de ponta pelos autores.

As condições de vida dos trabalhadores – tendo como indicadores a moradia, o transporte e a alimentação – foram consideradas aqui influenciadas pelos dados da economia. Sopesando também o contexto político, os autores travaram a relação entre os dados expostos anteriormente e o número de paralisações dos trabalhadores. Em obra posterior, fruto da mesma pesquisa coordenada por Eulália Lobo e publicada em 1992, foi apresentada uma tabela geral com dados, sendo que a primeira greve lá mencionada foi também a dos trabalhadores gráficos, porém ocorrida em 1855.¹² A paralisação dos escravos da Ponta de Areia, em 1856, foi incluída como greve. De 1855 a 1906, computaram-se 111 greves, sendo 12 de cocheiros e carroceiros.

Sob a coordenação do professor Marcelo Badaró Mattos, o grupo de pesquisa Mundos do Trabalho, da Universidade Federal Fluminense, realizou um levantamento das paredes ocorridas no Rio de Janeiro. A paralisação na Oficina da Casa de Armas do Rio de Janeiro em 1791, indicada anteriormente por Rodrigues, foi a primeira identificada. Os resultados da pesquisa foram expostos no livro *Trabalhadores em greve, polícia em guarda*, de 2004.¹³

No capítulo escrito por Mattos, ele analisou os processos de mobilização e confronto entre trabalhadores e patrões, dando ênfase às greves entre 1850 e 1910 – fase considerada como “período inicial do processo de formação da classe trabalhadora carioca”.¹⁴ O autor tratou de algumas paralisações como meio de acompanhar melhor os padrões da resistência operária. Embora não tenha apresentado os números, ele indicou que, nas décadas de 1880 a 1900, um dos maiores polos de mobilização (de usuários ou de trabalhadores) foi o de transportes urbanos, especialmente de bondes.

Tendo em vista as mobilizações em torno do setor do transporte, o autor ponderou que não seria estranho que nele ocorressem diversas paralisações, “que se transformaram em conflitos de razoáveis dimensões”.¹⁵ Mattos analisou o exemplo da mobilização organizada pelos cocheiros e condutores da Companhia Carris Urbanos, de março de 1898. Ao destacar alguns comentários dos jornais sobre o episódio, expôs o impacto das paredes na consciência conservadora dominante.

Marcela Goldmacher, por sua vez, escreveu um capítulo sobre as greves ocorridas no Rio de Janeiro entre 1890 e 1906. Nele, as paralisações foram

estudadas em termos quantitativos, apresentando-se as categorias mais ativas, anos de maior concentração de paralisações, motivos mais frequentes das mesmas. Ela finalizou o artigo com uma discussão mais detalhada de duas paredes que seriam emblemáticas dos períodos em que aconteceram: a dos trabalhadores da estrada de ferro Central do Brasil, de 1892, e a dos sapateiros, de 1906.¹⁶

A autora indicou 106 greves para o período, sendo que as paralisações dos cocheiros foram contadas separadamente daquelas organizadas pelos carroceiros. Dessa forma, por terem realizado oito paralisações, os cocheiros ficaram em terceiro lugar, atrás dos tecelões e sapateiros, com 12 paralisações cada. As paralisações dos cocheiros foram avaliadas brevemente de forma geral, sendo consideradas como bem distribuídas ao longo do período. Além disso, a autora identificou que as maiores motivações dessa categoria residiam no regulamento interno das companhias, mais especificamente no sistema de prestação de contas.¹⁷

Já na dissertação de Goldmacher, as greves apareceram como mais um elemento entre vários com o objetivo de analisar as “interfluências entre o contexto político de consolidação do regime republicano, as diversas formas de orientação do movimento operário, por meio de partidos e associações, e as formas de luta dos próprios trabalhadores”.¹⁸ Partindo da perspectiva de que a existência de relações sociais de exploração não desencadearia automaticamente o processo de formação de classe (pois este dependia de determinados meios culturais, sociais e políticos), a autora não acredita que as transformações econômicas seriam suficientes para interpretar as paredes e outras manifestações dos trabalhadores. Goldmacher apontou que, para o período de 1890 a 1906, teriam ocorrido 129 greves. As mobilizações dos cocheiros e carroceiros passaram a ser contadas juntas e somaram 15 greves, perdendo apenas para os tecelões, com 16 manifestações. As paralisações dos cocheiros e carroceiros, todavia, não foram comentadas no estudo.

Vistas ao longo do tempo, é possível verificar que as pesquisas, ao se basearem nas produções anteriores e realizando novos levantamentos, foram avançando no número de paredes encontradas. As mudanças também ocorreram nas abordagens sobre as mesmas: nos trabalhos de Rodrigues e de Lobo e Stotz a economia aparecia como o principal fator explicativo das mobilizações; nos de Mattos e de Goldmacher, a formação da classe trabalhadora carioca ponderou outros aspectos, como a questão da experiência.

Partindo dos dados presentes na bibliografia, pesquisei as greves dos cocheiros e carroceiros em diferentes jornais para cada paralisação.¹⁹ Por meio dessas leituras, recuando e avançando a investigação a partir das datas das paredes, encontrei um total de 20 paralisações para o período de 1890 a 1906 – cinco a mais do que o total identificado para a categoria por Goldmacher.



A intenção era conseguir um maior número de informações sobre as greves, e também investigar as diversas formas pelas quais essas paralisações eram narradas.²⁰ A imprensa não é vista aqui apenas como fonte de informação sobre as paralisações dos cocheiros e carroceiros, mas como parte importante dos acontecimentos. Enquanto representantes e formadores da opinião pública²¹, a imprensa interferia na sociedade tanto pelas posições que divulgava e pelo modo que o fazia, quanto por aquilo que omitia.²²

Vale destacar que a procura por greves dos cocheiros e carroceiros não foi feita apenas nos jornais, mas também nos documentos oficiais. Porém, ao contrário da França, que tinha uma documentação oficial responsável por trazer estatísticas das greves²³, no Brasil elas raramente apareciam nos relatórios do ministro da Justiça e no relatório do chefe de Polícia do Rio de Janeiro. Em geral, os relatórios dos ministros da Justiça tinham a preocupação de reafirmar a imagem de que no país reinava a tranquilidade pública. No documento referente a 1876, por exemplo, ano em que os carroceiros deixaram de recolher o lixo das casas particulares, um amplo debate foi travado na imprensa: “Nenhum fato ocorreu, nos meses que abrange este relatório, em prejuízo da tranquilidade pública no Império. A índole pacífica e dócil dos brasileiros e a segurança que encontram todos os direitos e legítimos interesses à larga sombra de nossas instituições”.²⁴

A imagem de que a ordem pública era garantida pela índole pacífica do brasileiro apareceu também no regime republicano.²⁵ Mesmo nos anos em que ocorriam eventos de grande vulto, o ministro da Justiça fazia questão de frisar que a manutenção da ordem prevalecera. Em 1903, ano de maior número de greves nas duas primeiras décadas da era republicana no Rio de Janeiro, o documento apontou que “tirando a menção a um episódio no Ceará, nos demais Estados nenhum fato notável ocorreu que alterasse a ordem pública. Nesta Capital deram-se, no decorrer dos anos, algumas ocorrências, que são minuciosamente narradas no relatório do Chefe de Polícia”.²⁶ Já as paralisações dos cocheiros e carroceiros apareciam descritas nos relatórios do Chefe de Polícia quando eram feitas por trabalhadores de várias empresas e os acontecimentos interferiam diretamente no funcionamento da cidade. Esse foi o caso das paredes realizadas em dezembro de 1890 e em janeiro de 1900. Portanto, não foi possível identificar muitas paralisações nos relatórios dos ministros e dos Chefes de Polícia.

A pesquisa, porém, não ocorreu somente em arquivos e bibliotecas mas também pelo contato direto com outros pesquisadores. Durante uma conversa com Elciene Azevedo, ela mencionou uma greve de carroceiros realizada no Rio de Janeiro em 1876. Ao analisar os periódicos que relataram essa greve, foi possível chegar a mais uma paralisação de carroceiros que não aparecia



nas obras sobre as greves cariocas: a de novembro de 1873, perfazendo um total de 22 paralisações. A Tabela 10 apresenta alguns dados de todas as paralisações da categoria, como as datas, número de trabalhadores envolvidos

Tabela 10: Greves dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1873-1890)

Data de referência (Mês, ano)	Natureza dos trabalhadores (Empresa [E]/ Categoria [C]/ Por conta própria [CP])	Início	Fim
Janeiro de 1873	E/ cocheiros e condutores da Botanical Garden	–	–
Fevereiro de 1873	CP/ Carroceiros que retiravam lixo das casas particulares	26/02/1873	29/02/1873
Fevereiro, 1876	CP/ Carroceiros que retiravam lixo das casas particulares	13/02/1876	21/02/1876, possivelmente
Dezembro de 1890	C/cocheiros e carroceiros	01/12/1890	03/12/1890
Março de 1898	E/cocheiros e condutores de Carris Urbanos	15/03/1898	16/03/1898
Março de 1898	E/ Cocheiros, condutores e moços da cavalaria da Cia Vila Isabel	25/03/1898	25/03/1898
Junho de 1898	E/ cocheiros e condutores de Carris Urbanos	15/06/1898	15/06/1898
Junho de 1898	E/ Pessoal da Carris Urbanos	18/06/1898	18/06/1898
Agosto de 1898	E/ cocheiros de reserva da Carris Urbanos	21/08/1898	21/08/1898
Janeiro de 1899	E/ Carroceiros da Cia. Industrial do Rio de Janeiro	03/01/1899	03/01/1899
Fevereiro de 1899	E/ Empregados Cia. Carris Cariocas	10/02/1899	10/02/1899
Dezembro de 1899	E/ Carroceiros do lixo	21/12/1899	21/12/1899
Janeiro de 1900	C/ Cocheiros e carroceiros	15/01/1900	17/01/1900
Junho de 1900	E/ carroceiros da Limpeza Pública	26/06/1900	26/06/1900
Julho de 1900	E/ Cocheiros dos bondes da Companhia São Christovão	16/07/1900	16/07/1900

e motivos das manifestações. No próximo item, analiso as paralisações de cocheiros e carroceiros no interior de um cenário mais amplo de paralisações de trabalhadores ocorridas na cidade.

Tempo parado	Número de trabalhadores envolvidos	Motivo da manifestação
Algumas horas	–	Demissão de alguns cocheiros
Três dias	Por volta de 120	Contra o contrato firmado entre a Câmara Municipal com uma empresa para retirar lixo das casas particulares.
Oito dias, possivelmente	Por volta de 120	A postura de nove de março de 1875, que determinava que o lixo só poderia ser removido até às 9 horas da manhã. Além das multas injustas, as imposições, as carroças no depósito, sem lei que isso autorize.
Dois dias	–	Contra os artigos 295 e 298 do Código Penal.
Um dia	–	Revogação da fêria certa e determinada, além de aumento salarial.
Das 3:30 às 10:00		Aumento do salário.
Das 3:30 às 9:00	–	Demissão do chefe dos fiscais e aumento salarial.
Das 2:30 às 5:00	–	Demissão do chefe e aumento salarial.
Das 3:30 às 5:00	–	Cocheiros efetivos, exibindo perante a diretoria da Cia. atestados falsos de moléstia, nunca davam lugar a que os cocheiros da reserva tomassem os carros.
Algumas horas	–	Não terem sido ainda pagos seus salários dos meses de novembro e dezembro.
Algumas horas	–	A diretoria da Cia Carris Carioca resolveu adiar o pagamento dos empregados .
Algumas horas	700	Atraso no pagamento dos salários.
Dois dias	–	Regulamento da Polícia sobre o transporte de veículos e trabalhadores envolvidos.
Entre uma e duas madrugadas.	200	Três meses de salários atrasados.
Nove horas	–	Contra a redução dos salários e contra o pagamento por hora.

Tabela 10 (cont.): Greves dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1873-1890)

Data de referência (Mês, ano)	Natureza dos trabalhadores (Empresa [E]/ Categoria [C]/ Por conta própria [CP])	Início	Fim
Setembro de 1903	E/ cocheiros da Cia. São Christovão.	14/09/1903	15/09/1903
Janeiro de 1904	C/ Cocheiros e carroceiros	09/01/1904	12/01/1904
Fevereiro de 1904	C/ Cocheiros e carroceiros	17/02/1904	17/02/1904
Abril de 1904	E/ cocheiros da Saúde Pública.	12/04/1904	13/04/1904
Dezembro de 1906	C/ Cocheiros e carroceiros	16/12/1906	27/12/1906

3.2 Cenário de greves

A partir dos dados da bibliografia, pode-se afirmar que a primeira greve do Rio de Janeiro ocorreu em 1791, com os operários da Casa das Armas. A lista organizada pelo grupo de pesquisa Mundos do Trabalho aponta oito paredes para o período de 1791 a 1889, antes do advento da República, sendo uma de cocheiros. Os dados da minha pesquisa, juntamente aos coletados por outros autores, no entanto, indicam 13 paralisações. Às oito paralisações mencionadas foram acrescentadas duas ligadas aos cocheiros e carroceiros (em 1873 e 1876), uma greve realizada em abril de 1833 por escravos que trabalhavam numa loja de caldeireiro, como apontou Flávio Gomes,²⁷ além da paralisação de 1885 organizada por quitandeiros e pequenos agricultores que trabalhavam na Praça das Marinhas, citada no estudo de Juliana Barreto Farias.²⁸

A Praça das Marinhas também foi arena de outro conflito, neste caso entre carregadores que trabalhavam na área. No dia 3 de maio de 1872, o Jornal do Commercio noticiava:

Há dias os pretos ganhadores da Praça das Marinhas, que têm por costume carregar para terra a carne seca trazida de bordo dos navios em canos e lanchas, exigiram aumento de 20 rs. [vinte réis] no preço por que faziam aquele serviço. Não querendo sujeitar-se a tal exigência, os donos da carne seca resolveram chamar trabalhadores brancos que incumbiram de fazer aquela descarga. Ontem [02/05/1872], ao meio-dia, quando se fazia a descarga na Praça das Marinhas, os pretos, em número de 50, armados de cacetes, e um deles com uma foice,

Tempo parado	Número de trabalhadores envolvidos	Motivo da manifestação
Um dia	–	Os trabalhadores desejavam a mesma remuneração dada aos empregados da Cia. J. Botânico, que era de 600 réis por hora de trabalho.
Três dias	–	Contra o imposto sobre muares estabelecido pela municipalidade.
Algumas horas	–	A falta de cumprimento por parte dos seus patrões do acordo com eles firmado na greve de janeiro de 1904.
Um dia	500	Contra o não pagamento de salários que já se estendia por 3 meses.
11 dias	–	Pagamento em data regular e tabela de horário.

assaltaram os trabalhadores ocupados naquele serviço, que eram cerca de 12. Travou-se luta renhida, sendo alguns dos trabalhadores atirados ao mar.²⁹

Trata-se de conflito decorrente de uma paralisação feita pelos carregadores negros, que eram descritos como ganhadores, podendo haver entre eles libertos e escravizados. Provavelmente eram africanos, pois o *Diário do Rio de Janeiro* afirmou que o ocorrido havia sido uma “parede à moda da Costa da Mina”.³⁰ A disputa aconteceu justamente porque os contratantes não quiseram se sujeitar às exigências dos negros e requisitaram trabalhadores brancos, provavelmente imigrantes portugueses pobres. Diante da ameaça de não conseguir o aumento, os negros atacaram aqueles que foram colocados em seu lugar. Esse exemplo junta-se a outros que trazem trabalhadores escravizados realizando uma manifestação que geralmente era atribuída unicamente aos trabalhadores livres: a greve.

Linhares não considerou como greve a paralisação dos escravos no estabelecimento de Ponta de Areia em 1857. Já Rodrigues apontou que os movimentos dos escravos, como as fugas e a formação de quilombos, “são rasgos de rebeldia, portanto, são grevistas”.³¹ Todavia, é necessário diferenciar a greve de outras manifestações de trabalhadores. As fugas e os quilombos são, com certeza, manifestações relacionadas ao trabalho, mas implicam o abandono total dele, enquanto a greve é uma paralisação temporária.³²

Investigar as paralisações envolvendo escravizados é uma possibilidade de trazer para a História Social do Trabalho um elemento há tempos ausente desses estudos: o trabalhador escravo.³³ Mattos ponderou que uma

compreensão mais ampla do processo de formação da classe trabalhadora no Brasil deve levar em conta os elos e compartilhamento de experiências – “de trabalho, de organização, de ação coletiva, de identidade e consciência” – entre trabalhadores livres e escravizados.³⁴

Nesse cenário de paralisações ocorridas na cidade do Rio de Janeiro é possível verificar que de 1791 (data da primeira greve) a 1906 (data-limite desta pesquisa), os cocheiros e carroceiros realizaram 22 paralisações, sendo a categoria que mais empreendeu paredes. Em segundo lugar, vieram os tecelões com 16 greves, seguidos pelos sapateiros, com 11.³⁵ Esse quadro questiona as colocações feitas anteriormente pela historiografia, que tinham como principais categorias grevistas a dos tecelões, setor altamente mecanizado e sem necessidade de empregados com especialização, e a dos sapateiros, sendo estes altamente qualificados e geralmente detentores de seus meios de produção.³⁶ Os cocheiros e carroceiros, como já dito, tiveram suas greves geralmente apenas citadas pelos estudos que trataram das paralisações. Surgem, portanto, algumas questões: quais as especificidades das paralisações dessa categoria? Quais as lógicas internas desses movimentos? Quais sentidos os trabalhadores atribuíam às suas ações?

Ao analisar as paralisações dos cocheiros e carroceiros ao longo do tempo, percebi que três delas ocorreram durante o período Imperial: duas em 1873, sendo uma feita por empregados da Jardim Botânico, e outra levada a cabo pelos carroceiros que retiravam lixo das casas particulares. Esses carroceiros também realizaram uma mobilização em 1876. De maneira geral, as greves no Império foram poucas e esparsas, totalizando 12, ocorridas a partir de 1833. Ainda houve uma no período colonial, em 1791. Contudo, é significativo que das 13 paralisações realizadas antes da República, três fossem feitas pelos cocheiros e carroceiros (23%), constituindo-se, portanto, na principal categoria a adotar a parede como forma de luta.

A próxima greve dos cocheiros e carroceiros só viria a ocorrer em dezembro de 1890, após a instauração do regime republicano. Como expôs José Augusto Valladares Pádua, a República, principalmente em seus momentos iniciais, trouxe um despertar de anseios e expectativas de participação política.³⁷ Embora as discussões dentro do movimento operário nesse período se dessem em torno da participação política através de partidos, o novo regime significou uma ampliação considerável de outra forma de participação: a greve. Somente no ano de 1890, seis paralisações foram feitas, lembrando que em todo o período anterior foram realizadas 13 paralisações. A parede dos cocheiros e carroceiros ocorrida em 1890 congregou quase toda a categoria e foi uma das maiores em termos de contingente mobilizado durante todo o recorte analisado.



Depois de 1890, outra paralisação dos cocheiros e carroceiros foi realizada somente em 1898. Esse hiato correspondeu a um período de baixa no cenário geral de paralisações na cidade, como demonstra o gráfico 3. Em 1890 houve seis mobilizações, no ano seguinte foram oito, caindo para três em 1892, e uma em 1893. Nenhuma paralisação foi realizada em 1894 e 1895; passando para duas em 1896 e uma em 1897. Segundo Lobo e Stotz, a Revolta da Armada (1893-1894) pode ter contribuído para essa diminuição do número de mobilizações e, apesar de os autores não explicarem como³⁸, podemos supor que a causa teria sido a repressão que se seguiu.³⁹

No ano de 1898 ocorreu o maior número de greves de trabalhadores do transporte urbano: cinco. Todas elas estavam localizadas em empresas específicas, sendo quatro empreendidas pelos empregados da Carris Urbanos. Em 1899, três paralisações aconteceram, cada uma delas realizada em uma empresa. Já em 1900 houve novamente três mobilizações, tendo uma delas congregado a maior parte dos cocheiros e carroceiros e ganhado grande vulto no período.

Nos dois anos seguintes não houve paralisações dos cocheiros e carroceiros, embora tenham ocorrido mobilizações dos usuários de bondes em 1901 e 1902. Percebe-se também uma queda no cenário geral de paralisações. Se em 1900 foram promovidas 10 paralisações, em 1901 o número caiu pela metade, e em 1902 foram apenas quatro.

O auge de greves no Rio de Janeiro foi em 1903, quando ocorreram 39 delas, mas apenas uma foi feita pelos cocheiros, especificamente os empregados da Companhia São Christovão.⁴⁰ Em 1904, o número de paralisações da categoria subiu para três, sendo duas organizadas por cocheiros e carroceiros que trabalhavam em diversas empresas da cidade. Em 1905, se encontra a ocorrência de apenas uma mobilização, e duas em 1906, sendo uma relacionada a empregados de vários estabelecimentos.

Lobo e Stotz relacionaram as flutuações cíclicas da economia ao movimento operário, medido pelo número de paralisações. Dessa forma, os autores dialogaram com outros estudos internacionais que trataram das correlações entre movimento operário e flutuações cíclicas. Esses estudos apontam uma controvérsia: o movimento tornava-se mais ativo nos momentos de maior depressão do ciclo (entendido como maior queda da produção industrial), ou quando começava a retomada do crescimento industrial?

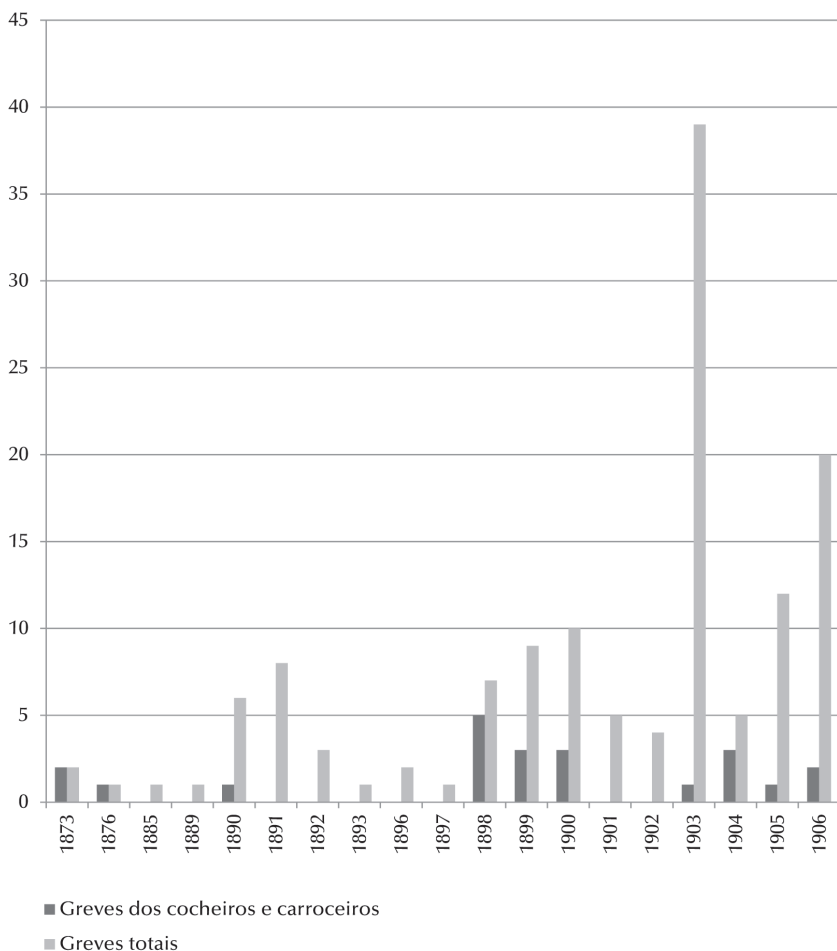
No caso do Rio de Janeiro, Lobo e Stotz traçaram um padrão e encontraram um comportamento diferenciado, ora se tornando mais dinâmico no final de fases de crescimento e início da depressão (como nos anos 1890-1891 e 1912-1913), “ora no auge da depressão (1902-1903), ou então no começo da recuperação econômica (1917-1920)”. Eles indicaram que a Primeira Guerra Mundial foi um marco no Brasil. Até então, as greves coincidiam com as baixas



da produção industrial; após a guerra, o “movimento operário tornou-se mais ativo nos períodos ascendentes do ciclo industrial”.⁴¹

Comparando as constatações de Lobo e Stotz ao número de paralisações dos cocheiros e carroceiros, verifica-se que o maior contingente de mobilizações da categoria não ocorreu nos mesmos anos de pico de paredes, como mostra o gráfico 3. O ano que mais teve paralisações de cocheiros e carroceiros foi o de 1898 (totalizando cinco), seguido por 1899, 1900 e 1904, cada um com três mobilizações. Dessa forma, se tentarmos, assim como Lobo e Stotz, travar uma relação entre ciclo econômico e número de greves, não é possível

Gráfico 3: Greves no Rio de Janeiro (1873-1906)





encontrar um padrão. Os anos de 1898 a 1900 são indicados como momentos de início da depressão e, 1904, como começo de recuperação econômica. A questão torna-se mais complicada quando se analisam os movimentos mais vultosos dos cocheiros, por incluírem carroceiros e terem maior número de participantes. Esse foi o caso das greves de 1890, 1900 e 1906. Enquanto 1890 e 1900 eram momentos finais de fases de crescimento e início de depressão, em 1906 a economia era considerada estável.

Na análise de Lobo e Stotz, os ciclos econômicos afetavam as condições de vida dos operários e artesãos e essas condições acabavam por moldar a ação operária. Entre 1890 e 1893, por exemplo, percebeu-se um “violento aumento do custo de vida”.⁴² Não seria por acaso, segundo os autores, que a maioria das paralisações desse período tinha por motivo melhorias salariais. O aumento real dos salários, juntamente com a redução da jornada de trabalho para 8 horas diárias, foram as reivindicações básicas da classe operária durante todos os picos de greves e tidas como questões “tipicamente operárias”.

Ambas as análises (de Lobo e Stotz e a de Rodrigues) afirmam que o declínio das condições de vida movia os trabalhadores a empreender as paredes. Logo, pelo raciocínio dos autores, se o fator econômico impulsionava os trabalhadores a reagirem, eram também as questões econômicas, principalmente salariais, que representavam suas principais reivindicações.

Lobo e Stotz indicaram que a correlação entre ciclos econômicos e movimento operário é apenas uma variável para o comportamento social da classe trabalhadora. Segundo os autores, o “movimento não se desenvolve no vazio, mas dentro de uma sociedade organizada, com suas instituições, leis e sistemas de arbitragem específicos”.⁴³ Porém, ainda que eles ressaltassem que não queriam fazer uma relação mecânica entre a estrutura e a superestrutura, o resultado apontou que a economia determinava a ação do movimento operário.

A crítica a essa relação mecânica entre base e superestrutura tem sido amplamente feita no âmbito do marxismo. O historiador inglês Edward Thompson utilizou o conceito de experiência para analisar o processo de formação da classe:

*A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) aos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais.*⁴⁴



Para o autor, se a experiência era determinada, o mesmo não ocorria com a consciência de classe. Thompson afirmou que classe e consciência de classe foram sempre a última etapa de um processo marcado pela luta de classes. Dessa forma, a determinação material não foi excluída de sua interpretação, mas estava relacionada diretamente à perspectiva da luta de classes. As transformações da vida material, segundo Thompson, condicionaram a luta de classes e parte de seu caráter, “mas o resultado específico é determinado apenas pela luta em si”. O sentido disso é que

a transformação histórica acontece não por uma dada “base” ter dado vida a uma “superestrutura” correspondente, mas pelo fato de as alterações nas relações produtivas serem vivenciadas na vida social e cultural, de repercutirem nas ideias e valores humanos e de serem questionadas nas ações, escolhas e crenças humanas.⁴⁵

As proposições de Thompson ajudam a pensar algumas análises feitas sobre as greves no Rio de Janeiro. A caracterização, presente em Lobo e Stotz e em Rodrigues, de que essas eram uma manifestação praticamente automática do estado de fome e pauperização dos trabalhadores perde de vista como os trabalhadores vivenciaram essas questões materiais na vida social e cultural, como indicou Thompson.

Levando em conta a interpretação de que a consciência de classe é a forma como a experiência é tratada em termos culturais, é possível entender que as paralisações dos trabalhadores não precisariam ser necessariamente motivadas por questões econômicas, e mesmo quando o fossem, poderiam ter outros significados. A greve, segundo Charles Tilly e Edward Shorter a partir da análise do caso francês, era um instrumento de ação política da classe trabalhadora. Era ainda uma demonstração simbólica de força, ao inculcar na consciência pública o vigor por trás das demandas da classe trabalhadora.⁴⁶ Mattos, por sua vez, afirmou que as paralisações também “foram a principal forma de intervenção da classe trabalhadora na política brasileira, ao longo do século XX”.⁴⁷

No tocante às motivações das paredes no Rio de Janeiro, Goldmacher apontou que, entre 1890 e 1906, 29 delas foram o aumento salarial. Já as reivindicações pelo pagamento em dia teriam causado 12 greves e, em terceiro lugar, estava a redução da jornada de trabalho e a readmissão de companheiros demitidos, com oito ocorrências cada. A maioria das paralisações dos tecelões, por exemplo, teria sido motivada por questões salariais (lutando pelo aumento ou contra a redução dos ordenados). Já as dos cocheiros foram fomentadas por discordâncias em relação ao regulamento interno das companhias.⁴⁸

É interessante perceber que os autores que trataram das paralisações cariocas entre o século XIX e início do XX mencionaram em seus trabalhos



apenas as questões consideradas tipicamente operárias, como aumento salarial e redução da jornada. Porém, esses mesmos estudos apresentam alguns outros elementos em suas tabelas e gráficos. Na tabela de Lobo e Stoz aparece uma greve realizada pelos ferroviários, em 1891, que objetivava a derrubada do presidente Deodoro. Em 1899, os ferroviários fizeram uma paralisação com o mesmo intuito de derrubar o governo, então sob a presidência de Campos Sales.⁴⁹ Goldmacher incluiu, num gráfico de causas das paralisações entre 1890 e 1906, uma parede realizada contra o sorteio militar, além de duas greves contra as multas.⁵⁰ Todavia, essas outras motivações não ganharam espaço nas análises dos autores, fosse porque não constituíam maioria ou porque não eram questões clássicas ou recorrentes das reivindicações operárias.

Ao averiguar os motivos das greves dos cocheiros e carroceiros, encontrei também possibilidades diferentes daquelas abordadas por alguns autores. De um total de 22 paralisações da categoria, cinco (22,7%) tiveram como principal motivo as leis, em âmbito federal e municipal, e os regulamentos policiais. Das três principais paredes (em 1890, 1900 e 1906), duas (66,66%) estavam atreladas às leis e regulamentos. Não consideradas também por alguns contemporâneos como um assunto “tipicamente operário”, as greves contra leis demonstram que os trabalhadores não agiam somente em razão de questões econômicas, pensadas prioritariamente em termos de salários.

Paralisações contra leis, pela derrubada de governo, ou por outras razões fazem repensar as motivações vistas como caracteristicamente operárias e estritamente associadas a aspectos econômicos. Ao privilegiar motivos dessa natureza, os autores remeteram-se geralmente ao desenvolvimento da classe trabalhadora na Europa. Se, nos jornais de grande circulação a comparação com as greves do Velho Mundo era usada para diminuir as mobilizações brasileiras, para os estudos em questão o referencial europeu ganhava justamente o sentido oposto. Diante da imagem de trabalhadores nacionais pouco conscientes e menos desenvolvidos, mostrar que suas reivindicações eram similares às dos congêneres europeus era elevá-los diante dos olhos de seus detratores.

Em seguida, exponho algumas características das paredes dos cocheiros e carroceiros, tendo a preocupação de entender os significados que as mobilizações poderiam ter para os trabalhadores e para a sociedade em geral.

3.3 “Nunca houve greves contra a lei”: as motivações das greves

No segundo capítulo, analisei diversas medidas empreendidas pela Polícia e pela Câmara Municipal com o objetivo de controlar e regular os cocheiros e carroceiros. Apontei que algumas leis e regulamentos estavam



conectados à instauração da lógica de trabalho capitalista. Os trabalhadores agiram diante das transformações que vivenciaram através, por exemplo, de abaixo-assinados e declarações na imprensa. Agiram ainda por meio das greves, e cinco das paralisações dos cocheiros e carroceiros foram originadas por discordância em relação a leis, perfazendo 22,7% do total.

As diversas paralisações dos cocheiros e carroceiros contra leis, regulamentos e impostos ganharam designações específicas nos jornais cariocas de grande circulação no período. A tentativa dos periódicos foi desqualificar os trabalhadores quando eles se insurgiam contra esses motivos através da afirmação de que estes não compreendiam o objeto a que se referiam, haviam sido manipulados ou alegavam pontos que não constavam nos documentos.

Os jornais constituíam importantes formadores da opinião pública. No fim do século XIX, as principais folhas diárias cariocas passaram por transformações que lhes atribuíram características empresariais. Com isso, expandiu-se ainda mais o número de leitores. O poder de intervir nos acontecimentos por meio da formação da opinião pública dos principais matutinos do Rio de Janeiro pode ser medido pelo fato de tirarem juntos, em 1900, cerca de 150 mil exemplares em uma cidade com 621.465 habitantes.⁵¹

A razão de um posicionamento mais crítico dos jornais em relação aos trabalhadores, quando estes lutavam contra as leis ou os regulamentos, pode ser vislumbrada nas passagens a seguir. A primeira consiste em um comentário do jornal *Diário de Notícias* sobre a parede feita pelos cocheiros em 1890 contra alguns artigos do Código Penal: “Em toda a parte do mundo há penas no código criminal para os delitos de toda a natureza e *nunca houve greves contra a lei que é mantida pelos governos*”.⁵² Ao opinar sobre a mesma paralisação, o *Jornal do Commercio* opinou que: “*Uma parede de operários tem por fim conseguir a reparação de um agravo ou um aumento de salário*”. Neste conluio, porém, os carroceiros e cocheiros não tinham fito algum determinado”.⁵³

As citações parecem exprimir a ideia de que, de forma geral, a oposição a um regulamento ou lei não seriam razões habituais e justas para uma parede. Considerava-se, assim, que as paralisações fossem feitas com o intuito de obter um aumento salarial ou receber pagamentos atrasados. No entanto, isso não indica que os jornais fossem necessariamente condescendentes com greves realizadas com esses objetivos, até mesmo porque vários desses periódicos estavam atrelados aos patrões e ao governo, e representavam seus interesses. Assim, quando a mobilização pretendia ganhos financeiros, julgava-se o comportamento dos grevistas, contudo o motivo não era muito problematizado.

Alguns jornais podiam apresentar uma imagem diversa. Esse foi o caso da *Gazeta da Tarde*, que reproduziu um trecho de uma notícia do periódico *Nova Pátria* sem nenhum comentário, o que mostra que endossava as afirmações



feitas por este jornal sobre as causas da greve dos cocheiros e carroceiros em dezembro de 1890, motivada por artigos do Código Penal:

Desde que a força do direito foi substituída pelo direito da força; desde que a cada momento se calça aos pés a lei e as normas comezinhas da administração; desde que o povo se acha representado por um congresso de designados, sem autoridade para fazer justiça ou exigir reparação; desde que o povo se convenceu de que as leis que lhe são impostas não emanam da vontade popular, mas de uma camarilha que se conserva no poder pelo único prestígio da força, e de que esses decretos vêm em socorro de interesses nem sempre confessáveis – desapareceu este freio que, de par com a religião, peia as comoções populares e que se chama – o respeito consciente à lei.⁵⁴

Essa passagem traz uma interpretação interessante sobre as greves contra as leis. Aponta as diferentes razões que fizeram com que os trabalhadores deixassem de ver as leis e as normas com respeito servil, como o fato de essas emanarem da vontade de um grupo restrito e de servirem a interesses “nem sempre confessáveis”. Ao desmitificar as leis e normas, os trabalhadores podiam e deviam entendê-las como arenas em que deveriam lutar.

Os estudos que trataram das paralisações ocorridas no Rio de Janeiro no século XIX e início do XX parecem também não ter considerado habituais e justas as mobilizações contra medidas das instituições do governo, já que não se dedicaram a analisá-las. Contudo, leis, regulamentos e impostos que incidiam sobre os cocheiros e carroceiros não passaram despercebidos, e os trabalhadores fizeram questão de manifestar as suas leituras dessas medidas. A paralisação foi uma das ações empreendidas pelos trabalhadores, que incluíam também os requerimentos, diante das tentativas de regulamentação e controle do exercício de seu ofício que foram feitas por diferentes esferas do poder público, como a Polícia e a Câmara Municipal.

Os trabalhadores também tinham suas leituras sobre as tentativas de normatização advindas das companhias de transporte de passageiros.⁵⁵ Em 8 de outubro de 1905, membros do Centro de Empregados em Ferrovias direcionaram-se às companhias para entregar o boletim da associação, onde se lia:

Companheiros, é chegado o momento de cada um de nós cumprir o seu dever, exigindo dos burgueses aquilo que nos pertence, isto é, o aumento de ordenado e abolição dos regulamentos vexatórios que nos aviltam e nos envergonham. Por isso convidamos aos nossos companheiros o abandono por completo do serviço, apresentando-se na sede do Centro a fim de reunirem-se hoje às 8 horas da noite.

Avante a vitória é nossa.⁵⁶



Embora não estivessem mencionadas as especificidades dos regulamentos, estava claramente expresso que estes eram humilhantes para os trabalhadores. A palavra “abolição” também chama a atenção, por associar os regulamentos a um contexto de escravidão. É interessante notar ainda que aos burgueses foi remetida a exigência, e não o pedido, daquilo que pertencia aos trabalhadores.

Na parede iniciada em 15 de março de 1898, tomaram partido os cocheiros e condutores da Companhia Carris Urbanos. Os primeiros desejavam aumento de salário; os condutores, “a revogação da ordem de fêria certa e determinada para os carros em que serve imposta pelo gerente, e que eles denominaram de arrendamento de carros”.⁵⁷ A fêria certa era calculada pelo movimento de um carro em alguma linha, e o condutor que não conseguisse o valor estipulado pela companhia tinha que completá-lo com seu próprio dinheiro. Essa foi uma das medidas adotadas pelas companhias de transporte para tentar garantir seus ganhos e que estes não fossem surrupiados pelos condutores.

Segundo a *Gazeta de Notícias*, a administração da Carris Urbanos explicou que “a cota certa de cada um dos carros foi adotada de acordo com os respectivos condutores e que as exigências que se tem manifestado são devidas principalmente ao interesse contrariado de muitos dos ex-empregados da mesma companhia”.⁵⁸ A administração pretendia eximir a empresa da culpa por ter instaurado essa medida, imputando-a a ex-funcionários que tentavam, segundo ela, aliciar de todas as formas os empregados atuais.

Uma mudança importante nas relações de trabalho ocorreu na Companhia São Christovão em 1900. Os vencimentos dos empregados, que antes eram por dia, passaram a ser marcados de acordo com o tempo de trabalho. Segundo a *Gazeta de Notícias*, isso “não agradou a maior parte dos cocheiros que se viam sujeitos a 100 réis por hora, havendo uns que pela tabela recebiam mais e outros menos”.⁵⁹

Por sua vez, um notável instrumento de controle por parte das empresas, o regulamento de multas cobradas dos funcionários, motivou os cocheiros e condutores da Companhia Ferrocarril de Jacarepaguá a paralisarem suas atividades em junho de 1906. Os trabalhadores requisitavam ainda a gratificação por horas extras e aumento salarial.⁶⁰

Os regulamentos das companhias, as multas e o sistema de fiscalização faziam parte não só da exploração do trabalhador pelas empresas, mas também do processo de submissão daqueles à lógica de trabalho capitalista. Nesse sentido, a normatização advinda das empresas se aliava às medidas da Câmara Municipal e da Polícia com o mesmo intuito.

Conflitos ocorridos entre trabalhadores e fiscais também estavam no centro das paralisações, como a realizada em 15 de junho de 1898 pelos empregados da Companhia Carris Urbanos. Eles afixaram o seguinte boletim na porta da empresa, às três horas da manhã:



O pessoal de condutores e cocheiros, em virtude das calamidades praticadas pelos fiscais, dirigidos pelo chefe Camillo Vianna, pedem a demissão deste, e em vista da atual crise pedem aumento de salário para 5\$ diários, livres de desconto, salvo avarias.⁶¹

O documento apresentava a reclamação dos empregados a respeito dos abusos cometidos pela fiscalização, sendo esta uma das medidas articuladas pelos patrões para controlar os funcionários. Como só conseguiram um aumento nos ordenados, nova paralisação foi organizada no dia 18 de junho do mesmo ano.

A demanda pela demissão de um fiscal poderia motivar uma greve, mas a expulsão de trabalhadores poderia também fazer com que seus companheiros parassem o trabalho como forma de protesto. Em janeiro de 1873, os cocheiros e condutores da Companhia Jardim Botânico paralisaram o trabalho por causa da dispensa de alguns companheiros.⁶²

Embora o mais comum fosse que a parede decorresse de conflitos entre trabalhadores e patrões e/ou o governo, em um caso específico ela se originou de embates entre empregados. Em agosto de 1898, os cocheiros da reserva da Carris Urbanos realizaram paralisação alegando que os cocheiros efetivos, exibindo falsos atestados de moléstia perante a diretoria da companhia, nunca davam lugar para que aqueles tomassem os carros, ficando assim privados de ganhar o pão.⁶³

Algumas mobilizações tinham relação direta com outras que as haviam antecedido. Em fevereiro de 1904, os cocheiros e carroceiros pararam o trabalho pela falta de cumprimento, por parte dos patrões, do acordo com eles firmado na greve ocorrida em janeiro daquele ano. A mobilização de janeiro de 1904 havia acabado após a promessa patronal de não ser cobrado o imposto de 3 mil réis por animal no ordenado dos empregados. Em certas cocheiras, ao receberem o ordenado, os trabalhadores verificaram o descumprimento do trato, e “desgostosos os carroceiros resolveram eles abandonar o serviço, procurando também impedir que trabalhassem os companheiros de outras cocheiras”.⁶⁴

Já em dezembro de 1906, o *Jornal do Brasil* publicou uma tabela de reivindicações apresentadas aos proprietários de veículos pela Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas. Essa tabela continha uma demanda de aumento da remuneração dos responsáveis pela condução de diversos tipos de veículos, além da redução das horas de trabalho.⁶⁵ Eles requisitavam que o trabalho passasse a ser realizado das seis horas da manhã às seis da tarde, e que aos domingos eles trabalhassem externamente somente até o meio dia. Como os proprietários de veículos não responderam às demandas no prazo estipulado, a assembleia da associação, em 16 de dezembro de 1906,



decidiu pela greve. Esta, segundo os boletins da Sociedade de Resistência, deveria ter caráter inteiramente pacífico.

A questão salarial constituiu o objeto de 11 paralisações. Seis delas eram por aumento do ordenado, sendo que quatro foram conjugadas a outros motivos. Entre as que requisitavam unicamente o aumento do salário, estava a dos empregados da Companhia Villa Isabel. Em 1898, quando a nova diretoria da companhia assumiu, seus membros falaram, segundo *O Paiz*, em aumentar o salário dos funcionários.⁶⁶ Diante da promessa não cumprida, em 25 de março desse ano os trabalhadores ficaram aglomerados em frente à estação. Ao chegar o presidente, “falaram os grevistas pedindo aumento de vencimentos, uns para 6\$000 diários e outros 5\$000”.⁶⁷

Salários atrasados representaram a motivação de quatro paralisações. Em 3 de janeiro de 1899, os empregados inferiores da Companhia Industrial do Rio de Janeiro “constituíram-se em greve por não terem sido ainda pagos os seus salários dos meses de novembro e dezembro”.⁶⁸ Atraso maior motivou a paralisação dos cocheiros da superintendência da Limpeza Pública, realizada em junho de 1900. Eles protestavam por não serem pagos há mais de três meses.⁶⁹

Em outros casos, o simples adiamento da remuneração levava os trabalhadores a se rebelarem. Em 10 de fevereiro de 1899, os condutores e motorneiros da Companhia Carris Carioca dirigiram-se ao escritório para receber os salários, e lá ficaram cientes da resolução da diretoria em postergar o pagamento “para boa marcha e regularidade do serviço nos dias de carnaval”.⁷⁰ Se o motivo alegado pela diretoria pode nos parecer hoje um tanto esdrúxulo, o mesmo deve ter ocorrido aos trabalhadores naquele momento.

As diversas greves envolvendo regulamentos, conflitos cotidianos ou questões salariais também representam a luta dos trabalhadores pelo que consideravam justo e de direito. As paralisações poderiam possuir um caráter político mesmo quando eram motivadas somente por aspectos econômicos.

O advogado Evaristo de Moraes, ao rememorar sua atuação de 1903 a 1909 em diversos sindicatos – dentre eles a Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas –, afirmou que teve que lutar contra a violência da Polícia, a má vontade dos patrões e, principalmente, contra a desorientação do operariado. O que o operário, “em regra, queria é o que se pode dizer a solução alimentária do problema: diminuição nas horas de trabalho, aumento dos salários. Nada mais”.⁷¹

As observações do advogado foram feitas num momento de desencanto e ressentimento com o movimento operário, do qual já estava afastado e de cujos membros vinha recebendo críticas, inclusive de Mariano Garcia, companheiro de longa data.⁷² Os diversos motivos das paredes dos cocheiros e carroceiros indicados até aqui permitem repensar a ideia, presente na avaliação



de Evaristo e também em parte da historiografia, de que os trabalhadores queriam apenas o aumento de salário e a diminuição das horas de trabalho. Queriam mais e souberam lutar por suas aspirações.

O próprio Evaristo de Moraes leva-nos a ponderar que, mesmo quando buscavam diminuição de horas de trabalho e aumento dos salários, o significado de suas lutas pode ter sido mais amplo. A paralisação de dezembro de 1906 foi organizada pela Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas. Moraes era o advogado da associação no período e também assumiu nesse conflito o papel de liderança. Diante da polícia, o advogado se responsabilizou pela atitude dos grevistas. Ao reforçar a natureza legítima do movimento ele garantiu que, contrariamente às denúncias que corriam, aqueles “eram homens morigerados e trabalhadores, *que procuravam pugnar pelos seus direitos*”.⁷³

É necessário levar em conta que Evaristo de Moraes tentava ir ao encontro das expectativas da força policial ao colocar os grevistas como trabalhadores que não pretendiam perturbar a ordem e sim lutar por direitos. Esses eram também os anseios do próprio tribuno, que tinha uma visão legalista. Como expôs Joseli Mendonça, ele fez questão de frisar que a referida parede ocorreria pacificamente e dentro das leis da República.⁷⁴ Apesar dessas considerações, e tendo em vista que o legalismo dos advogados encontrou ressonância entre os cocheiros e carroceiros, também podemos pensar que quando lutavam por melhores salários e por menos horas de trabalho, os próprios trabalhadores acreditavam estar pugnando por direitos.

Em artigo intitulado “O dever supremo”, publicado na edição de 1º de abril de 1904 do jornal *Brazil Operário*, foram analisadas as causas “dos insucessos das greves ultimamente realizadas pelos operários desta Capital”, entre as quais possivelmente se incluíam as paralisações organizadas pelos cocheiros e carroceiros naquele ano. Segundo o periódico, as sociedades beneficentes deveriam contribuir com contingente para a formação de um centro de resistência, único meio de se “poder conseguir alguma coisa a bem da grande e sagrada causa”. Esse centro deveria ser responsável por realizar uma greve geral “para salvaguardar e garantir os direitos que porventura nos pretendessem sonegar”.⁷⁵

Seguindo esse raciocínio, o jornal considerou que seria insensatez e irreflexão pretender “conquistar direitos e nivelar interesses sem a formação de um Centro, só por meio de greves parciais, realizadas sem os recursos indispensáveis para a sua sustentação até a produção dos esperados efeitos”.⁷⁶ Sendo assim, por mais que seja feita a crítica, a passagem permite verificar que os próprios trabalhadores entendiam que as paralisações tinham o intuito de conquistar direitos. A avaliação do *Brazil Operário* referia-se ao modo pelo qual as paredes deveriam ser conduzidas. Ao considerarmos essas greves como





lutas unicamente econômicas, perdemos outras dimensões que poderiam ter para os sujeitos da época.

Acompanhando as paralisações ao longo do tempo, vê-se que no período imperial eram fomentadas pela demissão de companheiros ou algumas medidas da Câmara Municipal. Já no período republicano, além de leis e regulamentos, as motivações eram obter aumento salarial e protestar contra o atraso de pagamento e as práticas normativas advindas das companhias de transporte. Uma novidade foi a demanda pela diminuição da jornada, na paralisação de dezembro de 1906. Esse foi um momento em que a luta pelas 8 horas de trabalho tornou-se um elemento-chave do movimento operário, embora seja preciso lembrar que os cocheiros e carroceiros lutavam por uma jornada de 12 horas.

Em relação ao que motivou os trabalhadores do transporte de outras localidades a entrarem em greve, ocorreu um protesto em São Paulo, em julho de 1900, por conta das multas aplicadas. Os motorneiros da Light haviam decidido contrariar a ordem da chefia, de realizar o trajeto da avenida Paulista em 18 minutos, e passaram a concluí-lo em apenas 12 minutos. Após broncas sem êxito, os trabalhadores foram multados, o que os revoltou e os levou a abandonar os bondes.⁷⁷ Outra paralisação na cidade só viria a ocorrer em 1910. Nesse caso o estopim “foi a demissão dos líderes da União [Defensora dos Empregados da Light and Power], mas, na realidade, os operários dos bondes estavam revoltados com a rigidez do regulamento e o excesso de cobranças dos fiscais”.⁷⁸

Já em Lisboa, das três paralisações realizadas por cocheiros e ou carroceiros até 1906, duas estiveram associadas a leis da Câmara Municipal. Outro motivo foi a mudança no sistema de pagamento (a remuneração por dia de trabalho passou a ser paga por horas de trabalho), posta em prática pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Em maio de 1892, os empregados dessa empresa declararam que o pessoal não iria trabalhar enquanto a direção não garantisse os salários anteriores à nova tabela.⁷⁹

Em 6 de outubro de 1910, um dia após a Proclamação da República em Portugal, um grupo de aproximadamente 800 condutores e guarda-freios de elétricos da Carris, “uniformizados e empunhando a bandeira da sua associação e estandartes republicanos” percorreu “as ruas da capital, soltando vivas ao novo regime, ao exército e à pátria”.⁸⁰ O grupo passou na redação do jornal *O Século* e declarou que a direção da empresa queria colocar os carros na rua no dia anterior. O pessoal, no entanto, se opôs e afirmou que só retornaria aos seus lugares quando o governo provisório autorizasse e desde que a direção se comprometesse a dar um pagamento de 800 réis diários e 8 horas de trabalho.



Ainda em outubro de 1910, mais especificamente no dia 24, declararam-se em greve os carroceiros, em número de 3.000, com a reivindicação de receber 700 réis por dia, 300 réis para os sotas, e que a água, lanternas e cotos fossem pagos pelos proprietários de carroças.⁸¹ Em novembro, houve nova parede dos funcionários da Carris, iniciada no dia 14 e que contou com a adesão de funcionários dos mais diversos setores. Além dos condutores e guarda-freios, paralisaram o trabalho também os revisores, os empregados dos escritórios, expedidores, foguistas e ajudantes. Havia requisições específicas para os diferentes cargos, embora em comum tivessem a demanda de 8 horas de jornada.⁸²

Os motivos das paralisações nas cidades aqui mencionadas indicam algumas semelhanças com a experiência dos trabalhadores do transporte no Rio de Janeiro. Se até agora vimos as motivações das paredes, no próximo item será analisado quem as empreendia.

3.4 Afinal, quem eram os grevistas?

Para analisar o perfil de quem realizou as 22 paralisações da categoria, utilizei uma primeira diferenciação presente na bibliografia sobre greves. Diversos autores fizeram a distinção entre as que foram empreendidas por trabalhadores de uma empresa específica ou aquelas mobilizadas por uma categoria, que congregaria trabalhadores de várias empresas.⁸³ No caso específico dos cocheiros e carroceiros, ocorreram ainda duas paralisações ligadas a trabalhadores que atuavam por conta própria, exatamente os carroceiros que retiravam lixo das casas particulares. Além de trabalharem como autônomos, eles representavam um nicho peculiar do transporte urbano: não podem ser entendidos nem como uma categoria nem uma empresa. Portanto, criei a categoria “por conta própria”.

Tabela 11: Promotores das greves dos cocheiros e carroceiros (1873-1906)

Promotores das greves	Número de greves
Empresa	15
Categoria	5
Por conta própria	2

Das 22 greves, 15 foram feitas por trabalhadores de empresas específicas. Os empregados da Companhia Carris Urbanos foram os que mais paralisaram o trabalho, sendo quatro no total e todas em 1898. Os trabalhadores de outras empresas entraram com uma paralisação cada – caso da Villa Isabel ou da Jardim Botânico. Há ainda os funcionários de empresas que não estavam

diretamente envolvidas com o transporte de pessoas, como os carroceiros da Limpeza Pública ou da Saúde Pública.

Cinco paralisações foram desencadeadas pela categoria, mas há algumas particularidades entre elas. O tamanho dos movimentos pode ser medido pela adesão dos locais de trabalho dos cocheiros e carroceiros, que eram as companhias de bonde, as companhias de transporte de mercadorias feitas em carroças ou caminhões, as empresas que faziam frete de passageiros em veículos como tîlburis, e os trabalhadores que atuavam por conta própria.

A parede de janeiro de 1904, por exemplo, foi motivada pela taxa municipal de 3 mil réis por animal, que deveria ser paga pelos proprietários, mas que acabou sendo cobrada dos funcionários. Essa paralisação não envolveu os trabalhadores das companhias de bonde, mas aqueles que trabalhavam nas empresas de transporte de mercadoria e empresas de transporte de pessoas a frete. A greve realizada em fevereiro de 1904 também teve os mesmos componentes como causas principais, pois o seu motivo foi o não cumprimento por parte dos patrões no trato firmado ao ser findada a paralisação do mês anterior.

Os movimentos de 1890, 1900 e 1906 congregaram tanto os que trabalhavam nas companhias de bonde quanto nas outras empresas, incluindo os cocheiros de praça, que eram aqueles que poderiam trabalhar por conta própria. Ressalto que das cinco paredes realizadas em termos de categoria – isto é, que juntaram grande contingente de trabalhadores –, três delas (60%) estavam diretamente relacionadas com leis e normas, o que sugere que esses eram os motivos que mais conseguiam unir os diferentes trabalhadores do setor do transporte.

Mobilizações que reunissem trabalhadores de diversas empresas exigiam articulação e organização dos trabalhadores, que deveriam combinar e coordenar as ações. Essas greves representavam também um momento especial na formação da classe, pois os trabalhadores se reconheciam como tendo interesses comuns e lutando contra um mesmo inimigo.

Mesmo nas paralisações envolvendo a categoria, ou naquelas feitas por funcionários de uma empresa, é possível perceber algumas diferenciações entre os grupos que aderiam, ou não, ao movimento. No primeiro capítulo, vimos que os trabalhadores ligados ao transporte urbano não se resumiam aos cocheiros e carroceiros. Os últimos eram geralmente identificados com o transporte de carga, e os primeiros com o transporte de pessoas. Havia ainda os motorneiros, que conduziam os bondes elétricos, os condutores, responsáveis pela cobrança nos bondes, os ajudantes de carroceiros e os moços de cocheira.

Na parede de 1890, o periódico *Gazeta de Notícias* afirmou que haviam aderido à greve os cocheiros e carroceiros de companhias de bonde, de caminhões, de carroças, de tîlburis e de outros veículos. O mesmo jornal



informou que os gerentes e presidentes das companhias de bonde conseguiram que saíssem alguns carros. Estes foram guiados pelos condutores e outros indivíduos mais ou menos habilitados para tal serviço, pois os cocheiros continuaram a se recusar ao trabalho.⁸⁴ Nesse caso específico, os condutores não aderiram à causa, talvez pelo fato de o ensejo do protesto – precisamente os artigos do Código Penal relacionados a acidentes – não dizer respeito a eles. Quaisquer que fossem os motivos de sua não participação, os condutores serviram também como elemento desmobilizador da parede, pois alguns atuaram como fura-greves.

Em setembro de 1903, na paralisação organizada pelos cocheiros da Companhia São Christovão, os trabalhadores desejavam a mesma remuneração dada aos empregados da Companhia Jardim Botânico. O serviço dos cocheiros acabou sendo feito em sua maior parte por fiscais e condutores.⁸⁵

Nas outras paredes, porém, não encontrei a menção a condutores como fura-greves, tendo eles estado, em várias delas, à frente do movimento junto aos cocheiros e carroceiros. Das quatro mobilizações realizadas pelos funcionários da Carris Urbanos no ano de 1898, em três aparecem indícios de que foram conduzidas por cocheiros e condutores. Em 14 de março de 1898, às 7 horas da manhã, declararam-se em greve os cocheiros e condutores pertencentes às três seções em que estava dividida a empresa.⁸⁶ Cocheiros e condutores uniram-se não só nas mobilizações da Carris Urbanos. Em 24 de março de 1898, às três e meia da manhã (quando deveria começar o tráfego da Companhia Villa Isabel), manifestaram-se em greve os cocheiros, condutores e moços de cavalaria.⁸⁷

Ocorreram ainda conflitos entre cocheiros de uma mesma empresa. Na parede de agosto de 1898, os cocheiros da reserva revoltaram-se por terem alguns cocheiros efetivos perdido o direito de trabalhar nos carros, por faltas cometidas, e mesmo assim a administração consentiu que estes ficassem em atividade, tendo prejudicado a chance de os substitutos entrarem para o quadro efetivo da empresa.⁸⁸

Os cocheiros de reserva participaram também da greve de março de 1898 na Carris Urbanos, em que os cocheiros pediam aumento de salário e, os condutores, o fim da ordem da fêria certa e determinada. Segundo a *Gazeta de Notícias*, os principais cabeças da greve foram os ex-empregados e alguns reservas que, despeitados com a manutenção da cota certa por cada veículo, “procuraram por todos os meios aliciar os atuais empregados, envolvendo-os em tão improcedente quanto extravagante atitude”.⁸⁹ Muitos dos cocheiros da reserva teriam insistentemente oferecido à administração maior cota para renda de alguns carros do que a estabelecida pela direção da empresa.

Os fiscais das companhias eram responsáveis pelo controle dos trabalhadores e há evidências de que, nas paralisações, eles geralmente ficavam





ao lado dos patrões. Na parede de setembro de 1903, os fiscais e condutores ocuparam o lugar dos cocheiros enquanto estes se mantinham paralisados.⁹⁰ Ocupar a posição de fiscal, e, portanto, de instrumento do controle por parte dos patrões, não impedia necessariamente que o indivíduo deixasse de se reconhecer nas demandas dos demais empregados. Na greve de dezembro de 1890, um fiscal foi tido como um dos principais agitadores.⁹¹

É possível perceber que havia diferenças e peculiaridades dentro da categoria dos cocheiros e carroceiros e que, em alguns momentos, vários grupos não aderiram às mobilizações. Como afirma Neville Kirk, “nem a classe trabalhadora nem qualquer outra classe será jamais um ente completamente unido e indiferenciado, fixo e congelado no tempo”. Coexistem entre os trabalhadores tanto elementos de semelhança e diversidade quanto de divisão e unidade. Porém, a diversidade não interdita automaticamente “o mutualismo e a solidariedade de classe”.⁹²

Acompanhamos até aqui algumas nuances do perfil dos grevistas, mas quais eram suas nacionalidades? Qual a idade e cor desses trabalhadores? Os estudos que abordaram as greves no Rio de Janeiro geralmente trataram dos aspectos mais gerais dessas mobilizações, mas em nenhum momento fomos apresentados aos homens e mulheres que paralisaram o trabalho.

Na paralisação ocorrida em fevereiro de 1904, iniciada no dia 17, a polícia montou um forte esquema de repressão e o chefe da instituição destacou forças de infantaria e da cavalaria para acompanharem a movimentação dos grevistas. Segundo o *Correio da Manhã*, 100 carroceiros foram presos como grevistas e levados à Repartição Central de Polícia. A maior parte dos detidos eram empregados nas cocheiras da Companhia de Transportes e Carruagens, à rua Barão de São Félix, e da Ricardo & Cia., no Largo de Depósito.

Dos 100 grevistas presos, 97 foram levados para a Casa de Detenção ainda no dia 17 de fevereiro, o que permite conhecer melhor o perfil dos trabalhadores que participavam das mobilizações. Entre os detidos, a maioria era de cocheiros (32), depois vinham os carroceiros (24), seguidos pelos ajudantes de carroceiros (12).

Como forma de tentar entender se havia diferenças entre os trabalhadores que participavam da paralisação e os da categoria como um todo, comparei os dados dos presos por greves com os daqueles detidos na Casa de Detenção por outros motivos.⁹³ O mais novo entre os presos na mobilização de fevereiro de 1904 foi Antonio José Pereira, com 17 anos; o mais velho, José Joaquim Pinto, com 58 anos. A maior parte, no entanto, encontrava-se na faixa etária entre 25 e 33 anos, um pouco mais circunscrita do que a encontrada entre os trabalhadores do transporte detidos por outros motivos, cujo maior número se concentrava entre 18 e 40 anos. No que diz respeito ao estado civil, entre os grevistas 61 eram solteiros (62,5%), 31 casados (31,9%) e cinco viúvos (5,3%).

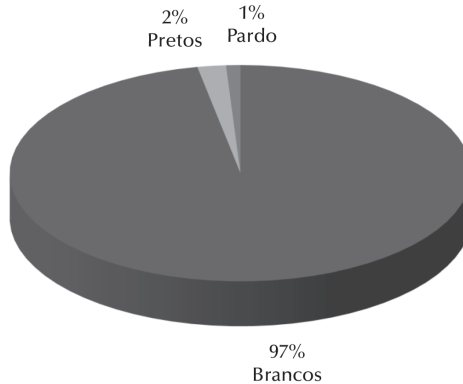




O percentual de casados era maior do que o encontrado para os presos por outras razões (21,6%), que incluía ainda 74,2% de solteiros, 3,9% de viúvos e 0,3% sem identificação.

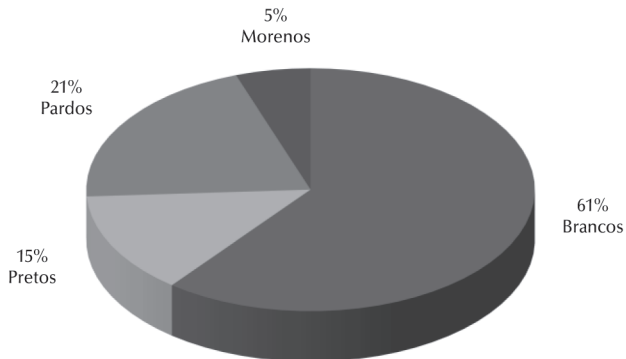
Entre os grevistas presos, 94 eram brancos (97%), dois pretos (2%) e um pardo (1%). Já entre os detidos por outros motivos, o percentual de brancos caiu vertiginosamente, passando para 60,6% (174 trabalhadores), enquanto o de pretos aumentou, chegando a 13,5% (40), e mais ainda o de pardos, que somou 20,5% (59). Acrescentam-se a esse grupo 14 trabalhadores identificados como morenos (5,4%).

Gráfico 4: Cor dos trabalhadores do transporte presos como grevistas na Casa de Detenção (1904)



Fonte: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), Livro da Casa de Detenção 135.

Gráfico 5: Cor dos trabalhadores do transporte presos por outros motivos (1890-1906)



Fonte: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), Livros da Casa de Detenção 63, 69, 127, 130, 135, 136, 137, 138.



Com relação à nacionalidade havia, entre os grevistas, 84 estrangeiros (86,5%) contra 13 brasileiros (13,5%). Os portugueses corresponderam a 78% do total de grevistas estrangeiros, enquanto os espanhóis eram 8,2%. O percentual de estrangeiros diminuiu entre os presos por outras razões e passou a 43,5% (125), enquanto o de brasileiros subiu para 56,5% (162). No caso desse grupo de detidos por motivos variados, os portugueses contabilizaram 33,1% (95) do total de trabalhadores e os espanhóis 3,4% (10). Somam-se a eles 18 italianos, um cabo-verdiano e um polonês.

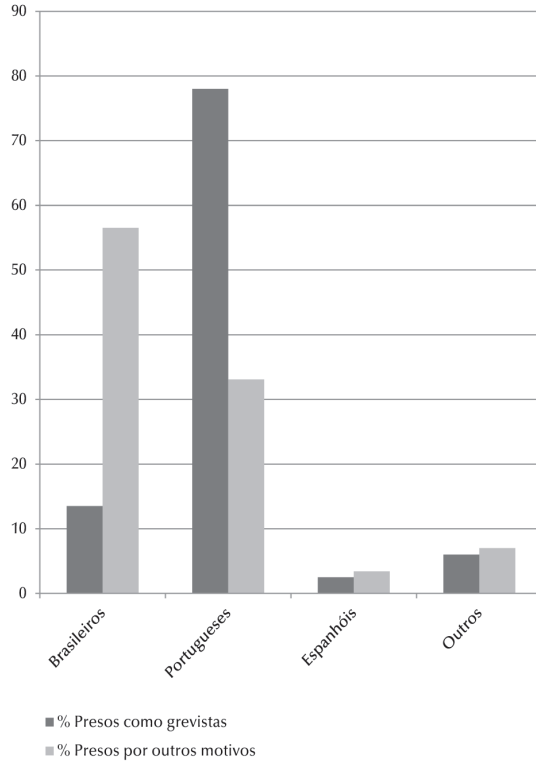
Embora a cor fosse atribuída pelo funcionário responsável pelo preenchimento dos dados, chama a atenção o contingente bem maior de brancos entre os grevistas. O percentual de estrangeiros também foi bem mais expressivo e a maioria esmagadora era de portugueses. É necessário, portanto, questionar se havia uma clivagem racial e étnica no movimento organizado dos cocheiros e carroceiros, que garantiria a participação nas ações a apenas determinada parcela da categoria. No próximo capítulo, analiso mais detidamente a presença dos imigrantes lusitanos nas organizações e mobilizações dos cocheiros e carroceiros e no movimento operário em geral. O que posso afirmar, por ora, é que a presença maciça de portugueses nas paralisações da categoria mostra uma perspectiva bem diferente da imagem cristalizada por parte da bibliografia, que os considerou como fura-greves e menos conscientes.⁹⁴

Outra possibilidade de análise é ponderar que, nas primeiras décadas republicanas, os negros e pardos eram os principais alvos da ação dos policiais na repressão às contravenções, no Rio de Janeiro.⁹⁵ Dessa forma, o menor número de negros detidos como grevistas não significa necessariamente uma clivagem étnica nas mobilizações dos cocheiros e carroceiros, mas que na prisão por outros motivos eles foram o alvo primordial da ação policial.

Já nas ocorrências policiais sob guarda da Fundação Casa Rui Barbosa, foram encontrados 38 registros referentes às paredes de cocheiros e carroceiros. Desses, 29 estavam ligados à paralisação de janeiro de 1904; cinco, à de setembro de 1903; duas, à de dezembro de 1906; e uma, às de 1900 e de fevereiro de 1904. É necessário observar que a amostragem é irrisória se comparada ao número de trabalhadores presos nessas paralisações, mas consiste em mais uma tentativa de conhecer um pouco melhor aqueles que estavam nas greves.

Do total de 38 registros, dois não tiveram a nacionalidade identificada, 11 eram brasileiros (28,9%), e 25 estrangeiros (65,7%). Entre os estrangeiros, 20 eram portugueses, três espanhóis, um paraguaio e um italiano. O percentual de portugueses, 52,6% do total dos trabalhadores, confirma a forte presença de lusos nas paredes ligadas ao setor de transporte. As idades se assemelham às encontradas entre os grevistas na documentação da Casa de

Gráfico 6: Nacionalidade dos trabalhadores do transporte presos como grevistas e por outros motivos (1890-1906)



Fonte: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ), Livros da Casa de Detenção 63, 69, 127, 130, 135, 136, 137, 138.

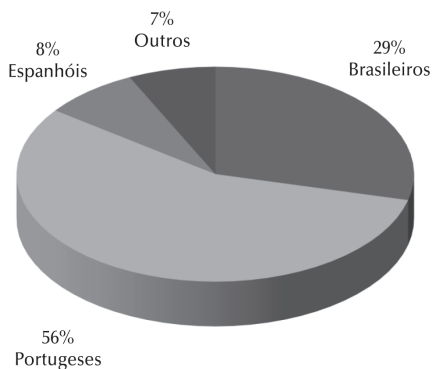
Detenção – tendo 18 anos o mais novo, e 53 anos o mais velho. A maioria dos trabalhadores, no entanto, se encontrava entre 22 e 32 anos.

Nas 38 ocorrências, 22 tiveram as ocupações declaradas. Dessas, 13 (59%) estavam ligadas ao transporte, como cocheiros, carroceiros e condutores. Chama a atenção, entretanto, que nove trabalhadores detidos (41%) apresentavam ocupações como marítimos, carregadores e, principalmente, trabalhadores do comércio. Em 9 de janeiro de 1904, o português João José Tavares foi preso por atacar o bonde da Companhia Villa Isabel. Ele era natural do Porto, solteiro, 23 anos, e trabalhava no comércio.⁹⁶

Trabalhadores de ramos que, à primeira vista, não estavam diretamente ligados ao setor de transporte também se achavam entre os 97 detidos

na Casa de Detenção por causa da greve de fevereiro de 1904. Encontrei quatro carregadores, dois ferreiros, um vendedor de ferro, um caixeiro, um carpinteiro, um chacareiro e um roceiro. Além deles, outros dez foram identificados somente como trabalhadores.

Gráfico 7: Nacionalidade nas ocorrências policiais referentes às greves dos cocheiros e carroceiros (1900-1906)



Fonte: Fundação Casa de Rui Barbosa, Ocorrências Policiais: DPM- 2ª DP- 23/04/190302/05/1905; 17ª DP- 14/08/1898-17/07/1900; 17ª DP- 07/08/1903-17/03/1905.

Essa diversidade de ofícios nas mobilizações de cocheiros e carroceiros também apareceu nas páginas da imprensa. Na parede de dezembro de 1890 contra alguns artigos do Código Penal, o Diário de Notícias informou que no dia 1º foram recolhidos diversos cocheiros e carroceiros à 6ª Estação Policial, além de José Pereira, um vendedor de empada. Este apoiava a manifestação e dava assobios e foras à polícia, “no meio de grande quantidade de indivíduos, principalmente menores”.⁹⁷ A passagem fornece alguma pista de como parte da população se relacionava com determinadas greves dos cocheiros e carroceiros, isto é, colocando-se contra a ação policial.

Ainda na mesma paralisação, uma lista de presos pelos tumultos ocorridos na Praça General Osório, no dia 2 de dezembro de 1890, incluiu seis mulheres, entre elas Maria Petrolina da Conceição e Maria Francisca da Conceição. As mulheres estavam definitivamente fora das profissões ligadas ao transporte, que eram essencialmente masculinas.⁹⁸ É possível que elas estivessem participando de alguma mobilização.⁹⁹

Em 11 de janeiro de 1904, o ajudante de carroceiro Thomaz da Silva Santos foi preso no morro da Favela como grevista e arruaceiro. Com ele também foram detidos o ajudante de carroceiro David Ignacio dos Santos,

português; o marítimo João Rodrigues da Silva, brasileiro; o trabalhador do comércio José Bastos, brasileiro; e Maria Benedicta, paraguaia e sem ocupação declarada.¹⁰⁰ Maria foi a única identificada como moradora do morro da Favela. Ao contrário dos outros, que foram acusados de serem grevistas, ela foi detida como desordeira, o que indica que provavelmente só estava na companhia deles.

Maria, assim como vários de seus vizinhos, esteve sobre a mira constante da polícia. Em 21 de fevereiro, foi novamente detida com outros 22 residentes do morro da Favela, sob a alegação de serem vagabundos e desordeiros.¹⁰¹ Como visto no segundo capítulo, a modernização do Rio de Janeiro representou a perseguição aos costumes das classes populares, sendo que alguns grupos específicos foram mais estigmatizados, como os moradores desse morro.

Trabalhadores de outras ocupações podem ter tido uma ligação direta com as mobilizações do transporte, como ocorreu no dia 3 de dezembro de 1890, em que foi recolhido ao xadrez Manuel José Alves, dono de um botequim na rua Riachuelo. Manuel foi preso nas imediações da estação de bondes da Companhia de Carris Urbanos por tentar iniciar os distúrbios e “aconselhar alguns cocheiros para não trabalharem”.¹⁰² Ele apareceria outra vez nos jornais dois dias depois:

O Sr. Dr. Lourenço Rangel, 4º delegado, encetou ontem os interrogatórios dos indivíduos presos como grevistas.

Foram ouvidos 18, dos quais 6 foram postos em liberdade, por ter aquela autoridade verificado não recair sobre eles culpabilidade, e são os seguintes: cocheiro Alfredo Pereira de Vasconcelos; lavrador Antonio Moreira Gonçalves; carregador José Alves; carpinteiro Bento de Barros Pimentel, trabalhador Jeronymo Manuel da Rosa e encanador Liberato Teixeira.

Foram remetidos para a detenção os portugueses:

Francisco da Rosa, Antonio Afonso Fagundes, Luiz dos Santos e Bernardino Pinto da Silva. Cocheiros; Pedro Manuel Maximo e Manuel Martins, carroceiros; José Daniel da Silva e Francisco da Costa, trabalhadores; José Moreira, jardineiro; Manuel José Alves, dono de botequim n. 99 da rua Riachuelo; Antonio de Almeida Ferreira, vendedor de balas; Sebastião Marques Pacheco, hortelão.¹⁰³

A notícia registra um amplo espectro de trabalhadores presos por serem grevistas. O dono de botequim Manuel José Alves apareceu entre um hortelão, um carpinteiro e um vendedor de balas. É importante ressaltar que os trabalhadores remetidos à detenção eram todos portugueses, o que confirma o peso desse grupo nas greves.

Na paralisação de setembro de 1903, um bonde foi virado na rua Miguel Frias às dez e meia da noite. Segundo a *Gazeta de Notícias*, “os populares

lançaram querosene sobre o bonde e tentaram atear fogo, mas foram impedidos”.¹⁰⁴ No dia seguinte, um dos veículos atacados foi da Companhia Villa Isabel, tendo a polícia prendido cinco homens, quatro dos quais eram cocheiros da São Christovão, e um deles tido como “desordeiro conhecido”, de nome Rafael Brum.¹⁰⁵

Alguns dos trabalhadores podem ter sido detidos sem que participassem efetivamente das ações empreendidas pelos cocheiros e carroceiros, mas vários exemplos permitem verificar que muitos podem ter agido conjuntamente aos empregados do transporte. Como veremos mais adiante, isso ocorria porque a ação dos grevistas se desenvolvia pelas ruas da cidade e compartilhava alguns símbolos comuns aos populares daquele momento da história do Rio de Janeiro.

A participação de populares nas paredes dos empregados das companhias de carris não foi uma exclusividade do espaço urbano carioca. Na paralisação organizada pelos motoneiros em Montevidéu, em 1911, um numeroso grupo de vendedores de jornais juntou-se para interromper a passagem dos bondes, jogando pedras e usando de linguagem abusiva. Ao longo da paralisação, outros grupos passaram a agir, como os pedreiros que atiraram tijolos para obstruir os trilhos e um padeiro que foi preso por fazer um comício para os funcionários dos transportes.¹⁰⁶ Segundo Anton Rosenthal, o próprio ofício fazia com que os empregados das companhias de transporte interagissem com os mais diferentes trabalhadores que circulavam nos veículos. Os condutores e motoneiros teriam criado uma rede com o público e a classe operária de Montevidéu, que teria permitido que suas reclamações fossem ouvidas pela cidade inteira. Além disso, essa rede possibilitou que eles se mantivessem em greve por semanas, ajudados por doações em dinheiro e alimentos, vindas de grêmios e sindicatos industriais.

Na cidade americana de Providence, em 1902, também ocorreu uma participação ativa da população na parede dos motoneiros contra o não cumprimento, pela empresa de carris, da lei que estipulava 10 horas de trabalho, sem diminuição do ordenado. Carroceiros, que haviam acabado de fazer uma mobilização malsucedida, bloquearam os bondes com seus veículos. Participaram ainda das manifestações os estudantes da Brown University e membros da classe média da cidade.¹⁰⁷

No Rio de Janeiro, cocheiros e carroceiros e o resto da população também podiam, em alguns momentos, estar em lados opostos, como nas mobilizações dos usuários em razão de acidentes e dos quebra-quebras narrados no primeiro capítulo. No caso das greves, porém, encontravam-se muitas vezes unidos, e isso provavelmente era favorecido pelo fato de os cocheiros e carroceiros terem um contato cotidiano com a população, que permitiu não só o surgimento de conflitos, mas também de laços de cooperação. Como mencionei



anteriormente, os presos nas manifestações dos cocheiros e carroceiros eram trabalhadores dos mais diversos ofícios, o que indica a possibilidade de construção de uma solidariedade de classe. A seguir, analiso as formas de organização e ação empreendidas pelos trabalhadores, procurando averiguar mais detidamente os possíveis pontos de ligação entre as revoltas populares e as paralisações dos cocheiros e carroceiros.

3.5 Virem os bondes e arranquem os trilhos: organização e ação das greves

No tocante à organização das paralisações, duas delas foram comandadas pela direção de associações ligadas aos cocheiros e carroceiros. Na noite do dia 8 de outubro de 1905, comissões partiram do Centro de Empregados em Ferrovias em direção às sedes das companhias para entregar o boletim da associação. O documento dizia que era chegada a hora de iniciar a greve, convidando os companheiros a abandonar por completo o trabalho.¹⁰⁸

Em dezembro de 1906, a Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas enviou à entidade patronal uma tabela que continha a demanda de aumento da remuneração e redução das horas de trabalho. Na assembleia da associação de resistência, realizada em 16 de dezembro, seu advogado Evaristo de Moraes relatou que a Associação dos Proprietários de Vehiculos havia aceitado algumas medidas da tabela e rejeitado outras, e que caberia aos trabalhadores decidir o rumo das negociações. Eles optaram pela greve.¹⁰⁹

Já em setembro de 1903, alguns trabalhadores parecem ter seguido orientação contrária àquela dada pela associação. O mesmo Centro dos Empregados em Ferrovias, presidido nesse momento pelo tenente Vinhaes, decidiu enviar um ofício ao ministro da Justiça, que o remeteu ao Chefe de Polícia. No documento, estavam expressas as reivindicações dos empregados das companhias de bondes. Vinhaes procurou a autoridade policial, Hermes da Fonseca, e obteve “a promessa que ia entender-se quanto antes com as diretorias”. Depois, o tenente dirigiu-se à sede do Centro e relatou a um grande número de associados o desenrolar das negociações. Ele conseguiu dos trabalhadores a “promessa formal que aguardariam o resultado das negociações”.

Nas palavras de Vinhaes, horas depois da reunião “um pequeno grupo de empregados da São Christovão associados a elementos estranhos cometiam em diversos pontos lamentáveis desatinos, prejudicando assim grande maioria de seus companheiros”.¹¹⁰ Dessa forma, alguns empregados da Companhia São Christovão decidiram não acatar a decisão da assembleia e iniciaram a paralisação, que não contou com o apoio oficial da associação.



Por sua vez, duas das três paredes do setor de transporte urbano ocorridas no período imperial (em 1873 e 1876) contaram com a supervisão do advogado Luiz Fortunato Filho, representante dos carroceiros que retiravam lixo das casas particulares. Antes, durante e depois da greve ele expunha as reivindicações e queixas de seus clientes nos jornais, arena que elegeu como principal fator de influência da opinião pública.

Já a Sociedade Beneficente dos Cocheiros não apareceu como organizadora da paralisação promovida pela categoria em dezembro de 1900. Porém, após o término da greve foi essa associação que enviou ao ministro da Justiça um documento contendo as demandas dos trabalhadores em relação ao regulamento expedido pela Polícia.¹¹¹

Como se dava a organização das greves nas quais não havia uma associação diretamente envolvida? Em alguns casos, a decisão de parar o trabalho ocorria imediatamente após um determinado acontecimento. Em 10 de fevereiro de 1899, quando os empregados da Carris Cariocas chegaram ao escritório da empresa a fim de receberem seus salários, souberam que a diretoria decidira adiar o pagamento. Segundo *O Paiz*, “alguns desses empregados revoltaram-se e quiseram fazer greve”.¹¹² Eles teriam se dirigido a um lugar chamado Lagoinha e ali puseram pedras nos trilhos para impedir o trânsito dos carros. Nenhuma outra notícia foi publicada sobre a paralisação, o que indica que ela provavelmente teve curta duração.

Em 21 de dezembro do mesmo ano, quando chegou o Sr. Malheiros – subajudante de serviço da empresa que retirava o lixo –, dois carroceiros lhe declararam, em nome de seus companheiros, que a greve tinha origem na falta de pagamento de seus salários. O fato de escolherem representantes para noticiar a mobilização à empresa indica uma organização prévia. Provavelmente, eles se reuniram e decidiram primeiramente se parariam ou não, além de quem os representaria e quais as reivindicações. O mesmo ocorreu em 20 de agosto de 1898: no momento em que se fazia a chamada dos cocheiros na Companhia Carris Urbanos, o “cocheiro José Alarin Soares de Mello, mais conhecido pela alcunha de Goiabada, apresentou-se em nome dos companheiros que o seguiam e fez a declaração formal de greve, avisando que seria morto aquele que trabalhasse”.¹¹³

Nesses casos, os trabalhadores em greve enviaram companheiros para comunicarem a sua decisão. No dia 15 de junho de 1898, porém, os funcionários da Carris Urbanos que se manifestaram em greve colocaram um boletim na porta da Companhia. O comunicado explicava as razões de os empregados pararem, afirmando que eles estavam no seu posto, “firmes a não trabalhar enquanto não for deliberado pela diretoria o referido pedido”.¹¹⁴ A redação do documento em si indicava uma organização prévia dos trabalhadores.



A efetivação de uma paralisação dependia de um preparo anterior e não era, segundo Charles Tilly e Edward Shorter, uma erupção espontânea. Seria necessário que as demandas individuais fossem canalizadas para fins coletivos através das funções coordenativas e diretivas de uma organização formal ou informal – que poderia significar tanto as interações habituais de parceiros de trabalho, quanto estruturas mais elaboradas, como sociedades mutualistas e sindicatos.¹¹⁵

Essas observações de Tilly e Shorter nos ajudam a entender grande parte das mobilizações dos cocheiros e carroceiros, tendo em vista que apenas três das 22 paralisações contaram com a participação de associações. Das cinco greves que reuniram grande parcela da categoria, três não estiveram associadas a entidades. Assim como apontaram aqueles autores para o caso francês, foi no cotidiano do trabalho que os operários do transporte do Rio de Janeiro conseguiram criar as redes que permitiram a execução das paralisações. Essas redes provavelmente se expandiam também para espaços de sociabilidade característicos da classe trabalhadora carioca no período, como os locais de moradia, muitas vezes compartilhados, e também os ambientes de lazer, tendo as conversas nos botequins um lugar de destaque.¹¹⁶

Depois de verificarmos como os trabalhadores organizavam as paralisações, chegou o momento de acompanharmos as ações empreendidas por eles. Segundo Michelle Perrot, a greve é um instrumento de pressão, no sentido de ser um instrumento de luta, consistindo ainda em uma forma de expressão, pois revela atitudes e personagens sepultados pelo cotidiano do trabalho e da cidade. A autora indicou que é preciso conhecer as diferentes linguagens pelas quais os grevistas exprimiam suas reivindicações.¹¹⁷

Nos relatos sobre as paredes dos cocheiros e carroceiros veiculados pelos jornais da chamada grande imprensa, quando os trabalhadores passavam o limite da ação pacífica eram tidos como “desordeiros” e “turbulentos”. Foi muito comum encontrar nas páginas dos diários cariocas as descrições dos “lastimáveis eventos”, em que eram apontadas várias cenas de violência. Sendo assim, pretendo entender que significados tinham as ações dos grevistas para eles mesmos e para a sociedade em geral. Além disso, a busca da inteligibilidade dessas ações está relacionada a um código maior de valores compartilhados pelos trabalhadores cariocas do final do século XIX e início do XX.

No dia 1º de dezembro de 1890 os carroceiros da empresa dos Srs. Silva & Cia., estabelecidos no Largo da Imperatriz, “impediram que alguns de seus companheiros saíssem a trabalhar e ameaçaram os cocheiros de bondes”.¹¹⁸ Essa foi uma atitude comum a todas as greves dos empregados das companhias de transporte e consistia não só em deixar de trabalhar, mas tentar impedir, de várias formas, que os veículos circulassem. No mesmo dia, grevistas dispersos



em vários pontos da cidade colocaram pedras sobre os trilhos dos bondes e tentaram levantar alguns deles.¹¹⁹ A estratégia de impossibilitar a passagem dos veículos foi encontrada em praticamente todas as greves, como na de janeiro de 1900, em que os grevistas retiraram trilhos de bondes em diversos locais, inclusive em frente à casa de Epitácio Pessoa (ministro da Justiça na época), situada na praia de Botafogo.¹²⁰

A atitude de impedir a circulação de veículos pode ser compreendida pelo fato de que os cocheiros e carroceiros eram facilmente substituídos, mesmo que tivessem algum grau de especialização, pois deveriam saber conduzir os veículos e retirar licença para isso. Portanto, um recurso comum a todas as paredes era o envio de bombeiros para a condução dos veículos, mediante solicitação dos donos das empresas. No dia 1º de dezembro de 1890, por exemplo, o Chefe de Polícia deu ordem para que as carroças que transportavam carne verde fossem conduzidas por bombeiros.¹²¹ Já na paralisação de setembro de 1903, empreendida pelos cocheiros da Companhia São Christovão, 400 praças dos bombeiros foram colocados de prontidão para que o tráfego de bondes não sofresse interrupção.¹²² Aliás, o uso de bombeiros na condução de veículos foi um dos principais fatores para se conseguir que as greves chegassem ao fim.

Os patrões lançavam mão de outras estratégias, como utilizar outros de seus próprios funcionários, mais exatamente os condutores e fiscais, para conduzir os veículos. Na greve de dezembro de 1890 e em várias outras, foram justamente os condutores das companhias de bondes que serviram como cocheiros. No dia 2 de dezembro o despachante da estação de São Diogo, da Companhia São Christovão, fez sair 25 carros; os condutores que estavam disponíveis fizeram as vezes de cocheiros.¹²³

No mesmo dia, os cocheiros e carroceiros grevistas reuniram-se em diversos pontos da cidade “para verem passar os bondes dirigidos por pessoal que a isso não estava habilitado, limitando-se a dirigirem pilhérias”.¹²⁴ Os ânimos esquentaram. No dia seguinte, às cinco horas da tarde, deu-se um conflito entre cocheiros e condutores na rua General Pedra, do qual saiu ferido o cocheiro de nome Custódio José Marques. O condutor José Francisco dos Santos foi preso como autor da lesão.¹²⁵

Os ataques eram dirigidos também aos cocheiros que não haviam entrado em greve. Os empregados da cocheira situada à rua do Riachuelo, entre os quais se achavam dois elementos conhecidos pelas alcunhas de Abacaxi e Jasmim, ficaram durante todo o dia 1º de dezembro de 1890 impedindo o trânsito de veículos e, segundo o *Jornal do Commercio*, “chegaram até a agredir o cocheiro de um carro da Empresa Funerária”.¹²⁶

As ameaças e agressões surtiam efeito entre os trabalhadores. O *Diário de Notícias*, no dia 2 de dezembro de 1890, relatou vários casos de cocheiros



que saíam com os carros e voltavam para as empresas alegando sofrerem intimidações. Na edição do mesmo dia do *Jornal do Commercio*, estava a seguinte notícia:

Às 6 horas da manhã, chegando o Sr. Silva Carvalho em seu estabelecimento, no largo do Depósito, encontrou seus empregados todos enfileirados no interior da cocheira e perguntando-lhes porque não iam trabalhar, responderam-lhe que não queriam ser assaltados pelos cocheiros de carroças da Carris Urbanos que tinham resolvido a parede. Interrogados estes declaram por sua vez que não saíam por causa dos cocheiros do Sr. Silva Carvalho, que os assaltaram, se não os acompanhassem na parede.¹²⁷

A passagem possibilita pensar que, por vezes, seria uma estratégia dos próprios trabalhadores alegarem que não paravam por vontade própria, mas por terem sido ameaçados por cocheiros e carroceiros de outras empresas, imputando a estes a culpa. Porém, os ataques aos que não aderiam às mobilizações ocorreram de fato; muitos podem mesmo ter parado pelo medo, e ou ter-se aproveitado disso para aderir ao movimento.

A ação dos grevistas indica a construção do entendimento de que para conseguir que suas demandas fossem ouvidas e atendidas era necessário impedir a circulação, fosse de pessoas ou de mercadorias, dependendo da abrangência da paralisação. Dessa forma, na mobilização de dezembro de 1890, os grevistas dirigiram-se também aos carregadores e aos que conduziam carrinhos de mão, não permitindo que eles passassem com as mercadorias e os substituíssem contingencialmente.¹²⁸

Nas paralisações feitas por funcionários de uma única companhia de bonde os afetados eram os passageiros e principalmente os donos das mesmas. Já os movimentos que envolviam grande parcela dos trabalhadores do setor de transporte traziam ônus à cidade de forma mais abrangente. Nessas paralisações, fica evidente o peso dos cocheiros e carroceiros no cotidiano da cidade. Na edição do dia 2 de dezembro de 1890, o *Jornal do Commercio* fez questão de frisar que a greve “trouxe graves perturbações ao comércio”, paralisando ainda o funcionamento da Alfândega, atrapalhando o grande movimento diário de café, trazendo prejuízo para ensacadores, comissários e exportadores.¹²⁹ O comércio de carnes verdes ficou afetado, assim como a produção de pães, pois a farinha não foi entregue às padarias. Além disso, foram afetadas as fábricas de refino de açúcar, os serviços como a limpeza das ruas e o transporte de mortos.¹³⁰

As greves que envolviam a maioria da categoria dos cocheiros e carroceiros abalavam diretamente a circulação de bens e pessoas. O *Jornal do Brasil* expôs que às duas horas da madrugada do dia 15 de janeiro de 1900, o trânsito de veículos estava completamente paralisado na cidade do Rio de Janeiro, sendo



visto raramente um tílbur ou uma carroça. Ao longo do dia, foram registradas diversas ocorrências em vários pontos da cidade. Segundo o mesmo periódico: “As ruas habitualmente, de minuto a minuto, percorridas por bondes e outros veículos, agora desertas tinham o aspecto sombrio dos dias anormais, transitadas pelos grevistas em grupos e por tropas de cavalaria e infantaria da Polícia e do Exército”.¹³¹ O amplo impacto de algumas das paredes indica que, durante sua ocorrência, as relações de poder da cidade se invertiam e os trabalhadores passavam a controlar, mesmo que por apenas algumas horas ou dias, os espaços das ruas e o movimento dos veículos.¹³²

Essa capacidade de afetar diretamente não só os interesses dos donos das empresas de transporte, mas os de outros setores da economia fez com que os cocheiros e carroceiros conquistassem um poder de barganha em algumas greves. Nesse sentido, as paralisações que envolviam grande parte da categoria foram as que mais conseguiram seus objetivos. Das cinco mobilizações realizadas nessas condições, duas tiveram resultados positivos.¹³³ Já nas paralisações concentradas em um só estabelecimento, ou em até três deles, o saldo foi bem menos otimista. Das 13 mobilizações cujos desfechos pude verificar, em uma os cocheiros conseguiram exatamente o que pediam¹³⁴; em outra, a demanda foi parcialmente atendida.¹³⁵ Em todos os outros casos, as paralisações terminaram sem ter suas reivindicações solucionadas, e acabaram sob a forte repressão da Polícia do período republicano. Contudo, mesmo nas mobilizações que não tiveram suas demandas atendidas, é preciso levar em conta que um importante objetivo delas era também demonstrar simbolicamente a força dos trabalhadores. Além disso, as paralisações tinham o papel crucial de organizar e criar laços de identidade entre os trabalhadores.

Às vezes, os trabalhadores encontravam estratégias diferenciadas de ação. Nas quatro paralisações ocorridas na Companhia Carris Urbanos em 1898, é possível perceber um *modus operandi*. O *Jornal do Commercio* de 21 de agosto desse ano noticiou que, como das outras vezes que o pessoal da Carris Urbanos se manifestou em greve, foram arrancadas as manivelas e as correntes dos carros, o que muito contribuiu para atrasar as primeiras partidas.¹³⁶

Na parede de março de 1898, também organizada pelos empregados da Carris Urbanos, os grevistas atacaram, em diversas ruas da cidade, os cocheiros e condutores que tinham continuado no trabalho. Os animais foram desatrelados dos bondes e enxotados “para caminhos diversos, havendo por estas ocasiões conflitos pela resistência dos trabalhadores”. Em outras ruas, ficaram os bondes abandonados, “tal a violência do ataque, havendo sido em certos lugares retirados dos trilhos”.¹³⁷ Alguns bondes ficaram virados com as rodas para o ar e foram usados como barricadas.

Na greve de 1890 houve tentativas de se tombarem bondes; todavia, o ataque aos veículos tornou-se uma estratégia crucial e constante nas

mobilizações a partir de 1898. Em 15 de janeiro de 1900, às nove horas da manhã, um bonde que passava pela rua do Visconde de Itaúna foi atacado por um grupo armado de cacete e pedras. Todos os passageiros e os policiais que guardavam a condução fugiram e os grevistas “tombaram o carro inutilizando-o”.¹³⁸ Na paralisação de 1903, vários bondes foram retirados dos trilhos e/ou tombados.¹³⁹

Ataques aos trilhos e aos bondes das companhias ocorreram já na Revolta do Vintém em 1880 e se tornaram uma prática comum em revoltas populares dos primeiros anos da República. A indignação contra a baixa qualidade dos serviços oferecidos e as críticas aos privilégios concedidos pelo governo às companhias, aliadas ao descontentamento com a administração de serviços essenciais como o transporte, estiveram na base de manifestações como os quebra-quebras de 1901 e 1902. Os movimentos representavam ainda a resistência aos ideais e práticas de modernização e civilização por parte das elites, que estigmatizavam os populares. A manifestação desses vários fatores dava-se, por exemplo, na hostilidade às empresas de transporte, materializada justamente na destruição de trilhos e veículos, mesmo em movimentos que não estavam diretamente relacionados ao transporte, como a Revolta da Vacina (1904).

O ataque aos bondes e trilhos era um ponto comum entre as revoltas populares e as paredes dos cocheiros e carroceiros. Porém, os populares estavam também presentes nas próprias greves do setor de transporte. Essa era mais uma oportunidade que eles tinham, enquanto passageiros, de expressar a indignação com companhias de bondes.

As ações dos cocheiros e carroceiros nas greves eram sempre seguidas e combatidas de perto pela polícia, e os periódicos tinham leituras variadas a esse respeito. Na cobertura da paralisação organizada pelos cocheiros e carroceiros em dezembro de 1890, o *Jornal do Commercio* seguiu o padrão de expor uma atitude dos grevistas e em seguida a reação da polícia, como se os policiais só reagissem às ações dos trabalhadores. No dia 1º de dezembro:

Em diversos pontos da linha de bondes da companhia de S. Christovão, principalmente em Catumby e na Cidade Nova, grupos diversos andavam agredindo cocheiros de bondes e colocando pedras sobre os trilhos, provocando conflitos com praças de polícia. A ordem dos subdelegados do 1º distrito de Santana e Espírito Santo, foram presos vários indivíduos, autores das perturbações da ordem pública.¹⁴⁰

Enquanto os grevistas foram taxados de “perturbadores da ordem pública”, nenhum comentário foi tecido em relação às medidas da polícia, e esse silêncio indica a anuência com a repressão policial. A única crítica foi sobre o fato de alguns representantes da força policial atacarem elementos que não



eram grevistas, o que demonstra que as agressões aos que faziam parte da mobilização, por sua vez, não eram um problema para o jornal. Perseguido indivíduos que haviam colocado pedras nos trilhos e se esconderam numa estalagem à rua Conde d'Eu, dois praças de infantaria arrombaram a porta de um dos quartos. Ao entrarem no cômodo, eles distribuíram coronhadas na cabeça de “um pobre homem, inofensivo”, não escapando nem seus dois filhos pequenos. Depois de “tão selvagem procedimento”, os praças ainda saíram carregando dinheiro das vítimas.¹⁴¹

A *Gazeta da Tarde* não era contrária à repressão às desordens, mas protestou contra o fato de a polícia agredir os carroceiros que não queriam trabalhar. Segundo essa folha diária, quando um grupo de policiais via carroceiros sentados à porta de um cortiço, intimava-os a voltarem ao trabalho imediatamente; como estes se recusavam a obedecer, eram acutilados, o que o jornal considerava uma brutalidade: “Reprimam a desordem, mas não queiram obrigar por meios violentos a trabalhar, quem não quer”.¹⁴² Podemos verificar que a polícia agia, portanto, no sentido de reprimir qualquer atitude considerada ociosa, tentando garantir assim trabalhadores morigerados.

Na visão da *Gazeta de Notícias* sobre a mesma parede, a ação policial não só foi desmedida como também aumentou os distúrbios:

A força policial, tratando de reprimir as desordens, infelizmente excedeu-se por força tal que por sua vez deu causa a novos distúrbios, movidos pelas represálias.

*Nos carros que conduziam presos, eram estes espalhados de modo brutal e maltratados, erguendo por isto justos protestos do povo indignado.*¹⁴³

Essa passagem permite verificar outra relação dos populares com as greves dos cocheiros e carroceiros. A contestação não era dirigida somente às empresas de transporte, mas também à ação desmedida da polícia – à qual eles, enquanto trabalhadores, já estavam acostumados.

Na parede de janeiro de 1900, o carroceiro Joaquim Linhares resistiu à prisão e foi agredido por quatro praças. Ele acabou ferido na cabeça e em várias partes do corpo, fato que atraiu outros carroceiros que começaram a gritar: “– Não pode! – Não pode!”. Chegaram alguns guardas do 9º Regimento e “com muito custo conseguiram levar o preso para a delegacia da 14ª circunscrição urbana”.¹⁴⁴ Atitude muito semelhante à descrita por Luiz Edmundo para a relação dos populares com a força policial no período:

Lá vem meganha!

Meganha sempre foi o guarda da polícia. Anos antes chamavam-no morcego, mata-cachorro.





Se há quem fuja gritando, há, também, sempre, quem, gritando, chegue pelo largo e proteste contra a ação policial em berros fortes:

– Não pode!

Não pode! Esse brado incontido, sincero e muitíssimo do tempo, não falta nunca onde existem, de uma parte a autoridade, a ideia do poder constituído e da outra parte, o povo na hora em que rebenta algum conflito.

É justa, por acaso, a autoridade ou exorbita? Isso não vem ao caso. Berra-se sempre. Berra-se forte. Berra-se sem cessar:

– Não pode!¹⁴⁵

Esse texto indica que a atitude dos grevistas diante da ação policial deve ser entendida dentro dos códigos compartilhados pela classe trabalhadora do período.¹⁴⁶ Sidney Chalhoub concluiu, pela análise de conflitos cotidianos, que a atitude dos populares em relação aos policiais era uma combinação de insubmissão e resistência. Os membros das classes populares possuíam um conhecimento prático de que tinham que boicotar a autoridade policial, desconfiar dela e resistir quando possível. O autor mencionou diversos casos de meganhas surrados, vaiados e perseguidos por populares, afirmando que tão importantes quanto

as tentativas conscientes de membros da classe trabalhadora de organizar suas lutas reivindicatórias sejam as evidências de que, paralelamente a isto, havia-se arraigado profundamente entre os populares em geral a ideia de que se podia, e até se devia, resistir à autoridade constituída todas as vezes que esta parecia se exceder claramente no exercício de suas funções.¹⁴⁷

As greves analisadas permitem observar que essa ideia de resistência à autoridade era parte importante das estratégias e ações dos trabalhadores. Essa resistência nos ajuda a entender ainda a participação dos populares em manifestações que a princípio não lhes diziam respeito.

A ação da polícia fez com que os ânimos dos grevistas se exaltassem em várias paredes. Segundo *O Paiz* de 22 de dezembro de 1899, quando os carroceiros do lixo paralisaram o trabalho, a “ostentação de força por parte da polícia revoltou os grevistas que romperam em algazarras protestando que ninguém os faria voltar ao trabalho sem que antes lhes pagassem”. A polícia prendeu dois trabalhadores, o que fez com que os grevistas reclamassem a liberdade dos seus dois companheiros, “e declararam que só trabalhariam depois de eles serem soltos”. Estava no local o 1º delegado auxiliar, “que satisfazendo a exigência dos grevistas ordenou que fossem postos na rua os dois presos”. Quando eles apareceram, foram recebidos com uma salva de palmas e gritos de “viva!”.¹⁴⁸



Os jornais eram também procurados para que denunciassem acontecimentos ocorridos durante as greves. A *Gazeta de Notícias* publicou o que aconteceu a um grupo de cocheiros da Companhia Villa Isabel que estavam numa venda em frente à estação da empresa no dia do término da parede realizada em janeiro de 1890:

Sem haver o menor distúrbio ou perturbação da ordem, algumas praças policiais invadiram a venda e atacaram barbaramente o cocheiro Manoel José Machado, que ficou com um grande ferimento na cabeça e vários outros no corpo.

O forriell, comandante da força, assistiu à cena e parece que com certo agrado, pois que, quando o ferido voltou de fazer o curativo, declarou-lhe que fosse dormir e desse graças a Deus por não ter apanhado mais.¹⁴⁹

Alguns homens presenciaram o fato, e se dirigiram ao jornal para narrá-lo e apresentar a vítima. Novamente, pois, temos um testemunho do ataque dos policiais aos operários do transporte que não se encontravam trabalhando, funcionando aqueles como braços direitos dos empregadores.

Em 1898, o repórter do Jornal do Brasil Gustavo de Lacerda denunciou as violências praticadas por ordem do governo contra carroceiros em greve. O jornalista acabou sofrendo um atentado e o periódico atacou o ministro da Justiça de Campos Sales, Epiácio Pessoa, por ter mandado “dois encostados da polícia atirarem para matar no nosso repórter”.¹⁵⁰ Esse é um exemplo de que as abordagens feitas pelas folhas diárias tinham efeito direto sobre acontecimentos e pessoas envolvidas na parede. Nesse caso, o próprio jornalista sentiu na pele as consequências.

Um ponto comum a quase todas as paralisações foi a presença das forças repressivas imediatamente após o começo da greve. Às vezes, acontecia de uma paralisação ser abortada pela chegada da polícia antes mesmo de começar. Digo “quase todas” porque nas duas paralisações realizadas pelos carroceiros que trabalhavam por conta própria, em 1873 e 1876, não encontrei evidência de repressão policial. Isso ocorreu porque se entendia que eles não poderiam ser obrigados a trabalhar, pois geralmente possuíam os meios de produção e eram patrões de si mesmos.

No caso das paredes em que ocorreu repressão, verifica-se que a colaboração entre empresários e força policial revelava-se nas mais variadas formas. Na paralisação de dezembro de 1890, o gerente da Companhia Villa Isabel prendeu três cocheiros, por promoverem desordem, e os mandou para o delegado da Freguesia do Espírito Santo.¹⁵¹ O diretor da Carris Urbanos, por sua vez, afirmou que foi chamado pelo Chefe de Polícia para que indicasse os pontos em que a vigilância policial parecia mais conveniente, a fim de obstruir a paralisação. O diretor era o tenente-coronel Silva Porto; no mesmo



ano, o diretor da Companhia São Christovão era um major, o que poderia lhes facilitar o trânsito no governo.

No primeiro dia da greve de janeiro de 1900, o ministro da Justiça Eptácio Pessoa percorreu, acompanhado do coronel Hermes da Fonseca, os principais pontos da cidade nos quais havia grevistas. Eles teriam ainda passado pelo escritório da Companhia Jardim Botânico. Já na paralisação de fevereiro de 1904, o Chefe de Polícia mandou intimar diversos donos de cocheiras, asseverando-lhes que não iria permitir a menor arruaça e “que eles podiam, sob sua responsabilidade, reagir contra quem quer que fosse que tentasse agredir os seus empregados ou impedir o tráfego de seus veículos”.¹⁵² Dessa forma, os dirigentes das empresas não só eram consultados diretamente pelas autoridades, como também eram por elas autorizados a reprimir os grevistas.

Nas greves que ganhavam maior vulto, houve proporcionalmente um maior esforço da repressão. Ao longo do primeiro dia da greve organizada em janeiro de 1900, não só a Polícia carioca esteve envolvida, mas também o ministro de Guerra, Marechal Mallet, e o ministro da Justiça, Eptácio Pessoa. Este teria dado a ordem, segundo o *Jornal do Brasil*, de atirar sobre qualquer grupo que tivesse atitude hostil ou desobedecesse às forças.¹⁵³ Um forte esquema repressivo foi colocado nas ruas, contando com as forças da Polícia, do Exército, e do Corpo de Bombeiros.¹⁵⁴ Enquanto vários policiais foram destacados para acompanhar a movimentação, alguns praças dos bombeiros conduziram os veículos, na falta de cocheiros.

No período de 1892 a 1904, o movimento de organização da classe trabalhadora ganhou visibilidade, porém também passou a ser visto com desconfiança e começou a ser acintosamente reprimido pelas autoridades públicas.¹⁵⁵ Segundo o relatório referente a 1903 e 1904 elaborado pelo Chefe de Polícia Cardoso e Castro, nas paredes de setores públicos (como o transporte) o direito individual entrava “logo em conflito com o interesse da coletividade”. Nesses casos, “a ação da polícia deve corresponder à violência desse recurso quase sempre intempestivo e subitâneo, que já em si representa uma coação intolerável”.¹⁵⁶

Se, ao longo do tempo, as greves permitiram o acúmulo de experiências por parte dos cocheiros e carroceiros, elas também levaram a um recrudescimento da repressão. A ação conjunta entre os diretores das companhias e a polícia conseguiu, de fato, aniquilar vários dos movimentos dos cocheiros e carroceiros. Estes, porém, encontraram saídas para impor sua força, que consistia principalmente em paralisar a circulação de pessoas e produtos pelas ruas, bem como a execução de serviços essenciais à cidade.

As várias mobilizações e o aumento da repressão foram elementos antagônicos fundamentais que contribuíram para a identificação de interesses comuns entre os trabalhadores do transporte, bem como para a percepção a





respeito de quem eram seus oponentes. O poder de suspender o funcionamento de um componente fundamental do espaço urbano, e de afetar vários setores econômicos era um grande trunfo dos cocheiros e carroceiros. Essas condições, somadas ao apoio que tiveram de populares, ajuda-nos a entender porque eles foram a categoria que mais empreendeu greves no Rio de Janeiro entre o século XIX e 1906.



NOTAS

¹ Além dos trabalhos que analisaram o quadro geral das paralisações no Rio de Janeiro, entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do XX, é importante mencionar também outros estudos que tratam de categorias ou greves específicas. Esse é o caso do artigo de Maria Cecília Baeta Neves: “Greves dos sapateiros de 1906 no Rio de Janeiro: notas de pesquisa”. *RAE - Revista de Administração de Empresas*, vol. 13, n. 2, 1973. Da mesma autora, um artigo que aborda a paralisação organizada pelos trabalhadores em trapiche e café: Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000. Sobre a mobilização dos compositores gráficos em 1858, ver: Artur José Renda Vitorino. “Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipográficos de 1858 no Rio de Janeiro”. *Cadernos AEL*, vol. 6, n. 10/11, 1999.

² Hermínio Linhares. *Contribuição à história das lutas operárias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977, p. 32.

³ *Idem, Ibidem*, p. 39.

⁴ *Idem, Ibidem*, p. 45.

⁵ *Idem, Ibidem*, p. 47.

⁶ Rodrigues tratou ainda da questão dos sindicatos e condições de vida dos trabalhadores. Edgar Rodrigues. *Trabalho e conflito: (pesquisa histórica - 1900-1935)*. Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1975, p. 31.

⁷ *Idem, Ibidem*, p. 60.

⁸ *Idem, Ibidem*, p. 39.

⁹ Segundo Rodrigues, ação direta “quer dizer ação exercida pelos próprios operários, pelos interessados. É o trabalhador quem se esforça por exercer pessoalmente sobre as forças que o dominam, a pressão necessária para obter o que lhe é devido”. Edgar Rodrigues. *Op. cit.*, p. 60.

¹⁰ Edgar Rodrigues. *Op. cit.*, p. 31.

¹¹ Eulália L. M. Lobo e Eduardo Navarro Stotz. “Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário -1880 a 1930”. *Revista do Rio de Janeiro*, n. 1, 1985, p. 61.

¹² Eulália L. M. Lobo. *Rio de Janeiro operário: natureza do Estado, a conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe, 1930-1970*. Rio de Janeiro: Access Editora, 1992, p. 32.

¹³ Marcelo Badaró Mattos (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto/ Faperj, 2004.

¹⁴ Marcelo Badaró Mattos. “Greves e repressão policial aos sindicatos no processo de formação da classe trabalhadora carioca (1850-1910)”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Op. cit.*, p. 9.

¹⁵ *Idem, Ibidem*, p. 34.

¹⁶ Marcela Goldmacher. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Op. cit.*

¹⁷ *Idem, Ibidem*, p. 121.

¹⁸ Marcela Goldmacher. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2005, p. 1.

¹⁹ A busca foi feita tanto em jornais operários quanto os da chamada grande imprensa. Contudo, nos periódicos operários a que tive acesso consegui poucas informações sobre as greves.

²⁰ As informações sobre a imprensa do Rio de Janeiro foram pesquisadas principalmente em: Marialva Barbosa. *Os donos do Rio - imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000; Nelson Werneck Sodré. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

²¹ Uma discussão sobre opinião pública é feita por Rômulo Costa Mattos, que considera a “coexistência de diversas *opiniões públicas* no interior de uma mesma sociedade, de acordo com os grupos de pressão existentes e com as tendências do momento. Isso porque os anseios da sociedade não podem ser expressos numa única opinião, sólida o bastante para se sustentar por um longo tempo, quase sem variações”. Rômulo Costa Mattos. *Pelos pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008, p. 205.

²² Segundo Maria Clementina Pereira Cunha, “a imprensa pode ser tomada pelo historiador como elemento atuante e dinâmico, no qual vai se buscar, mais que a simples informação ‘objetiva’, o próprio sentido social de sua prática”. *Liberalismo e oligarquias na República Velha: O Paiz e a campanha do Marechal Hermes da Fonseca (1909/1910)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/ USP, 1976, p. V.

²³ Charles Tilly; Edward Shorter. *Op. cit.*, p. 353

²⁴ *Relatório do ano de 1876 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 16ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça*. Rio de Janeiro: Instituto Typographic do Direito, 1877, p. 12.

²⁵ Relatórios dos ministros da Justiça referentes aos anos de 1898 e 1899.

²⁶ *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Dr. J.J. Seabra, Ministro de Estado da Justiça e Negócios Interiores em Março de 1904*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1904, p. 6.

²⁷ Flávio Gomes. “História, protesto e cultura política no Brasil escravista” In: José Prata de Souza (org.). *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Aperj, 1998, p. 66. Mattos menciona essa e outras paralisações de escravizados em: “Greves e repressão policial aos sindicatos no processo de formação da classe trabalhadora carioca (1850-1910)”. *Op. cit.*, p. 18.

²⁸ Juliana Barreto Farias. “Mercado em greve: protestos e organização dos trabalhadores da Praça das Marinhas, Rio de Janeiro/ século XIX”. *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. São Paulo: ANPUH-SP/ USP, 2008.

²⁹ *Jornal do Commercio*, 03/05/1872. Erika Bastos Arantes também analisou o mesmo conflito no artigo “Pretos, brancos, amarelos e vermelhos. Conflitos e solidariedades no porto do Rio de Janeiro”. In: Marcela Goldmacher; Marcelo Badaró Mattos; Paulo Cruz Terra (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010. Essa greve foi examinada também em: Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. *Op.cit.*

³⁰ Ver Maria Cecília Velasco e Cruz. *Op. cit.*, p. 269.

³¹ Edgar Rodrigues. *Op. cit.*, p. 29.

³² Marcel van der Linden indicou que as fronteiras entre o abandono do trabalho e a luta pelas condições de trabalho eram fluidas. Ele mostrou que algumas formas de quilombo de escravos tinham como objetivo um tipo de greve: “eles escapavam das *plantations* para forçar os senhores a repensar, não para se estabelecer em outro lugar”. *Op. cit.*, p. 179.

³³ Ver Sílvia Hunold Lara. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. *Projeto História*, São Paulo, n. 16, 1998, p. 26.

³⁴ Marcelo Badaró Mattos. “Greves e repressão policial aos sindicatos no processo de formação da classe trabalhadora carioca (1850-1910)”. *Op. cit.*, p. 54.

³⁵ Assim como levantei um número bem maior de greves da categoria dos cocheiros e carroceiros do que apresentado nas pesquisas anteriores, futuras investigações também podem encontrar mais mobilizações para outras categorias.

³⁶ Marcela Goldmacher. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. *Op. cit.*, p. 120.

³⁷ José Augusto Valladares Pádua. “A capital, a república e o sonho: a experiência dos primeiros partidos operários de 1890”. *Dados*, Rio de Janeiro, vol. 28, n. 2, 1985, p. 166.



- ³⁸ Eulália L. M. Lobo e Eduardo Navarro Stotz . *Op. cit.*, p. 65.
- ³⁹ Emília Viotti da Costa. *O supremo federal e a construção da cidadania*. São Paulo: Ieje, 2001, p. 33.
- ⁴⁰ Sobre a primeira greve geral do Rio de Janeiro, organizada em 1903, ver: Marcela Goldmacher. *A “Greve Geral” de 1903 – O Rio de Janeiro nas décadas de 1890 a 1910*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHÉ, 2009, capítulo 4.
- ⁴¹ *Idem, Ibidem*, p. 69.
- ⁴² *Idem, Ibidem*, p. 65.
- ⁴³ Eulália L. M. Lobo e Eduardo Navarro Stotz. *Op. cit.*, p. 69.
- ⁴⁴ E. P. Thompson. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 10.
- ⁴⁵ *Idem*. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001, p. 263.
- ⁴⁶ Charles Tilly e Edward Shorter. *Op. cit.*, p. 343.
- ⁴⁷ Marcelo Badaró Mattos. “As greves na trajetória da classe trabalhadora brasileira”. *Anais do GT Mundos do Trabalho*. ANPUH – RS. 2007, p. 422.
- ⁴⁸ Marcela Goldmacher. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813*. *Op. cit.*, pp. 32-33.
- ⁴⁹ Eulália L. M. Lobo e Eduardo Navarro Stotz. *Op. cit.*, p. 86.
- ⁵⁰ Marcela Goldmacher. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. *Op. cit.*, p. 133.
- ⁵¹ Marialva Barbosa. *Op. cit.*, p. 24.
- ⁵² *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p. 1. Ênfase minha.
- ⁵³ *Jornal do Commercio*, 04/12/1890, p. 1. Ênfase minha.
- ⁵⁴ Matéria reproduzida na *Gazeta da Tarde*, 10/12/1890, p. 1.
- ⁵⁵ Como discutido no primeiro capítulo, as empresas criavam constantemente regulamentos por meio dos quais determinavam critérios para a incidência de multas, os horários de trabalho, além de estipular o pagamento. Essas medidas tentavam não só controlar e domesticar o trabalhador, como explorá-lo cada vez mais.
- ⁵⁶ *Gazeta de Notícias*, 09/10/1905, p. 2.
- ⁵⁷ *Gazeta de Notícias*, 16/3/1898, p. 1.
- ⁵⁸ *Gazeta de Notícias*, 16/3/1898, p. 1.
- ⁵⁹ *Gazeta de Notícias*, 16/07/1900, p. 1; *O Paiz*, 16/07/1900, p. 1.
- ⁶⁰ Eulália L. M. Lobo. *Rio de Janeiro operário: natureza do Estado, a conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe, 1930-1970*. *Op. cit.*, p. 35.
- ⁶¹ *O Paiz*, 16/06/1898, p. 1.
- ⁶² Eulália L. M. Lobo. *Rio de Janeiro operário: natureza do Estado, a conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe, 1930-1970 n.*. *Op. cit.*, p. 32.
- ⁶³ *Jornal do Commercio*, 21/08/1898, p. 2; *Gazeta da Tarde*, 21/08/1898, p. 1.
- ⁶⁴ *Correio da Manhã*, 18/02/1904, p. 2.
- ⁶⁵ *Jornal do Brasil*, 18/12/1906, p. 1.
- ⁶⁶ *O Paiz*, 26/03/1898, p. 1.
- ⁶⁷ *A Notícia*, 25/03/1898, p. 1
- ⁶⁸ *O Paiz*, 04/01/1899, p. 1.



- ⁶⁹ *Gazeta de Notícias*, 23/06/1900, p. 2; *Jornal do Commercio*, 23/06/1900, p. 2.
- ⁷⁰ *O Paiz*, 11/02/1899, p. 1.
- ⁷¹ Evaristo de Moraes. *Reminiscências de um rãbula criminalista*. Apud: Joseli Maria Nunes Mendonça. *Evaristo de Moraes, tribuno da República*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, p. 126.
- ⁷² Joseli Maria Nunes Mendonça. *Op. cit.*, p. 118.
- ⁷³ *Correio da Manhã*, 19/12/1906 apud: Joseli Maria Nunes Mendonça. *Op. cit.*, p. 111. Ênfase minha.
- ⁷⁴ Joseli Maria Nunes Mendonça. *Op. cit.*, p. 108.
- ⁷⁵ *Brazil Operário*, 01/04/1904, p. 1.
- ⁷⁶ *Brazil Operário*, 01/04/1904, p. 1.
- ⁷⁷ João Marcelo Pereira dos Santos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese de Doutorado. Campinas: IFCH/ Unicamp, 2009, p. 137.
- ⁷⁸ *Idem, Ibidem*, pp. 145-146.
- ⁷⁹ *O Século*, 09/05/1892, p. 2.
- ⁸⁰ *O Século*, 07/10/1910, p. 4.
- ⁸¹ *O Século*, 25/10/1910, p. 1.
- ⁸² *O Século*, de 16 a 19/11/1910.
- ⁸³ A tabela organizada pelo grupo de pesquisa Mundos do Trabalho, da Universidade Federal Fluminense, apresenta justamente essa diferença. Essa tabela encontra-se disponível no site <<http://www.historia.uff.br/mundosdotrabalhoeff/index2.htm>>, acessado em 10/12/2011.
- ⁸⁴ *Gazeta de Notícias*, 02/12/1890, p. 1; 03/12/1890, p. 1.
- ⁸⁵ *Jornal do Commercio*, 16/09/1903, p. 2.
- ⁸⁶ *A Notícia*, 15/03/1898, p. 2.
- ⁸⁷ *A Notícia*, 25/03/1898, p. 1; *Gazeta da Tarde*, 25/03/1898, p. 1.
- ⁸⁸ *Jornal do Commercio*, 21/08/1898, p. 2.
- ⁸⁹ *Gazeta de Notícias*, 16/03/1898, p. 1.
- ⁹⁰ *Correio da Manhã*, 16/09/1903, p. 2.
- ⁹¹ *Gazeta de Notícias*, 06/12/1890, p. 1.
- ⁹² Neville Kirik. "Cultura: costume, comercialização e classe". In: Cláudio H. M. Batalha; Fernando Teixeira Silva; Alexandre Fortes (orgs.). *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2004, pp. 52-53.
- ⁹³ Foi encontrado um total de 384 cocheiros e carroceiros para o período analisado na documentação da Casa de Detenção.
- ⁹⁴ Entre os que apresentaram essa imagem dos trabalhadores portugueses, podemos incluir: Boris Fausto. *Trabalho Urbano e conflito social*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1979; e Sheldon Leslie Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- ⁹⁵ Marcelo Badaró Mattos. *Vadios, jogadores, mendigos e bêbados na cidade do Rio de Janeiro do século*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF/ ICHÉ, 1991, p. 91.
- ⁹⁶ Fundação Casa de Rui Barbosa, Ocorrências da 2ª Delegacia Policial, 09/01/1904.
- ⁹⁷ *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p. 1.
- ⁹⁸ Elas aparecem apenas como proprietárias de veículos nos pedidos de licença para os mesmos. Sobre a participação das mulheres na condução de veículos, o *Jornal do Brasil* em 16/12/1906 noticiava

que as “francesas pediram à Prefeitura de Polícia de Paris autorização para guiar carro de praça”. Ao que tudo indica, nessa mesma época não havia qualquer sinal que isso ocorresse em terras cariocas.

⁹⁹ A greve organizada pelos motorneiros em Montevidéu, em 1911, contou com a participação de mulheres nos protestos de apoio à paralisação realizados pela população em geral. Anton Rosenthal. “Streetcar Workers and the Transformation of Montevideo: The General Strike of May 1911”. *The Americas*, vol. 51, n. 4, abril, 1995, p. 485.

¹⁰⁰ Fundação Casa de Rui Barbosa, Ocorrências Policiais: DPM- 2ª DP, 11/01/1904.

¹⁰¹ Fundação Casa de Rui Barbosa, Ocorrências Policiais: DPM- 2ª DP, 21/02/1904. Segundo Rômulo Costa Mattos, “ao longo da Primeira República, o Morro da Favela foi dominando a crônica policial e, principalmente, por ser considerado um destacado território das ‘classes perigosas’ na cidade, teve seu nome generalizado para todos os morros tomados, ‘barracões’ e ‘casebres’, nos anos 1920”. Rômulo Costa Mattos. *Op. cit.*, 2008, p. 13.

¹⁰² *Diário de Notícias*, 04/12/1890, p. 1.

¹⁰³ *Diário de Notícias*, 06/12/1890, p. 1.

¹⁰⁴ *Gazeta de Notícias*, 15/09/1906, p. 1.

¹⁰⁵ *Jornal do Brasil*, 16/09/1903, p. 1.

¹⁰⁶ Anton Rosenthal. *Op. cit.*, p. 485.

¹⁰⁷ Scott Molloy. *Trolley wars: streetcars workers on the line*. Durham: University of New Hampshire Press, 2007, p. 137.

¹⁰⁸ *Gazeta de Notícias*, 09/10/1905, p. 1.

¹⁰⁹ Ver Joseli Maria Nunes Mendonça. *Op. cit.*, p. 107.

¹¹⁰ *Jornal do Brasil*, 17/09/1903, p. 1.

¹¹¹ *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p. 1.

¹¹² *O Paiz*, 11/02/1898, p. 2.

¹¹³ *O Paiz*, 21/08/1898, p. 2.

¹¹⁴ *O Paiz*, 16/06/1898, p. 1

¹¹⁵ Charles Tilly; Edward Shorter. *Op. cit.*, p. 338.

¹¹⁶ Sobre os momentos de sociabilidade dos trabalhadores na Primeira República, ver: Sidney Chalhoub *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001. Erika Arantes apontou como as redes de sociabilidade dos trabalhadores do porto estavam ligadas às sociedades recreativas e organizações religiosas. Erika Bastos Arantes. *Op. cit.*

¹¹⁷ Michelle Perrot. *Workers on strike. France, 1871-1890*. New Heaven/ Londres: Yale University Press, 1987, p. 4.

¹¹⁸ *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p. 1.

¹¹⁹ *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p. 1.

¹²⁰ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 1.

¹²¹ *Gazeta de Notícias*, 02/12/1890, p. 1.

¹²² *Correio da Manhã*, 15/09/1903, p. 2.

¹²³ *Diário de Notícias*, 03/12/1890, p. 1.

¹²⁴ *Gazeta de Notícias*, 03/12/1890, p. 1.

¹²⁵ *Gazeta de Notícias*, 04/12/1890, p. 1.

¹²⁶ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p. 1.

¹²⁷ *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p. 1.

¹²⁸ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p. 1.

¹²⁹ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p. 1.

¹³⁰ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p. 1.

¹³¹ *Jornal do Brasil*, 16/01/1900, p. 1.

¹³² Essa foi uma colocação feita por Rosenthal em relação à greve de Montevidéu, em 1911, mas que corresponde também às experiências de algumas paralisações realizadas pelos trabalhadores do transporte no Rio de Janeiro. Anton Rosenthal. *Op. cit.*, p. 489.

¹³³ As que alcançaram resultado positivo foram as de janeiro de 1900 e janeiro de 1904. É importante lembrar que as três estavam relacionadas a leis e regulamentos, indicando assim a importância dessas medidas nas mobilizações da categoria e também o poder que os trabalhadores tinham, através de suas greves, de interferir em algumas decisões do governo que diziam respeito ao seu ofício. As outras duas greves da categoria que não obtiveram o que estava sendo pleiteado foram as de fevereiro de 1904, que objetivava o cumprimento do acordo feito com os patrões na greve de janeiro do mesmo ano, e a de dezembro de 1906.

¹³⁴ Os cocheiros da Companhia Carris Cariocas conseguiram, em fevereiro de 1899, que a diretoria não adiasse o pagamento dos ordenados como havia pretendido antes da paralisação.

¹³⁵ Na paralisação realizada em 15 de março de 1898 pelos cocheiros e condutores da Companhia Carris Cariocas, eles conseguiram obter um aumento salarial, mas não o término da fêria certa para os carros.

¹³⁶ *Jornal do Commercio*, 21/08/1898, p. 2.

¹³⁷ *A Notícia*, 17/03/1898, p. 1.

¹³⁸ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 1.

¹³⁹ *Gazeta de Notícias*, 15/09/1903, p. 1.

¹⁴⁰ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p. 1.

¹⁴¹ *Jornal do Commercio*, 03/12/1890, p. 1.

¹⁴² *Gazeta da Tarde*, 03/12/1890, p. 1.

¹⁴³ *Gazeta de Notícias*, 03/12/1890, p. 1.

¹⁴⁴ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p. 1.

¹⁴⁵ Luiz Edmundo. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Apud: Sidney Chalhoub. *Op. cit.*, pp. 268-269.

¹⁴⁶ Segundo Mattos, era um dado sensível do cotidiano dos trabalhadores, na primeira República, a “ênfase repressiva policial sobre suas organizações e manifestações”. Marcelo Badaró Mattos. “Greves e repressão policial aos sindicatos no processo de formação da classe trabalhadora carioca (1850-1910)”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. *Op. cit.*, pp. 52-53.

¹⁴⁷ Sidney Chalhoub. *Op. cit.*, pp. 297-298.

¹⁴⁸ *O Paiz*, 22/12/1899, p. 1.

¹⁴⁹ *Gazeta de Notícias*, 04/12/1890, p. 1.

¹⁵⁰ Nelson Werneck Sodré. *A história da imprensa no Brasil*. *Op. cit.*, p. 309.

¹⁵¹ *Jornal do Commercio*, 04/12/1890, p. 1.

¹⁵² *Correio da Manhã*, 18/02/1904, p. 2.

¹⁵³ *Jornal do Brasil*, 16/01/1900, p. 1.



Capítulo 3 – Greves: os trabalhadores entram em cena

¹⁵⁴ Segundo Claudio Batalha, na Primeira República “os ramos de transporte de mercadorias, assim como os dirigentes de grandes fábricas, podiam contar com a ajuda da polícia e mesmo do Exército e da Marinha”. Claudio H. M. Batalha. “Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República”. In: Douglas Cole Libby; Júnia Ferreira Furtado (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa. Séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006, p. 105.

¹⁵⁵ Ver Ângela de Castro Gomes *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2005, p. 57.

¹⁵⁶ Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. *Op. cit.*, p. 150.







CAPÍTULO 4

Os cocheiros e carroceiros e o movimento operário







Às quatro horas da madrugada do dia 17 de dezembro de 1906, em frente ao edifício da Companhia Carris Villa Isabel no Boulevard de São Cristóvão, foram presos cinco indivíduos acusados de espalhar e distribuir “entre diversas pessoas e operários boletins impressos incitando aos cocheiros, carroceiros e operários em geral se declararem em greve por meio de ameaças para impor aos patrões aumento de salário e diminuição do serviço”.¹

Os detidos declararam-se membros da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, que em dezembro de 1906 havia enviado à entidade patronal uma tabela contendo a demanda de aumento da remuneração e redução das horas de trabalho. Na assembleia realizada em 16 de dezembro, foi relatado que a Associação dos Proprietários de Vehiculos havia aceitado alguns pontos da tabela e rejeitado outros, e que os trabalhadores decidiriam o rumo das negociações, tendo optado pela greve.

O objetivo do presente capítulo é analisar não só o papel da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, mas também de outras organizações dessa categoria. Investigo em que medida as associações foram espaços de construção de identidades e laços de solidariedade. A sociedade de resistência dos cocheiros e carroceiros foi tida pela bibliografia como uma das principais representantes do sindicalismo reformista. Sendo assim, busco no segundo item quais as principais características dessa corrente. Como forma de entender alguns aspectos do socialismo no Rio de Janeiro da Primeira República, acompanho a trajetória de um importante militante socialista, Mariano Garcia. Na última parte, analiso a participação dos imigrantes portugueses nas lutas dos trabalhadores no Rio de Janeiro.

4.1 Os trabalhadores e o associativismo

A Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, que promoveu a paralisação de dezembro de 1906, foi criada em setembro do mesmo ano. Segundo o militante socialista Mariano Garcia, a ideia da associação teria partido de outro militante, Melchior Pereira Cardoso – que não era nem cocheiro nem carroceiro, mas um operário de fábricas de cigarro.² Cardoso havia se envolvido anteriormente em diversas associações ligadas ao seu ofício, como a Associação Cooperativa e Beneficente dos Cigarreiros



e Charuteiros, inaugurada em 1902 na cidade de Niterói, e a Associação dos Manipuladores de Tabaco, da qual ele era presidente em 1906.³

As associações de resistência como forma de luta dentro do movimento operário já estavam em pauta nas discussões do Segundo Congresso Socialista, realizado em 1902.⁴ No Congresso Operário Brasileiro, de abril de 1906, uma das recomendações foi justamente a resistência como principal atividade das associações.⁵ Portanto, a criação da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas no mesmo ano estava em consonância com uma tendência mais geral do movimento operário brasileiro.

Em texto da organização dos cocheiros e carroceiros dirigido aos “con-sócios, aos companheiros de trabalho e ao operariado em geral”, foram expostos os motivos que levaram à formação da mesma.⁶ Segundo o documento, esses trabalhadores seriam os únicos que não tinham “descanso, nem horas de ocupação perfeitamente limitadas”. Trabalhavam quantas horas fossem necessárias para o lucro dos capitalistas, “sem serem atendidas as exigências que, no interesse geral, deveriam ser respeitadas”. Outras formas de exploração eram ainda infligidas aos trabalhadores; a regra até então havia sido sofrer calado, “na maior humildade, ainda rendendo homenagem ao Capitalismo!”:

Esse estado de coisas não podia continuar. Nas almas bem formadas de dezenas de cocheiros e carroceiros surgia, ao mesmo tempo, a ideia de uma greve, que pudesse libertar a classe dessa vergonhosa situação de oprimida sem protesto. Pareceu, entretanto, aos orientadores do atual movimento operário que o momento não era próprio para a reivindicação dos direitos por meio da greve e que, antes, dever-se-ia organizar a nossa agremiação, legalizá-la, formar o programa da resistência e apresentá-lo aos patrões.⁷

Nessa passagem destaca-se, primeiramente, o papel que os líderes do movimento atribuíam a si mesmos, como as “almas bem formadas” que teriam conduzido à luta. Antes da realização de uma greve, deveria ser estabelecida e legalizada uma associação. O mesmo texto faz questão de sublinhar a condição legal, reconhecida pelo governo e publicada no *Diário Oficial*, dos estatutos “devidamente aprovados em assembleia geral”.⁸

Nos estatutos dessa organização – documento básico para o registro de qualquer associação – constavam os fins da mesma, como o de promover a coligação das classes mencionadas em seu título, “assegurando seus direitos” e “procurando obter por meios legais o aumento do salário e a diminuição do trabalho, de acordo com as necessidades econômicas e higiênicas dos trabalhadores”⁹.

Comparando o regulamento da organização ligada aos cocheiros e carroceiros com o de outras sociedades de resistência é possível encontrar diversas semelhanças entre eles. A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores



em Trapiche e Café, criada em 15 de abril de 1905, assim como a entidade dos cocheiros e carroceiros, tinha como um de seus fins criar uma caixa de resistência para auxiliar os associados em caso de greve.¹⁰ Constava ainda como característica comum, intervir nos conflitos entre empregados e patrões.

Outro ponto comum às diferentes associações de resistência, conhecidas ainda como sindicais, era a assistência jurídica aos seus membros.¹¹ Nesse caso, tanto a associação dos trabalhadores em trapiche quanto a dos cocheiros e carroceiros tinham o mesmo advogado. No estatuto desta última estava previsto que por “deliberação da assembleia instituidora foi escolhido para esse cargo o advogado Evaristo de Moraes, que prestou perante a mesma o compromisso de bem servir a sociedade”.¹²

O advogado tinha a função de defender os sócios “em caso de prisão por delito profissional”, e mesmo em outros casos se assim fosse decidido pela assembleia. Cabia ainda a ele representar a sociedade “perante a polícia, a justiça, os patrões e os poderes públicos”.¹³ Nesse sentido, sua atuação poderia estar voltada ao cumprimento de normas sujeitas à fiscalização, no caso de estas serem favoráveis às categorias representadas. Moraes denunciou, em 1906, “as burlas realizadas por comerciantes que requisitavam carroceiros para transportar mercadorias à noite com o objetivo de fugir da fiscalização e, assim, poder ultrapassar o peso das mercadorias transportadas”.¹⁴

Era uma fórmula comum a diversas associações (não só as sindicais ou de resistência) proclamar que, na admissão dos membros, não havia distinções de cor, crença religiosa ou política, e nacionalidade.¹⁵ No caso da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas não havia restrições à cor e à nacionalidade de seus integrantes; na associação dos trabalhadores em trapiche e café menciona-se ainda a não distinção de religião. Na entidade dos cocheiros e carroceiros foi determinado um limite de idade, que deveria ser entre 16 e 60 anos.¹⁶ Segundo Vitor Manoel Marques da Fonseca, a razão de ressalvas dessa natureza era evitar o ingresso de pessoas que “pudessem mais gerar despesas, por meio de socorros e beneficências, do que contribuir com suas mensalidades”.¹⁷ De qualquer forma, a faixa etária estipulada pela organização dos cocheiros e carroceiros correspondia à da maioria da categoria, que era de 18 a 40 anos de idade.

Entre os deveres dos sócios da entidade dos cocheiros e carroceiros, constava a procura da “união coletiva e a harmonização geral no seio das suas classes, fazendo a mais ativa propaganda em favor da associação e promovendo a entrada de novos sócios”.¹⁸ Era obrigatório ainda que se pagasse a importância de três mil réis como contribuição de entrada, e dois mil réis mensais.

Outra responsabilidade dos sócios da mesma associação era absterem-se, “tanto quanto possível, dos excessos alcoólicos e aconselhar a mesma



abstenção a todos os companheiros das classes unidas, a fim de evitar muitos desastres e crimes".¹⁹ A preocupação com a embriaguez aparecia em outras organizações, como a Associação dos Marinheiros e Remadores, que recomendava "aos companheiros a abstinência de bebidas alcoólicas".²⁰

O documento regulatório deveria ainda determinar a administração da associação, que no caso da organização dos cocheiros e carroceiros era feita por um conselho, "composto por 20 membros, dos quais seis constituirão a diretoria propriamente dita".²¹ Esta, por sua vez, era formada por um presidente, 1º secretário, 2º secretário, um tesoureiro e um fiscal geral. Estrutura idêntica existia na associação dos trabalhadores em trapiche e café. No entanto, Claudio Batalha alertou que o "grau de formalidade burocrática no funcionamento das sociedades variava de acordo com a orientação ideológica".²² Sendo assim, enquanto as organizações de orientação reformista (como a dos cocheiros e carroceiros) possuíam uma estrutura mais formal, as de orientação sindicalista-revolucionária geralmente adotavam uma estrutura menos burocratizada, "com comissões diretoras no lugar de diretorias com cargos hierarquizados".²³

Os estatutos das associações tinham que cumprir certas regras para que as mesmas fossem reconhecidas pelas autoridades²⁴, o que fez com que os documentos fossem muito semelhantes entre si. Contudo, os estatutos não tinham apenas o papel de conseguir uma legitimidade diante de outras esferas, mas também serviam como códigos de normas que regiam a instituição. É interessante perceber que esses documentos não eram estáticos, mas transformavam-se de acordo com as necessidades e conflitos enfrentados pelas associações: na greve organizada pela Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas em dezembro de 1906 constava a demanda da redução da jornada de trabalho; no segundo estatuto, aprovado em 1913 pela mesma organização, a luta pela regulamentação da jornada de trabalho aparece como um dos objetivos da mesma.²⁵

O primeiro estatuto da sociedade dos cocheiros e carroceiros foi aprovado em 30 de setembro. Naquela época, um dos membros do conselho era José Moreira da Silva, cujo perfil nos informa que era casado, natural do Rio de Janeiro, cocheiro, analfabeto, e que foi um dos cinco presos mencionados no início do capítulo. O grupo formava uma comissão que havia saído da sede da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas e deveria divulgar um boletim contendo as demandas da categoria, além do jornal *Gazeta Operária*, que apoiava a causa.

A divulgação da greve teve o efeito de conseguir a adesão de trabalhadores não só à paralisação, mas à própria associação. Apenas 24 horas após o início da parede, mais de 400 homens inscreveram-se na organização. Impressiona o fato de o *Jornal do Brasil* ter apontado que a Associação de Resistência dos Cocheiros Carroceiros e Classes Anexas contava, no período, com 7 mil



sócios.²⁶ Isso correspondia a grande parte dos trabalhadores do transporte naquele ano, pois 8.307 estavam matriculados na Polícia, entre cocheiros de bonde, cocheiros de boleia e carroceiros.²⁷

O número de membros indicado pelo *Jornal do Brasil*, durante a greve de dezembro de 1906, era bem superior ao de outras associações operárias – como o Sindicato dos Trabalhadores em Fábricas de Tecido, que foi criado em 1908 e em pouco tempo chegou a 800 membros, ou ainda o Sindicato dos Operários em Pedreira, fundado em 1909, fechado em 1911, reaberto em 1912 e que possuía, no final deste ano, 2 mil sócios.²⁸ O número era ainda bem mais elevado que aquele encontrado para a própria associação dos cocheiros e carroceiros em anos posteriores. Em 1912, a entidade contava com 1.700 (sendo 500 brasileiros e 1.200 estrangeiros), passando para 2.333 membros no ano seguinte, caindo para apenas 865 em 1915, e terminando o ano de 1917 com uma média de 1.000.²⁹ Por mais que os 7.000 sócios indicados pelo *Jornal do Brasil*, em 1906, possam ter sido superestimados, podemos supor que a paralisação incentivou a adesão de trabalhadores à associação.

Durante essa paralisação, evidenciam-se ainda as relações da sociedade dos cocheiros e carroceiros com outras organizações. Mencionei anteriormente que aquela sociedade negociava, antes mesmo da greve, com a Associação dos Proprietários de Vehiculos – fundada, segundo os organizadores da associação dos trabalhadores do transporte, como resultado do alarmismo dos patrões diante do poder de articulação dos empregados. Os proprietários de veículos basearam-se “no exemplo dos industriais de calçado, que anda hoje sendo a ‘última palavra’ da resistência do Capital contra o Trabalho”.³⁰ O Centro dos Industriais de Calçado e Classes Correlativas foi fundado em 1906 justamente em função da paralisação dos sapateiros no mesmo ano, e objetivava a “defesa, em qualquer emergência e perante qualquer autoridade, dos interesses da indústria e profissão exercida pelos seus membros”.³¹ Segundo Fonseca, as organizações sindicais do patronato “caracterizavam-se por oferecerem assistência advocatícia e por promoverem a troca de informações e difusão de melhorias técnicas”.³²

A Associação dos Proprietários de Vehiculos queria congregiar “todos os proprietários de veículos terrestres em torno do mais franco e decidido mútuo-protecionismo”.³³ Cada associado contribuía com uma joia de entrada, correspondente a cinco mil réis por veículos que possuísse, e uma mensalidade de mil réis também por cada veículo.³⁴

Em 18 de dezembro de 1906, a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café resolveu que os seus membros não carregariam ou descarregariam “uma única saca para carroças conduzidas por bombeiros ou praças de polícia, mostrando-se dessa forma solidariedade aos paredistas”.³⁵ Era uma atitude comum, como já vimos, utilizar bombeiros e policiais



para conduzir os veículos no período de greve. Anteriormente à greve e com o auxílio de seu advogado em comum, a associação dos trabalhadores em trapiche e a dos cocheiros e carroceiros haviam firmado um pacto de solidariedade moral e material, tornando-se coirmãs.³⁶ Esse trato foi feito para fortalecer a ação e auxiliar a resistência pacífica da organização dos trabalhadores do transporte, que afirmou que a associação dos trabalhadores em trapiche e café tinha intuítos iguais aos seus e que tinha, há pouco, vencido “a mais notável e produtiva de todas as greves”.³⁷

Os vínculos entre as duas sociedades estavam calcados também em outros eventos ocorridos em 1906. Em agosto desse ano, a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café realizou uma greve na qual conseguiu que fosse fixada uma jornada de 10 horas, além de ter sido assegurada a exclusividade do carregamento de café para os membros da associação.³⁸ Todavia, o cumprimento da jornada acordada entre trabalhadores e negociantes de café encontrou um empecilho. Segundo Maria Cecília Velasco e Cruz,

*Como os carroceiros não tinham horário, e no setor cafeeiro toda a carga e descarga dos veículos era feita por sócios da Resistência, a preservação do acordo pressupunha fazer com que os carroceiros não tentassem trabalhar depois das 17 horas, descarregando café com outros ajudantes.*³⁹

A questão esteve no cerne do conflito ocorrido em 8 de outubro de 1906. Às seis horas da tarde, um grupo de membros da Sociedade percorreu o local principal dos negócios de café e interrompeu a descarga do produto, que estava sendo realizada após o horário regulamentar. Contudo, a aproximação dos policiais levou à retomada do serviço, fazendo com que o fiscal-geral da associação se sentisse desrespeitado. Este chamou seus companheiros e formou um grupo de cerca de 300 homens “que puseram logo a correr os ajudantes de carroceiros com uma saraivada de pauladas e pedradas”.⁴⁰

Esse conflito revela o quanto o trabalho dos carroceiros especializados no transporte de café estava entrelaçado ao dos carregadores, e a diminuição da jornada destes afetava diretamente os primeiros. Por um lado, isso nos ajuda a entender por que, logo após a criação da associação de resistência dos cocheiros e carroceiros, uma das primeiras medidas foi enviar uma tabela aos patrões exigindo a diminuição das horas trabalhadas. Por outro, permite compreender o pacto firmado entre as duas organizações e o apoio dos carregadores à greve dos carroceiros. Essa relação indica ainda que estes últimos criaram laços com outras categorias, estando assim inseridos num processo mais amplo de construção de uma identidade de classe.

Durante a pesquisa para este trabalho, não encontrei um pacto formal como o estabelecido com a organização dos trabalhadores em trapiche e café, mas é possível verificar algumas alianças com outras associações. Em 1906, a



sociedade dos cocheiros e carroceiros dividia o mesmo endereço com a União dos Operários Estivadores, num sobrado à rua de São Pedro.⁴¹ Na “geografia associativa” – expressão cunhada por Batalha para se referir ao “conjunto de práticas de apropriação do espaço urbano pelos trabalhadores através de suas organizações”⁴² –, as referidas organizações situavam-se, assim como a maioria das similares cariocas, no Centro da cidade. Este era o local privilegiado da política, onde ocorriam as principais manifestações, protestos e comícios.⁴³

O fato de dividirem o mesmo endereço aponta a construção de laços entre as organizações dos cocheiros e carroceiros e a dos estivadores. Em 25 de novembro de 1906, foi inaugurado o pavilhão social da associação dos trabalhadores do transporte, havendo uma sessão solene para comemorar a ocasião. Entre os diversos oradores estava Décio d’Almeida, representante da União dos Operários Estivadores. Estiveram presentes ainda comissões da Sociedade União dos Foguistas e da Associação de Resistência dos Trabalhadores em Carvão e Pedra. No final do evento, foram dadas salvas de palmas e vivas “aos cocheiros e carroceiros, aos estivadores, aos trabalhadores em trapiche e café, aos carvoeiros e ao operariado em geral”.⁴⁴

Na greve de 1906, a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas acionou contatos com as outras organizações aqui mencionadas. Assim que tomou conhecimento de que “alguns proprietários de veículos haviam chamado ao seu serviço trabalhadores em carvão de pedra”, a sociedade dos cocheiros e carroceiros oficiou imediatamente a Associação de Resistência dos Trabalhadores em Carvão e Pedra, pedindo providências e informações.⁴⁵

Outra associação manifestou-se em relação à mesma greve. Nesse caso específico, era também formada por cocheiros. No dia 17 de dezembro de 1906, estiveram na redação do *Jornal do Brasil* representantes da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, incluindo o advogado Zeferino de Faria. Eles foram comunicar que a organização nada tinha a ver com a parede, pois eram “seus fins promover tudo quanto for bem dos cocheiros e classes correlatas”.⁴⁶ A greve não era considerada algo que propiciaria a melhora das condições da categoria.

Se a sociedade beneficente procurava distinguir-se das ações da associação de resistência, esta fazia o mesmo em relação à primeira. No texto de apresentação da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas foi mencionado que já existia na cidade uma organização denominada “dos cocheiros”, mas que o seu caráter era beneficente, “tendo sempre patrões na diretoria e nunca se incomodando com as questões do trabalho e do salário, que são as mais importantes para o operariado”.⁴⁷ Portanto, o documento marcava posição diante de uma sociedade que estava consolidada naquela localidade, procurando apresentar quais seriam suas características distintivas.



As diferentes associações dentro de um mesmo setor significavam um campo de disputa pelo recrutamento de membros e pelo poder de representar a categoria. Expressavam também que, apesar de a associação de resistência dos cocheiros e carroceiros ter criado laços com a de outras profissões, havia uma fragmentação na própria categoria.

O Centro de Empregados em Ferrovias, que aceitava como sócios os trabalhadores das companhias de carris, primeiramente felicitou o surgimento da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas. No entanto, estranhou a extensão do seu título, tendo em vista que apresentava a proposta de atrair não só os carroceiros como também os cocheiros de bondes, seus sócios em potencial.⁴⁸

Posteriormente, a disputa entre as duas organizações tornou-se mais acirrada. No jornal do Centro, em 7 de dezembro de 1906, foi exposto que a sociedade denominada de resistência era “composta de operários que se deveriam constituir em sindicato federado ao Centro”, tendo sido quebrados “vínculos de solidariedade que começavam a estreitar-se”.⁴⁹ As duas associações tornaram-se grande rivais, o que estava relacionado não só à disputa por membros, mas principalmente a diferenças de orientação ideológica.

O Centro de Empregados em Ferrovias foi criado em 20 de fevereiro de 1903 e, em setembro desse ano, alguns membros da organização contrariaram as indicações da direção, que naquele momento era ocupada pelo tenente Vinhaes, e iniciaram uma greve.⁵⁰ Em 1905, tinha como objetivo tanto aspectos de auxílio mútuo (como o pagamento de pensões para as famílias dos associados que morriam) quanto de resistência, possuindo uma caixa para tal fim.⁵¹ Em outubro desse ano, a mesma associação esteve à frente de uma paralisação.⁵²

Outra associação ligada ao universo dos trabalhadores do transporte foi a União dos Recebedores em Ferro-Carris. Criada no Rio de Janeiro em 25 de março de 1905, seus sócios eram os cobradores de bondes. Em 1905, estava filiada à Federação das Associações de Classe.⁵³ Michael Hall e Paulo Sérgio Pinheiro indicaram que a federação existia na cidade desde 1903 e “havia sido criada com objetivo de coordenar o trabalho das associações locais”. Esta foi sucedida, em 1905, pela Federação Operária Regional Brasileira e, em 3 de setembro de 1906, passou a se chamar Federação Operária do Rio de Janeiro.⁵⁴ No que diz respeito à organização dos cobradores de bondes, não encontrei referências sobre sua participação em greves, nem seu registro junto ao governo.

Já a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros foi fundada em 17 de abril de 1881.⁵⁵ Podemos supor que sua formação deve ter sido influenciada de alguma forma pela Revolta do Vintém. Sandra Graham indicou que o motim inaugurou uma nova etapa da mobilização política



popular na cidade. Embora a autora estivesse se referindo a associações republicanas e abolicionistas,⁵⁶ é possível que o episódio tenha acarretado ainda a organização dos trabalhadores do transporte.

Segundo o estatuto da sociedade, aprovado em 1906, entre os seus fins estava o de promover “tudo quanto for a bem dos cocheiros e profissões correlativas”. Porém, essa promoção seria feita por meio de “representações aos poderes competentes ou por qualquer outra forma legal”. Estava previsto ainda o exercício de comissões ou atribuições designadas pelas autoridades da União ou do Distrito Federal, bem como o socorro dos “associados e suas famílias”.⁵⁷

No que diz respeito a seus sócios, é possível estabelecer algumas diferenciações em relação à sociedade de resistência da mesma categoria. Enquanto nesta última os integrantes poderiam ter entre 16 e 60 anos de idade, na Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros a faixa etária era de 12 a 50 anos. Outra diferenciação importante é que, enquanto a de resistência admitia apenas trabalhadores ligados a essa esfera do transporte, a outra permitia os proprietários de veículos além dos trabalhadores.

Em relação aos socorros oferecidos pela Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, os estatutos especificam quatro tipos deles. Os de beneficência consistiam nas “contribuições feitas em caso de enfermidade”; os de auxílio diziam respeito à “pensão em caso de invalidez ou na prestação para retirar-se para fora da Capital Federal, por moléstia”.⁵⁸ Já os socorros de patrocínio eram prestados na defesa dos direitos dos sócios, quando estes eram acusados perante os poderes públicos, enquanto os socorros de funeral davam-se por ocasião de falecimento.

Os socorros proporcionados pela associação dos cocheiros e carroceiros foram considerados, por Ronaldo Pereira de Jesus e David Lacerda, como comuns às sociedades mutualistas fundadas na cidade do Rio de Janeiro a partir de 1850.⁵⁹ Já Fonseca apontou que as associações de auxílio mútuo “visavam, fundamentalmente, a garantia de algum tipo de benefício para seus membros”⁶⁰, como os socorros oferecidos pela organização dos cocheiros e carroceiros. Isso indica que essas associações poderiam estar ligadas especificamente a uma nacionalidade, a uma empresa ou a uma categoria profissional, como era o caso dos trabalhadores do transporte.

Pelos auxílios prestados pela Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, assim como por outras associações mutualistas, é possível perceber que a mesma tinha a função de atender a determinados direitos sociais que eram então negligenciados pelo Estado, fosse no período imperial ou logo após a Proclamação da República. Dessa forma, um grupo de trabalhadores se organizou a fim de enfrentar problemas muito concretos do seu cotidiano, como o auxílio em caso de doença e desemprego, bem como o acesso ao



serviço de um advogado – que era de grande importância para uma categoria que estava constantemente exposta a problemas com a Justiça devido aos inúmeros acidentes. Marcel van der Linden notou que, na ausência de um bom sistema de segurança social, os trabalhadores lançaram mão de várias estratégias, entre as quais estavam as associações de auxílio mútuo, que representavam o desejo dos trabalhadores por uma forma de proteção mais organizada: o seguro. Este consistia na combinação de vários trabalhadores, que contribuiriam para um fundo comum que seria suficiente para ajudar em casos de perdas de alguns dos membros.⁶¹

Se as sociedades mutualistas podem ser caracterizadas pela tentativa de suprir direitos sociais através de práticas assistencialistas, aquelas denominadas de resistência lutavam para que determinados direitos, ligados eminentemente ao mundo do trabalho, fossem atendidos pelo patronato e pelo Estado. Segundo Batalha, as sociedades de resistência tinham justamente funções sindicais: “lutar por melhores salários, pela diminuição da jornada de trabalho e por condições de trabalho mais dignas”.⁶²

Contudo, essa diferenciação entre as associações mutuais e de resistência é um tanto empobrecedora e deixa de abarcar a complexidade da história da própria categoria analisada neste livro, e do movimento operário carioca. Existiam muitas continuidades, e não só rupturas, entre as duas práticas associativas.⁶³ Em primeiro lugar – assim como ocorreu no movimento operário em geral – no caso dos trabalhadores do transporte, as associações de resistência não substituíram as organizações mutualistas. Embora tenham surgido em tempos diferentes, elas coexistiram. Em segundo lugar, a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, assim como diversos outros sindicatos, proporcionava assistência aos seus membros, que passavam pela mencionada defesa feita por advogados. Consta ainda no estatuto o “auxílio de médico e farmácia, bem como pecuniários, aos sócios que forem vítimas de acidentes no trabalho”.⁶⁴ Já o Centro dos Empregados em Ferrovias oferecia auxílio para a realização de funerais dos seus sócios, bem como cuidava da instrução dos associados e filhos.⁶⁵

Indiquei anteriormente que a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros esteve à frente das negociações com o ministro da Justiça após a greve realizada pela categoria em janeiro de 1900. O texto da petição enviada à referida autoridade mencionava que essa defesa de interesses ia além “dos limitados fins definidos em seus estatutos”.⁶⁶ No estatuto de 1906, aparecia entre seus fins a promoção do bem dos cocheiros e profissões afins através de “representações aos poderes competentes ou por qualquer outra forma legal”.⁶⁷ A atuação dessa sociedade na greve de janeiro de 1900 mostrou que era possível que sociedades mutualistas adotassem funções das sociedades de resistência.⁶⁸



Em termos de exercício da cidadania, ambas as formas associativas dos trabalhadores do transporte buscavam atender direitos sociais que eram negligenciados pelo Estado. E, embora o foco da organização não fosse necessariamente de caráter mutualista, ela também poderia cumprir eventualmente a função de lutar para que aqueles direitos fossem garantidos pelo Estado ou pelos patrões. É importante notar que o discurso de reivindicação dos direitos não é apenas uma atribuição minha, mas aparecia como uma das funções primordiais da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, no documento que estabelecia seus princípios.⁶⁹

Ainda no que diz respeito ao exercício da cidadania, havia outro ponto comum entre as duas formas de organização: o próprio sentido do associativismo. Como visto na introdução deste livro, T. H. Marshall indicou que os direitos civis estavam relacionados à liberdade individual, ou seja, a liberdade de ir e vir, a liberdade de pensamento e fé, a liberdade de imprensa, o direito à propriedade e de concluir contratos válidos, e o direito à Justiça.⁷⁰ Os trabalhadores, por sua vez, utilizaram os direitos civis, por intermédio dos sindicatos, para conquistar direitos sociais. Até a expansão dos sindicatos, os direitos políticos eram exercidos no Parlamento e nos conselhos locais para a ação coletiva, enquanto os direitos civis eram exercidos individualmente. Os sindicatos subverteram essa ordem na medida em que os trabalhadores utilizaram coletivamente os direitos civis como instrumento para elevar seu *status* social e econômico, isto é, “para firmar a reivindicação segundo a qual eles, como cidadãos, estavam habilitados a certos direitos sociais”.⁷¹

Se para Marshall o associativismo – ao menos no que concerne ao sindicalismo – estava relacionado ao exercício dos direitos civis, para Bryan Turner aquele era um direito político, assim como o direito de voto e de participação nos órgãos do governo.⁷² Fonseca afirmou também que o direito de livre associação era mais político do que civil. Segundo o autor, esse direito “tem uma feição de congregar indivíduos para consecução de fins comuns e, portanto, escapa dos limites dos direitos civis, vistos normalmente como sinônimos de direitos individuais, do indivíduo, da pessoa”.⁷³

Concordo que o associativismo estava relacionado ao exercício do direito político. A proposta de Marshall, de pensar o sindicalismo formando uma cidadania paralela ao sistema da cidadania política (a industrial), não permite verificar o peso que os trabalhadores poderiam ter nessa última esfera, apesar de não terem uma força expressiva nos instrumentos convencionais dos direitos políticos, como o voto e a eleição para cargos do governo.

Mesmo reconhecendo a relação do direito político com o associativismo, a esfera civil da cidadania foi de extrema importância. Estar no gozo do direito civil era uma exigência que aparecia em quase todas as associações no



tocante à aceitação de um membro, o que ocorria também nas organizações dos trabalhadores do transporte. Segundo Fonseca, a ideia de

*que o proposto estivesse no pleno gozo dos direitos civis não só o qualificava como cidadão, mesmo que não eleitor, não limitado em seus direitos, por exemplo em razão de ser réu de algum crime, mas era, também, uma afirmação de que a associação era um conjunto de indivíduos hábeis juridicamente, capazes de gerirem suas vidas e que, livremente, uniam-se para consecução de objetivos comuns.*⁷⁴

A obrigatoriedade de estar no gozo dos direitos civis ia além dos significados que estes poderiam assumir para o próprio grupo, como propôs Fonseca. Em uma sociedade escravista como a do Brasil no período imperial, possuir direito civil – o que incluía primordialmente ser livre – era um fator crucial no exercício associativo.

Sidney Chalhoub analisou a apreciação do Conselho de Estado sobre os estatutos da Sociedade de Beneficência Nação Conga Amiga da Consciência, fundada em 1874 com o objetivo de socorrer os membros do dito grupo étnico. Foram três os argumentos utilizados para justificar a não aprovação do documento. Em primeiro lugar, o fato de o presidente e o conselheiro da associação não saberem ler e escrever os inabilitava, segundo o Conselho, para os cargos ocupados. Chalhoub lembrou a importância “atribuída à instrução primária, ao saber ler e escrever, para o exercício dos direitos de cidadania”.⁷⁵ Um dos outros motivos era justamente que a associação admitia sócios de diversas procedências africanas, mas não declarava que eles deveriam ser necessariamente livres, abrindo assim margem para a admissão de escravos, o que era proibido pela legislação promulgada em 1860.

A respeito da relação entre cidadania e associativismo, Fonseca considera que as associações constituíam uma maneira de a população, fosse ela de nacionalidade brasileira ou não, “buscar e alcançar direitos, realizando e ampliando, de fato, sua cidadania, e conduzindo o Estado a incorporar tais conquistas à estrutura jurídica nacional”.⁷⁶ Por meio daquelas organizações, indivíduos reunidos em torno dos mesmos interesses dão visibilidade a sua luta, congregam seus esforços, “configuram interlocutores mais fortes no debate com o restante da sociedade e com o Estado, ampliando as possibilidades de mudança da realidade social como um todo”.⁷⁷

Fonseca expôs ainda que as associações correspondiam a um espaço de sociabilidade, “em que os membros distinguíam um sentido de grupo, vital numa sociedade formada por uma grande parcela de pessoas desenraizadas por migrações internas ou internacionais, onde o risco de viver e morrer sozinho fundamentava um medo bastante real”.⁷⁸ No entanto, ao comentar alguns estudos sobre sociedades mutualistas, Batalha afirmou que mesmo que se concorde com a ideia de que o associativismo, de forma geral, contribui



para reforçar laços identitários, é preciso ter alguns cuidados. Segundo o autor, as formas como se construía as identidades não eram sempre iguais: até em sociedades de um mesmo tipo e voltadas para uma mesma clientela poderiam ocorrer diferenças.⁷⁹

Se o associativismo era importante para a construção de identidades entre seus membros, embora seja necessário guardar particularidades, de que forma se daria essa construção no caso específico dos trabalhadores? A respeito das sociedades mutualistas, Batalha indicou que aquelas ligadas aos artífices e operários especializados mobilizavam, no final do século XIX, a valorização e nobilitação do trabalho num contexto em que esse era altamente desprezado.⁸⁰ Foi essa valorização que se tornou um elemento central na construção de identidade entre os trabalhadores, verificado em algumas categorias mais especializadas.⁸¹

Jesus e Lacerda vão mais além e afirmam que as associações mutuais de artífices e operários especializados, de condição livre, representavam a “estruturação de veículos fundamentais para a construção da identidade de classe”.⁸² Contudo, Batalha critica essa posição e afirma que foram poucas as sociedades mutualistas de trabalhadores que contribuíram de forma mais direta “para a construção de uma identidade de classe, essencial no processo de formação da classe operária”.⁸³ Sociedades mutualistas por ofício ou por ramo de produção podiam servir para reforçar uma identidade de ofício e, principalmente, interesses coletivos. Batalha concorda assim com Linden, para quem as sociedades mutualistas auxiliaram os trabalhadores a adquirirem capacidade de organização.

Nesse sentido, a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros teve um papel importante na organização dos trabalhadores do transporte. Sendo a primeira sociedade formada pelos trabalhadores dessa categoria, cumpria as funções de assistir seus membros em questões concretas do seu dia a dia; além disso, esteve envolvida com outros aspectos. Ao representar a categoria em comissões ligadas ao governo que visavam a alguma determinação sobre a categoria, ou ainda intercedendo juntos aos órgãos responsáveis em nome de seus associados, a entidade contribuía para a construção de interesses coletivos de ofício.

Em relação às associações de resistência, é mais consensual que essas colaboravam diretamente para a construção da identidade de classe. Marcelo Badaró Mattos afirmou que eram “espaços de articulação de mobilizações e movimentos coletivos com finalidade de defesa de interesses profissionais e/ou de classe, constituindo-se por isso mesmo em veículos fundamentais na construção da identidade e na formação de classe”.⁸⁴

Assim como a organização mutualista dos trabalhadores do transporte, a associação de resistência dos cocheiros e carroceiros também estava



voltada para a defesa dos interesses da categoria. Porém, o discurso e a ação alteraram-se consideravelmente. Em primeiro lugar, a organização mutualista não promovia greves, que passaram a constar entre os fins da associação de resistência. De acordo com o documento que definia esta última, ela foi formada para dar embasamento à paralisação que os trabalhadores pretendiam organizar. Em segundo lugar, o discurso muda. Não se pretendia apenas a defesa da categoria, mas era desejado igualmente fazer oposição à opressão dos patrões, muitas vezes designados como capitalistas.

A organização de resistência não tinha contato com as outras três associações que representavam os trabalhadores do transporte na cidade, o que aponta uma fragmentação no setor. Na edição de 8 de novembro de 1906 de *O Veículo*, periódico do Centro de Empregados em Ferrovias, lia-se que uma causa dos males da categoria era sua desunião.⁸⁵ De qualquer forma, havia ligações com entidades de outros ofícios. Como afirmei anteriormente, a associação de resistência dos cocheiros e carroceiros tinha um pacto de solidariedade com a organização dos trabalhadores em trapiche e café, tendo esta realizado uma greve em solidariedade à paralisação da primeira. Há ainda evidências concretas do contato com as organizações dos foguistas, estivadores e carvoeiros.

No discurso dos dirigentes da associação dos cocheiros e carroceiros, estava evidenciada a questão da união com o operariado. Cardoso, idealizador da associação de resistência dos cocheiros e carroceiros (e membro de organizações ligadas aos cigarreiros), apontou a necessidade de aquela “estar constituída para unir-se ao operariado em geral, o que justificou a sua iniciativa”.⁸⁶ Em 1906, Evaristo de Moraes afirmou que:

*Demais, é preciso que todos saibam: algumas dessas associações têm, entre elas, uma tal identidade de interesses e os trabalhos dos seus membros são tão ligados que, em caso de luta necessária e imprescindível, serão todas levadas a unir-se, não podendo uma classe prescindir-se da outra: e indo o movimento ao ponto de, sem perturbação da ordem pública, determinar a parada do tráfego marítimo e terrestre, com grandíssimo prejuízo do pequeno comércio e do público em geral.*⁸⁷

O advogado referia-se à união entre os carroceiros, incumbidos do transporte terrestre de mercadorias, e os estivadores, responsáveis pela descarga dos navios, além dos foguistas que alimentavam as caldeiras das embarcações.

Marcela Goldmacher afirmou que as organizações de trabalhadores eram espaços de construção de uma identidade coletiva. Entre 1890 e 1910, as transformações na forma de produção, junto à influência do movimento operário internacional “reelaborada para a realidade brasileira daquele momento, trouxeram como consequência mudanças e coexistência das dife-



rentes formas de organização e mudanças nas formas de identificação dos trabalhadores”.⁸⁸

A partir das falas dos trabalhadores em resoluções de congressos, jornais e estatutos de associações, a autora traçou algumas alterações no movimento operário ao longo do tempo. Um ponto que também observei em relação aos cocheiros e carroceiros diz respeito ao desenvolvimento paralelo da solidariedade operária e da total oposição de interesses entre os trabalhadores e os patrões.⁸⁹ Anteriormente, mostrei como a identidade da categoria dos cocheiros e carroceiros, no caso da associação de resistência, construía-se em oposição aos empregadores, denominados capitalistas. Embora apresente algumas particularidades, o Centro de Empregados em Ferrovias também fez questão de salientar que os funcionários das companhias deveriam se unir, e que a rebeldia e a exaltação só deveriam ser exercitadas “contra as sanguessugas que nos tira a vida lentamente, servindo-se da astúcia que a ociosidade lhes proporciona para trazer-nos sempre na obediência, na submissão degradante e na miséria infame”.⁹⁰

Entretanto, outras questões levantadas por Goldmacher contrapõem-se à experiência dos trabalhadores do transporte. A autora indicou, por exemplo, uma mudança na utilização do termo “classe”. Nas resoluções do Congresso Operário realizado em 1906, não se falava em classes operárias nem mesmo como sinônimo de categorias, como era usado anteriormente.⁹¹ Naquele ano, e até como consequência desse evento, foi criada a Associação de Resistência dos Cocheiros Carroceiros e Classes Anexas. O termo “classes” aqui tinha justamente a conotação de “categorias”. No discurso de seus membros aparece a mesma correspondência, como no caso em que Cardoso congratulou a classe “pelo adiantado passo que acabava de dar”.⁹²

Goldmacher ressaltou ainda que, nas greves de 1903, houve uma profunda transformação na relação dos trabalhadores com o Estado. Em 1890, membros ligados ao socialismo “defendiam a criação de um partido político operário e negavam a validade das greves para a obtenção das conquistas pretendidas”.⁹³ Em 1903, os trabalhadores percebiam o Estado como instrumento da burguesia. No início do século XX, o anarquismo – corrente que questionava o papel do Estado – ganhou espaço no movimento operário brasileiro.⁹⁴ Já o sindicalismo revolucionário consistia na difusão dos ideais anarquistas “concomitantemente ao exercício prático da organização e da mobilização reivindicatória”.⁹⁵ Sindicatos revolucionários expandiram-se pelo Rio de Janeiro, e essa era a tendência, em 1906, do Centro de Empregados em Ferrovias. No entanto, isso não significa que outras correntes, como o socialismo, deixaram de existir, e a associação de resistência dos cocheiros e carroceiros é um exemplo concreto disso.



Usar o termo “classes” com sentido de “categoria”, ou não considerar o Estado somente como um instrumento da burguesia fez com que os cocheiros e carroceiros organizados na associação de resistência aparecessem numa escala menor do desenvolvimento da classe operária, cujo ideal parecia estar em determinadas categorias aderentes ao anarquismo. Contudo, a experiência dos cocheiros e carroceiros indica-nos que esse desenvolvimento não apontava para uma só direção. Além de não ter sido linear, constituiu-se em algo multifacetado e complexo.

No próximo item analisarei mais detidamente a corrente a que estavam ligados os cocheiros e carroceiros.

4.2 Eram os cocheiros e carroceiros amarelos?

A Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas é considerada como um dos principais representantes do que ficou conhecido como sindicalismo amarelo. A expressão, de caráter negativo, era usada pelos anarquistas no final dos anos 1910 para designar os adversários reformistas. O termo “amarelo” surgiu no movimento operário francês e referia-se aos fura-greves.⁹⁶ Outra denominação, cunhada posteriormente pelo historiador Boris Fausto, foi a de “trabalhismo carioca”. Segundo Batalha, no entanto, “trabalhismo” remetia ao sindicalismo oficial do pós-1930, o que seria um anacronismo, “mesmo que se possam vislumbrar traços comuns entre o fenômeno da Primeira República e o posterior sindicalismo afinado com o Ministério do Trabalho”.⁹⁷ O acréscimo do adjetivo “carioca” sugere um fenômeno excepcional e local, mas Batalha mostra que esse teve uma expressão mais ampla.

Tiago Bernadon de Oliveira classificou como socialistas os que “nutriam perspectivas revolucionárias (ainda que para um futuro distante)”. Já os colaboracionistas seriam aqueles que apregoavam o “entendimento e o consenso entre as classes sociais em meio ao movimento operário”.⁹⁸ Por sua vez, os dirigentes envolvidos na associação de resistência dos cocheiros e carroceiros, assim como de outros sindicatos reformistas, preferiam se referir a si mesmos como socialistas. Ainda que as definições sejam importantes, é preciso ressaltar que havia matizes e transformações no pensamento socialista, a exemplo do que pode ser observado na trajetória do militante Mariano Garcia, explorada no próximo item do livro.

No texto de apresentação da associação de resistência dos cocheiros e carroceiros encontram-se algumas características comuns aos diferentes sindicatos reformistas:

Antes de tudo, devemos salientar que, ao ser organizada a Associação, não foram os cocheiros e carroceiros movidos por qualquer tendência revolucionária



*ou perturbadora da ordem pública. Sua única ideia consistiu na defesa, dentro da lei, dos seus legítimos interesses tão respeitáveis como os de outros operários, já organizados em associações semelhantes.*⁹⁹

Nesse documento, um primeiro traço usual em outras associações reformistas é a diferenciação em relação aos seus grandes rivais dentro do movimento operário naquele momento: os sindicalistas revolucionários. Estes foram qualificados como “tendência revolucionária e perturbadora da ordem”. Os reformistas consideravam-se diferentes dos seus opositores porque agiam dentro da legalidade.

Como forma de entender o peso da legalidade na concepção reformista dos sindicatos, proponho revisitarmos alguns aspectos da fundação da associação de resistência dos cocheiros e carroceiros. Segundo o documento de apresentação, havia surgido primeiramente o desejo de realização de uma greve. Porém, a orientação de algumas pessoas, como Cardoso – idealizador da associação –, foi de não ser aquele momento propício para “a reivindicação dos direitos por meio de greve e que, antes dever-se-ia organizar a nossa agremiação, legalizá-la, formar o programa da resistência e apresentá-lo aos patrões”.¹⁰⁰

Depois de constituída e legalizada a associação, como fizeram questão de insistir, foi elaborada uma tabela de reivindicações. Após intensas negociações entre a resistência e a associação dos proprietários, tendo Evaristo de Moraes – advogado da primeira – como mediador, foi decidida a greve, já que as reivindicações foram aceitas apenas parcialmente.

Distribuído nas ruas por membros da associação, o boletim de greve frisava que a paralisação era feita contra os desejos dos trabalhadores.¹⁰¹ Isso nos remete a mais uma característica recorrente entre os sindicatos reformistas: a ideia de que a greve era o último dos recursos. A trajetória de formação da associação de resistência também deixa claro que a paralisação deveria ser precedida por outros elementos, como a própria legalização da organização.

O boletim de greve afirmava ainda que a paralisação seria realizada “dentro das leis que a República nos concede”, e que agiriam “pacificamente, sem armas”. Os associados completavam o documento avisando que tinham a seu lado “a Justiça e o Direito e com essas companhias não podiam perder”.¹⁰² Segundo Joseli Mendonça, esse rigor legalista poderia estar relacionado à influência dos advogados. Evaristo de Moraes condicionou sua solidariedade à referida paralisação “à manutenção da legalidade”.¹⁰³

Essa não foi a primeira vez que os cocheiros e carroceiros eram representados por advogados e tinham contato com eles. Em duas das primeiras greves da categoria, Luiz Fortunato Filho foi o representante dos carroceiros do lixo. Esse advogado foi responsável por escrever artigos nos jornais em defesa dos



carroceiros, bem como por entregar documentos aos órgãos do governo. Em 1899, por sua vez, o advogado da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, Zeferino de Faria, integrou uma comissão para discutir a confecção de um novo regulamento para o transporte de veículos. Esse mesmo advogado entregou ao ministro da Justiça um documento contendo as reivindicações da categoria, após a greve realizada pela mesma. Faria esteve ainda entre os representantes da associação que, em 1906, declararam-se contra a paralisação organizada pela sociedade de resistência.

No segundo capítulo do livro, procurei demonstrar que os trabalhadores do transporte estavam constantemente em contato com leis e medidas que tentavam regular e controlar seu ofício. Em diversos momentos os cocheiros e carroceiros demonstraram conhecimento da legislação, como nas greves e petições entregues à Câmara Municipal. Em 1890, uma comissão de trabalhadores dirigiu-se à redação da *Gazeta da Tarde* e indicou os artigos do Código Penal que estavam questionando.¹⁰⁴

Uma possível explicação para o fato de os trabalhadores do transporte interagirem, de maneira geral, com o universo das leis foi o intenso contato deles com a legislação – tanto como objeto desta, quanto como sujeitos sobre a qual agiam. A ação no universo da lei envolvia considerá-la como um espaço de luta, assim como procurar respeitar seus limites. Essa atitude não partia somente dos advogados e líderes socialistas, mas encontrava ressonância nos cocheiros e carroceiros, que apoiavam essa forma de conduta. É preciso esclarecer que não considero que isso tenha necessariamente condicionado as escolhas dos trabalhadores, nem que essas ações foram unívocas, como aponta o Centro de Empregados em Ferrovias, de orientação política muito distinta.

A ação no âmbito legal ajuda-nos a entender outro aspecto habitual dos sindicatos reformistas: a tentativa de transformar em leis as reivindicações profissionais. Os cocheiros e carroceiros possuíam uma experiência acumulada no debate em torno das leis. Igualmente, tentaram que suas reivindicações passassem a fazer parte das medidas legislativas.

Uma última característica comum às associações reformistas era o recurso à ajuda de intermediários para solucionar conflitos sociais. Nesse sentido, é possível ainda rastrear algumas experiências anteriores à formação da associação de resistência e que apontam nessa direção. Por terem as leis e os regulamentos policiais como objeto de várias de suas paralisações, os trabalhadores do transporte já estariam, de certa forma, familiarizados a negociar diretamente com os agentes do governo. Muitos dos atributos das associações reformistas foram altamente criticados pelos seus principais oponentes: os sindicatos revolucionários. O Centro de Empregados em Ferrovias repreendeu a associação de resistência pela utilização de intermediários para dirimir contendas entre empregados e patrões. Na edição



de *O Veículo*, de 8 de novembro de 1906, foi exposto que “só em nossas próprias mãos está o remédio do nosso sofrimento”.¹⁰⁵ No exemplar de 12 de junho de 1907 do mesmo jornal afirmou-se que, numa longa evolução, “a questão operária passou das generalidades românticas e sentimentais às definições terminantes e positivas: a luta de classe”. Sendo assim, o movimento operário não deveria admitir a presença de elementos que lhe fossem estranhos, nem de intermediários.¹⁰⁶

Outra oposição aos reformistas, denominados naquele momento de socialistas pelos seus oponentes, era a pretensão de insistirem na luta eleitoral mesmo tendo formado sindicatos. Lia-se em *O Veículo* de 7 de dezembro de 1907:

*Quanto a nós, não ignoramos que ainda que o operariado chegasse a ter uma situação política completamente sua (poder legislativo, ministérios e poder executivo exclusivamente compostos de operários), nada poderia conseguir em seu benefício senão por meio da revolução social, pois no dia em que a atuação operária promulgasse um só ato contra os privilégios burgueses, os exércitos sairiam para a rua e mudariam a situação política, porque as principais patentes são também, em todos os países, os principais capitalistas, proprietários e industriais.*¹⁰⁷

Dessa forma, somente a revolução seria capaz de mudar verdadeiramente a condição dos trabalhadores. Segundo essa concepção, o Estado tinha um sentido muito negativo, como aponta uma passagem de Juan Buono reproduzida em *O Veículo*: “o Estado é a opressão por dentro e a guerra por fora”.¹⁰⁸

Já para os sindicatos reformistas, como a associação de resistência dos cocheiros e carroceiros, a melhoria das condições dos trabalhadores ou a emancipação dos mesmos implicava o diálogo com e pela ação dentro do Estado. Os membros desses sindicatos estariam incluídos entre os socialistas cariocas, cuja imagem foi analisada por parte da historiografia brasileira como oposta àquela do “verdadeiro” militante operário da Primeira República. Este seria ligado ao anarquismo, avesso à participação na “política burguesa” e defensor das táticas de ação direta, da organização sindical e da greve geral revolucionária como forma de emancipação do proletariado.¹⁰⁹

Indiquei que a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas foi um dos maiores representantes do sindicalismo reformista, que correspondeu somente a um dos momentos da história do socialismo no Brasil. Como forma de entender determinados pontos dessa corrente, proponho acompanharmos alguns aspectos do pensamento e da atuação de Mariano Garcia, um importante líder socialista que esteve presente na fundação daquela entidade.



Assim, incluo meu trabalho entre os estudos que surgiram a partir da década de 1980 e procuraram rever o papel dos socialistas na Primeira República. Como apontou Benito Schmidt, ao analisar a atuação desses indivíduos em diversas partes do Brasil esses autores buscam “compreender seu reformismo não como ‘desvio’ da ‘verdadeira’ consciência de classe, mas como resultado de opções efetuadas por sujeitos históricos concretos (individuais e coletivos) em um campo de possibilidades historicamente determinadas”.¹¹⁰

4.3 A trajetória de Mariano Garcia

O nome de Mariano Garcia é encontrado em praticamente todos os textos que trataram do socialismo no Brasil da Primeira República. Embora sempre citado, sua trajetória foi pouco explorada e ele aparece mais como coadjuvante de uma trama em que saltam nomes como José Augusto Vinhaes e Luiz França e Silva.¹¹¹ Mesmo não sendo muito estudado, Mariano Garcia foi julgado como “burocrata sindical” por Boris Fausto¹¹² e como “oportunista” por Lígia Silva, no sentido de que teria usado a classe operária como trampolim para seus objetivos políticos.¹¹³

Mariano Antonio Garcia, mais conhecido como Mariano Garcia, nasceu no Rio de Janeiro. Segundo palavras próprias, foi operário desde os 11 anos de idade.¹¹⁴ Sua ligação com o movimento operário começou ainda no Império, uma vez que, em 1889, publicou junto com Gustavo de Lacerda o jornal operário *A Nova Fase*.¹¹⁵ Entretanto, a Proclamação da República teve um significado crucial na perspectiva de Garcia. Em texto de 1912, ele revia esse momento:

*Desde que se proclamou a República, esse regime que nos embalou toda a nossa mocidade, que era o nosso sonho de visionários que então julgávamos ser o único regime compatível com a justiça e igualdade humana. (...) Nós, o operariado, vivimos com grande satisfação nos primeiros atos e decretos do governo provisório, que íamos enfim também ter o direito de votar e poder ser votados, para todos os cargos de eleição popular.*¹¹⁶

Para ele, fora a realização de um sonho. A ampliação do direito de voto pelo Governo Provisório deu ao proletariado a esperança de participação política. Continuando sua memória desse contexto específico, Garcia lembrou que o operário tipógrafo José Francisco da Veiga foi o “primeiro que após a Proclamação da República procurou unir o operariado brasileiro para a conquista de todos os seus direitos políticos, econômicos e sociais”.¹¹⁷ Em texto de 1920, o mesmo autor expôs que o objetivo inicial do movimento era a organização de um partido operário, e como forma de propagar tais ideias



foi criado o jornal *A Voz do Povo*, em 6 de janeiro de 1890.¹¹⁸ Na página inicial do primeiro número do periódico, encontra-se estampado um convite para os trabalhadores se inscreverem no Partido Operário, que, oito dias antes da eleição para a Constituinte, escolheria candidatos que os representariam. A justificativa apresentada no jornal foi a de que acreditavam que era de “interesse comum haver na Constituinte opiniões de todas as classes, de modo que a LEI seja uma verdadeira emanção do povo, e não de algumas classes privilegiadas, como foram todas as leis do império”.¹¹⁹

Garcia chegou a fazer parte desse jornal e afirmou que a folha teve curta duração porque Mauricio Jose Velloso, dono das caixas de tipos em que era composta *A Voz do Povo*, “queria que o jornal seguisse orientação politqueira burguesa, ao passo que os outros, entre os quais já então andávamos também, eram por uma política genuinamente operária”.¹²⁰

Os conflitos não ficaram restritos a esse episódio. Segundo Garcia, “já então existiam grupos divergentes pela vaidade e ambição de mando, sem uma orientação de acordo com os interesses do operariado”. As disputas teriam dado origem a três grupos distintos: o de Gustavo Lacerda, ao qual Garcia estava atrelado e que segundo ele “foi o primeiro que se organizou com um programa”; o grupo dirigido pelo tenente Vinhaes, que teria sido fundado depois, e o de França e Silva. Haveria ainda outros grupos, que ele considerou “sem importância”.¹²¹ No entanto, Garcia não nos informou como teriam sido configuradas tais alianças.

França e Silva apresentou sua leitura dos acontecimentos. Segundo ele, entre as inúmeras reuniões para se discutir a formação de um partido operário feitas no início de 1890, Gustavo de Lacerda teria ido protestar contra a que fora organizada pelo tenente Vinhaes. Após esse encontro, Vinhaes e França e Silva se aproximaram, na tentativa de organização do partido. Essa afinidade teria enciumado “Gustavo de Lacerda e outro indivíduo de nome Mariano Garcia que fizeram extemporaneamente guerra pessoal ao Sr. Vinhaes sem conhecer ainda os intuitos maus ou bons do homem que tinha abraçado a nossa ideia”.¹²²

Lacerda teria convocado, então, uma reunião separada daquela que seria realizada no teatro Recreio Dramático para decidir sobre a fundação do partido operário. França e Silva, que acabou se desentendendo com Vinhaes, afirmou que procurara Lacerda para tentar dissuadi-lo do encontro e propôs que eles se unissem no combate ao inimigo comum, que era justamente Vinhaes. Entretanto, ouviu como resposta a suas observações “os maiores baldões e impróprios” lançados por Garcia e Lacerda.¹²³

Dessa forma, no dia 9 de fevereiro, ocorreram duas reuniões. À realizada no teatro Phoenix, presidida por Lacerda, compareceram 52 pessoas. Já a do teatro Recreio Dramático contou com cerca de três mil presentes.¹²⁴ Segundo



França e Silva, a reunião do Recreio não foi nada consensual: ele e vários outros haviam atacado Vinhaes. Consensual não foi ainda o caso do grupo concentrado no Phoenix, que se cindiu logo no dia seguinte ao evento, tendo Dias da Silva se desligado de Lacerda, instituindo o Congresso Operário.¹²⁵

O partido criado por Lacerda teve o jornal *O Operário* como órgão de imprensa.¹²⁶ Nas eleições para a Câmara dos Deputados, no final de 1890, esse partido teve os piores resultados entre as organizações operárias que disputavam o pleito. Tancredo Leal obteve 54 votos; Gustavo Lacerda levou cinco; Mariano Garcia, somente três. A título de comparação: França e Silva ganhou 699 votos; do grupo de Vinhaes, Bento José Ribeiro obteve 950. Porém, o único candidato dos partidos operários eleito foi Vinhaes, com 5.401 votos. Possivelmente ele recebeu muitos votos não operários porque havia sido indicado pela chapa oficial do Partido Republicano da Capital Federal.¹²⁷

Entender o porquê de Garcia e Lacerda terem, nas palavras de França e Silva, empenhado uma guerra contra Vinhaes – e, posteriormente, rompido com o próprio França e Silva por ter se aliado a ele – é poder matizar o pensamento dos militantes socialistas no início da República. Em 1920, Garcia expôs sua visão sobre a formação dos partidos operários:

*O primeiro programa de Partido Operário aqui conhecido foi o que fez por esse tempo, Gustavo Lacerda, com um programa embora atrasado, mas que naquele tempo era o mais adiantado. Organizava o operariado por classe, cada associação tinha o seu delegado que, reunindo aos delegados das demais classes, formavam a direção suprema, a Federação, tendo por divisa “o operário por si e para si”.*¹²⁸

Na memória que construiu daquele momento, o programa do partido de Lacerda, embora atrasado quando visto a partir de 1920, era o mais adiantado para a época em que surgiu. Já a afirmação de Lacerda (“operário por si e para si”) não ficou restrita a esse partido e se tornou uma marca constante no pensamento de Garcia. Para entender melhor o seu significado, é necessário verificar outro trecho da passagem acima, no qual Garcia comentou um discurso de Herculano de Freitas a uma turma de bacharéis de Direito. Nessa fala, Freitas – qualificado por Garcia como “velho republicano burguês” – chamou a atenção dos formandos para a questão social. Para Garcia, essa era uma evidência do quanto era válida a luta empreendida pelos operários, a ponto de despertar o interesse da “burguesia inteligente”. No entanto, ele fez uma ressalva à participação burguesa no seio do movimento operário:

*Que venham porém, sempre guardando respeitável distância e nunca se imiscuindo diretamente em nosso meio. A divisa de Kall [sic] Marx, vós todos conheceis, era: a emancipação dos trabalhadores deve ser obra dos próprios trabalhadores; a de Gustavo de Lacerda era: “o operário por si e para si.”*¹²⁹



Garcia evocou Marx e Lacerda para afirmar sua convicção de que a luta operária deveria ser realizada pelos próprios operários. No contexto das disputas de 1890, Vinhaes era considerado um elemento estranho ao operariado. Ele havia nascido em 1857, no Maranhão, filho de um rico comerciante português, e foi educado na Europa. Ao retornar ao Brasil, ingressou na Marinha e era primeiro-tenente quando iniciou sua carreira política.¹³⁰ Vinhaes poderia ser considerado estranho primeiramente porque não era operário e tinha origem abastada. Em segundo lugar, não militava unicamente nos partidos operários, sendo também filiado ao Partido Republicano que, inclusive, teria ajudado a elegê-lo. Mencionei no capítulo anterior que Vinhaes esteve à frente da associação dos empregados em ferrovias, em 1903, quando um grupo de trabalhadores resolveu não seguir as orientações da organização e declarou greve em setembro desse ano.

Sendo assim, a luta contra Vinhaes não teria se dado necessariamente por ciúme da aproximação dele a França e Silva, mas porque Vinhaes não era considerado, por Lacerda e Garcia, um representante legítimo para participar do partido operário. É possível, então, pensar que o posicionamento de Garcia estaria ligado ao fato de ele ser um operário, mas isso não obrigatoriamente condicionava as posições tomadas. França e Silva, por exemplo, também era um operário, mais precisamente um tipógrafo. No entanto, criticava veementemente o lema de Lacerda – “o operário por si e para si”:

Este lema tacanho, egoísta e mesquinho, é uma aberração completa das conquistas da sociedade moderna, principalmente para o proletariado, que quer a igualdade de todos, perante a lei e a aproximação das classes. Lacerda adotando semelhante lema, exclui *ipso facto* o indivíduo *que não for operário* de colaborar na reconstrução de todas as formas sociais e políticas a que aspiram as classes desfavorecidas da fortuna.¹³¹

França e Silva criticou o mote de Lacerda e fez questão de distingui-lo de seu posicionamento. Este era denominado de “exclusivismo” e consistia em negar que a política operária fosse conduzida por elementos “que dirijam a política dos partidos militantes e aqueles que viviam exclusivamente do rendimento dos seus capitais”.¹³² A diferença entre o posicionamento de Garcia e Lacerda em relação ao de França e Silva é que os primeiros limitavam a participação no partido operário somente aos trabalhadores, enquanto França e Silva admitia a participação de elementos de outras classes, excluindo-os apenas da direção. Dessa forma, dentro do pensamento socialista dos anos iniciais da República, Mariano Garcia representava uma parcela mais radical.

A participação de Garcia na organização de um partido operário com orientação socialista não se restringiu àquele capitaneado por Lacerda em 1890. Ele liderou, por exemplo, a formação do Partido Operário Socialista



em 1895. Uma das reuniões de fundação dessa organização ocorreu no Bellodromo Nacional, contando com a presença de cerca de 300 a 400 operários¹³³ – contingente bem mais expressivo do que aquele que compareceu à reunião do teatro Phoenix (52 pessoas) para a formação do primeiro partido do qual fez parte. Esses números fazem pensar que, nesse momento, o personagem principal deste capítulo havia deixado de ser apenas um “indivíduo de nome Mariano Garcia” para se tornar bem mais conhecido no movimento operário.

A suma do ideal do partido, expressa em seu programa, consistia na “completa emancipação da classe operária, e decidir a abolição de todas as classes sociais, convertendo-as em uma só”.¹³⁴ Algumas medidas políticas e econômicas foram consideradas necessárias para a realização de suas aspirações. Entre elas pode-se destacar o sufrágio universal, a instrução gratuita e obrigatória e a redução do trabalho a oito horas. Estavam presentes também questões relativas especificamente às mulheres, como as garantias de todos os direitos políticos e civis para elas, assim como a proibição do seu trabalho na indústria sempre que fosse “incompatível com a moral e a higiene”.¹³⁵

Segundo Claudio Batalha, esse programa apresentava algumas semelhanças com aquele do Partido Socialista Brasileiro, criado em 1902.¹³⁶ Para Garcia, a ideia de formação desse partido teria surgido no Segundo Congresso Socialista, organizado em São Paulo no mesmo ano por Estevam Estrella.¹³⁷ Embora não tenha comparecido ao Congresso¹³⁸, Garcia comentou sobre o evento nas páginas da *Gazeta Operária*, e afirmou que seu programa serviu de inspiração para a organização que criou ainda em 1902, a Federação do Partido Socialista da Capital Federal.

Entre a chapa aclamada para a entidade estavam nomes como o de Evaristo de Moraes, advogado que esteve intimamente relacionado ao movimento operário, e especificamente bastante próximo de Garcia.¹³⁹ A inclusão, no partido, de pessoas que não eram operárias representa uma mudança no posicionamento de Garcia. No contexto de formação dos partidos socialistas, em 1890, ele poderia ser incluído entre os mais radicais, por sua oposição à participação nos partidos operários de qualquer elemento que estivesse fora da classe operária. Em 1902, a situação era diferente.

O grupo mais radical nesse momento passou a ser representado por aquele ligado ao jornal *Brazil Operário*, que começou a ser publicado em 1903. O discurso de defesa da independência de classes, feito por elementos como Hermes de Olinda, aprofundou-se. Em determinado tempo, esse periódico passou a aceitar somente a colaboração de legítimos operários, que identificassem sua oficina de trabalho, assinassem o texto e não fizessem elogios a burgueses.¹⁴⁰



A *Gazeta Operária* foi criada por Garcia em 1902, seguindo a vocação de outros jornais organizados por ele, que quase sempre estiveram relacionados ao surgimento de um partido político ao qual pertencia. Essa foi uma prática comum na Primeira República. Segundo Schmidt, cada partido operário geralmente tinha o seu próprio jornal, “que servia, simultaneamente, de núcleo aglutinador de militantes, veículo difusor das ideias de determinado grupo e, conseqüentemente, instrumento de articulação (e diferenciação) com outros grupos, operários ou não”.¹⁴¹

A importância dos jornais para a propagação das ideias dos partidos socialistas pode ser percebida na passagem do periódico *A Voz do Povo*, de 1890:

Mas, qual o novo Protheo, qual o novo Hércules, que revestirá as formas dos deveres que vimos de enunciar (...)?

*A imprensa, por meio do jornalismo, responde Marat, porque o jornalismo é a intervenção ativa e constante do país em seus próprios negócios, e o país esclarecido intervém por duas formas em seus interesses; - pela ação, em épocas precisas; pela opinião, todos os dias.*¹⁴²

Portanto, foi dado um papel ativo à imprensa na divulgação dos ideais socialistas. Dessa forma, outros jornais ligados aos partidos operários surgiram em todo o Brasil. O Centro Socialista de Santos, criado em 1895, tinha como periódico *A Questão Social*. Garcia chegou a colaborar nele em 1896.¹⁴³ Em São Paulo, os italianos fundaram, em 1900, o Centro Socialista Internacional e lançaram o jornal *Avanti!*, escrito em sua língua pátria. Entretanto, os jornais não estavam atrelados apenas à propagação dos ideais socialistas. *O Vehículo*, por exemplo, era o periódico do Centro dos Empregados em Ferrovias, um sindicato com direcionamento anarquista em 1906.

A *Gazeta Operária* foi lançada em 28 de setembro de 1902. O nome de Mariano Garcia aparece como diretor, e a redação situava-se à rua Barão de São Felix, n.º 163.¹⁴⁴ Garcia apresentou assim o seu periódico:

*Aí têm os companheiros a Gazeta Operária. Ela não é minha, representa o meu esforço auxiliado poderosamente por um grupo de companheiros que, como eu são dedicados à causa da nossa emancipação; seu programa, seu ideal, é o ideal de todos nós, é franquear as suas colunas a todos os propagandistas emancipados e conscientes de que nosso caminhar só pode ser para o socialismo (...) Não pretendemos doutrinar, mais [sic] ceder as colunas aos doutrinadores.*¹⁴⁵

A *Gazeta Operária* era um espaço de propaganda do pensamento socialista e sua fundação estava diretamente ligada à intenção de formação da Federação do Partido Socialista da Capital Federal. Garcia indicou ainda a filiação teórica dos companheiros que colaboravam no jornal, que apresentou





como operários adeptos das doutrinas de Benoît Malon na França, Turati na Itália, e Magalhães Lima em Portugal. Do Brasil, foram lembrados nomes de doutrinadores como Abreu Lima, Eugenio George, Gustavo de Lacerda, Estevam Estrella e “esse vulto de todas as grandes ideias que se chama Vicente de Souza”.¹⁴⁶

Segundo Batalha, Malon era a principal fonte de influência do socialismo europeu entre os socialistas brasileiros da Primeira República. Ele foi também a fonte de outros nomes citados por Garcia, como Magalhães Lima e Filippo Turati.¹⁴⁷ A influência de Malon no pensamento de Garcia pode ser detectada, por exemplo, no estímulo às formas de organização do proletariado, como as cooperativas de consumo e os sindicatos.

No primeiro número da *Gazeta* encontram-se nomes importantes do movimento operário, que se articularam em torno desse periódico.¹⁴⁸ Evaristo de Moraes assinou a “Carta aberta a Mariano Garcia”, em que respondia ao convite para participar do projeto e apontava um desânimo em relação ao movimento operário. Mesmo assim, mostrou-se disposto a auxiliar os que, como Garcia, ainda estavam “cheios de esperanças e confiantes nos sonhados elementos que até agora não têm aparecido”.¹⁴⁹ Eugenio George, por sua vez, escreveu sobre o paralelo entre a moral do Estado e a moral socialista. Segundo o mesmo jornal, George foi o primeiro a publicar, após a Proclamação da República, livros socialistas no Brasil. Ainda no primeiro número do periódico foi exibido o programa do Partido Socialista Brasileiro, que havia sido fundado no Segundo Congresso Socialista.

Ao longo de sua duração, colaboraram nesse jornal outros nomes de peso do movimento operário, inclusive alguns daqueles citados por Garcia como principais doutrinadores no Brasil. Estevam Estrella, por exemplo, escreveu uma série de artigos cujo título era “A Reforma”. Vicente de Souza produziu o primeiro artigo do número inaugural da *Gazeta*, denominado “Para o resgate”.

Além de textos que tratavam explicitamente da propaganda dos ideais socialistas, o periódico trazia ainda notícias sobre o movimento operário da cidade e comentários sobre as condições de algumas categorias. No dia 16 de novembro de 1902, a publicação afirmava que os regulamentos e imposições da fábrica de Tecidos Aliança, assim como o de outras fábricas de tecido, eram vexatórios.¹⁵⁰ Às vezes surgiam notícias sobre o movimento internacional, como no artigo sobre a greve de Barcelona, lançado em 19 de outubro de 1902.¹⁵¹ Algumas paralisações do Rio de Janeiro também foram amplamente divulgadas pela *Gazeta*, como a dos sapateiros em janeiro de 1903. Após saírem vitoriosos, os sapateiros fizeram uma marcha até a redação da *Gazeta*, onde deram gritos de viva ao jornal e a seu diretor.¹⁵²

Há um certo consenso na historiografia atual de que a virada do século representou um momento de desencanto dos socialistas em relação à





República e aos partidos como meio de luta. Para Claudio Batalha, a mudança de rumo ocorreu por três razões: a constatação da fraqueza dos partidos políticos criados no período, o reconhecimento das forças crescentes do movimento sindical, e a experiência de derrota da Revolta da Vacina em 1904.¹⁵³ Todavia, esse autor considerou que os socialistas, na primeira década do século XX, priorizaram, num primeiro instante, a formação de associações de resistência ou aspectos de um socialismo coletivista para, posteriormente, construir o partido operário.

O papel do partido político foi altamente discutido pelos socialistas brasileiros no início do século XX. Segundo Pansardi, no segundo Congresso Socialista realizado em 1902, os debates mais acalorados giraram em torno da luta política e principalmente da luta parlamentar, não sendo esboçada qualquer unanimidade. Estevam Estrella, por exemplo, questionou a possibilidade de os socialistas continuarem na trilha eleitoral, lembrando a corrupção das urnas. Ele concluiu que não havia esperança de conquista de postos no Legislativo, devendo a luta política servir somente de propaganda e preparar para a futura revolução. Já a defesa da atuação eleitoral foi feita por De Ambrys, que propôs uma moção em que declarava a importância de os socialistas se incluírem nas listas eleitorais e de os estrangeiros conquistarem esse direito, naturalizando-se. Essa parte da moção foi combatida, segundo Pansardi, por setores do movimento que apostavam na “prioridade da luta econômica em detrimento da luta política”.¹⁵⁴ Já Murcia sugeriu a organização de ligas de resistência antes do partido, enquanto Girau defendeu a criação de cooperativas de consumo, como na Bélgica.¹⁵⁵

Garcia não ficou alheio a esse debate interno no socialismo brasileiro. Seu pensamento e sua ação prática evidenciam que ele não abandonou a importância da luta política e do partido operário. Em 1902, esteve entre os organizadores de um partido socialista no Rio de Janeiro. Sua trajetória, no entanto, mostra que ele adotou algumas das propostas esboçadas no Segundo Congresso Operário.

Garcia foi um dos criadores da sociedade de resistência dos cocheiros e carroceiros, em 1906. Ele foi ainda um dos fundadores de uma associação ligada aos cigarreiros e charuteiros, que representava o ofício que ele exercia enquanto operário. Em 1902, inaugurou-se em Niterói a Associação Cooperativa e Beneficente dos Cigarreiros e Charuteiros, tendo Garcia como presidente e Cardoso como primeiro secretário.¹⁵⁶ Concomitantemente a essa associação, ele presidiu no Rio de Janeiro a Caixa Auxiliadora dos Manipuladores de Tabaco, que buscava montar uma cooperativa de produção, e foi constituída “debaixo do ponto de vista das doutrinas socialistas”.¹⁵⁷

Apesar de Garcia ter integrado associações de resistência e de outras formas de organização, os partidos não deixaram de fazer parte de seu horizonte.



A sede da sociedade dos cocheiros e carroceiros serviu, em 1909, como base para o Partido Operário Socialista, dirigido por Cardoso, e do qual Garcia participou. Segundo Batalha, o programa desse partido trazia uma novidade em relação aos anteriores, ao propor a conquista do poder do Estado a partir do controle do poder local.¹⁵⁸

Em 1912 um novo partido socialista foi criado, tendo ligação com a organização dos cocheiros e carroceiros, e Cardoso novamente como diretor.¹⁵⁹ Nesse mesmo ano, Garcia afirmou:

*Pela nossa parte, desde que proclamou a República, temos nos esforçado para formar um partido operário no Brasil, com ideias de reivindicações operárias (...)
(...) continuamos a trabalhar para que um dia possamos organizar um partido operário no Brasil.¹⁶⁰*

Os partidos criados por Garcia, assim como aqueles dos quais participou, tiveram curta duração. Essa é uma característica observada em praticamente todos os partidos operários surgidos no Brasil durante a Primeira República. Schmidt apontou que essas organizações enfrentaram diversos entraves para se estabelecer e levar adiante suas propostas de conquista de direitos políticos e sociais para a classe operária. Dentre esses obstáculos estava a repressão patronal e governamental, bem como o caráter oligárquico, fechado e regionalizado do sistema político-partidário na Primeira República. Além disso, havia as dificuldades “de comunicação e articulação dos núcleos dos diversos estados e as rivalidades internas entre grupos e indivíduos ligados a essa corrente ideológica, motivadas por razões que vão de divergências pragmáticas a vaidades pessoais”.¹⁶¹

Mesmo quando Garcia propôs a organização de cooperativas de consumo, essas não eram um fim em si:

Como Venceremos

(...) Pois, se nós vamos constituir, associações de classe, sob qualquer denominação, pagando mensalidades, joias, concorreremos espontaneamente com o que podemos para a publicação de folhetos, jornais doutrinários, (...) por que não reunimos tudo isso em um único fim, organizando cooperativas de consumo, primeiro, as de produção depois, a eleição de nossos companheiros, ainda depois, porque esta ultima parte é secundária? (...)

Querem que façamos a emancipação do operariado, sem política, sem auxílios mútuos?

Em vez de perder esforços em pregar a greve e o ódio a tudo e a todos esse recurso, esse dinheiro tão mal empregado, em uma propaganda ilógica, formem suas cooperativas de consumo.¹⁶²



Dessa forma, as cooperativas de consumo seriam um meio de se chegar à eleição dos operários, e essa não deveria ser vista como uma parte secundária da luta. Se a afirmação da importância da política ocorria num debate interno ao socialismo, essa posição teve que ser mais reafirmada ainda diante de outro elemento presente no movimento operário: o anarquismo.

Na passagem acima, lê-se claramente a crítica de Garcia a essa corrente, que perderia esforços “em pregar a greve e o ódio a tudo e a todos”, ainda visto como uma “propaganda ilógica”. Ao questionar se seria possível fazer a emancipação do operariado sem política e auxílio mútuo, por sua vez, ele estaria respondendo a uma das críticas dos anarquistas feitas ao pensamento socialista.

Ainda no mesmo artigo, Garcia conclamou: “Pela nossa emancipação, seja como for, dentro da lei, e do respeito absoluto a todos os governos constituídos, para conquistarmos, para vencer!”.¹⁶³ Aqui está uma distinção que os socialistas faziam questão de firmar em relação aos anarquistas, a de que eles lutavam pelo operariado dentro da ordem.

Garcia figurou ainda em outros partidos e eleições, além dos mencionados anteriormente. Em 1913, ele foi candidato a intendente do 2º Distrito pelo partido Confederação Brasileira do Trabalho e acabou não se elegendo, apesar das previsões que o consideravam eleito, tendo-se suspeitado de fraude na apuração. Em 1926, ele foi novamente candidato a intendente, reincidindo na derrota.¹⁶⁴

Garcia produziu sua própria leitura do baixo sucesso dos candidatos e partidos operários nas eleições:

Mas as classes operárias, o proletariado útil, que produz as riquezas, ao iniciar-se o atual regime, tomou-se de uma tal ojeriza pela política, abandonou as urnas, a ponto de ficar o sistema eleitoral entregue aos homens que queriam galgar as posições eletivas do dinheiro ou dos sindicatos de todos os trampolineiros que, fortes pelo apoio dos dirigentes, e até da nossa magistratura, não lhes era difícil contratar cabos eleitorais sem escrúpulo, que se prestavam a servir de mesários e fazer atas falsas, tendo o descaramento de lerem os nomes trocados dos candidatos, para “elegerem” seus patrões.¹⁶⁵

Portanto, o proletariado teria errado ao abandonar as eleições e permitir que o pleito fosse dominado por candidatos que quisessem “galgar as posições eletivas do dinheiro” e fossem capazes de fraudes, como a que ele comentou.

A *Gazeta Operária*, que havia deixado de circular em 28 de fevereiro de 1903 após 22 edições, foi relançada por Garcia três anos depois. Nessa fase, o periódico esteve diretamente ligado à categoria dos cocheiros e carroceiros. Apesar de Garcia fazer parte, em 1906, de duas associações ligadas a seu ofício de cigarreiro, foi a organização dos cocheiros e carroceiros que serviu de base





para a *Gazeta*: “Os cocheiros e carroceiros, são pois, o núcleo mais forte e que segue melhor orientação no momento atual, para a conquista dos direitos de sua explorada classe, e para o levantamento do operariado em geral.”¹⁶⁶

Indiquei anteriormente que um grande rival dessa associação era o Centro dos Empregados em Ferrovias. As rixas aconteciam não apenas porque disputavam potenciais sócios da mesma categoria, mas principalmente pelas diferenças políticas. Um artigo de *O Vehículo*, de 7 de dezembro de 1907, referia-se nos seguintes termos a Garcia e à *Gazeta Operária*:

*Fundador de um jornal que se diz operário, paladino da causa socialista, a sua ação nesse jornal, desde os seus primórdios, tem sido a mais nociva possível. Sem preocupar-se com os interesses vitais da organização, sem despedir o mais tênue raio de lua doutrinária e emancipadora, vive a explorar a inconseqüência das multidões, iludindo os trabalhadores com inexecutáveis projetos de casas para operários e convertendo a sua gazeta em cartas de anúncios, com o interesse de talvez fazer dela um balcão de exploração mercantil.*¹⁶⁷

A passagem critica os anúncios publicados na *Gazeta*, alegando que assim o jornal não conseguiria ser, de fato, independente. Garcia foi acusado de iludir os trabalhadores e de perseguir os libertários “sem razão alguma para isso”.¹⁶⁸ Em outro artigo da mesma edição, foi apontada uma faceta incoerente de Garcia. Este teria escrito no jornal *Terra Livre* (divulgador do ideário anarquista), qualificando-o como o mais bem orientado do Brasil. No entanto, Garcia dera à *Gazeta* “uma orientação completamente inimiga da orientação da *Terra Livre*”.¹⁶⁹

Foram justamente exemplares da *Gazeta Operária* que os cinco membros da associação dos cocheiros e carroceiros distribuíram junto com o boletim da greve ocorrida em dezembro de 1906, quando foram presos. O jornal servia como porta-voz da associação no momento da paralisação, tendo publicado diversas notícias e artigos relacionados ao evento.

Ao comentar essa greve em momento posterior, Garcia afirmou que a polícia pôs-se ao lado dos patrões, tendo o coronel Amaro, inspetor geral dos veículos, perseguido os carroceiros de maneira bárbara. Os grevistas “violentados pela polícia e vendo que a greve se prolongava, deram-se por vencidos e apresentaram-se ao trabalho ficando grande numero recolhidos à Detenção e muitos despedidos”.¹⁷⁰

A mesma polícia que havia violentado os cocheiros para proteger os patrões, segundo ele, não se colocou diante dos últimos quando, dois anos depois, não cumpriram uma lei municipal. Essa lei mandava que as carroças possuísem travas, “o que importava em uma pequena despesa para os patrões e grandes benefícios para os cocheiros e carroceiros e para os pobres animais”.¹⁷¹





Garcia expôs que os patrões teriam ameaçado fazer greve se a norma fosse executada. O mesmo coronel Amaro, que havia estado ao lado dos patrões na greve dos cocheiros e carroceiros de dezembro de 1906, mais uma vez os apoiou e garantiu que a lei não seria efetivada, “e confiados nele e nos seus advogados, os patrões não tratam de botar travas nas carroças”.¹⁷²

Garcia mostrou-se extremamente decepcionado com a Polícia, que não se colocou em posição hostil aos donos das carroças. Isso teria ocorrido porque os que estavam à frente dessa instituição, assim como alguns que nessas leis colaboraram, não eram republicanos senão no nome:

*Da república eles só queriam o título (...) Não falamos despeitados, mas sentimos profundamente que até os vinte anos de regime republicano, para o qual colaboramos também, embora modestamente, sejamos forçados a proclamar que alguns propagandistas nos passavam de contadores do conto de vigário, que a sombra de uma propaganda para regime melhor que o anterior, a este se abrigavam para no momento da vitória desse ideal mostrarem que sua democracia era de mentira que a república que eles almejavam em vez de ser o regime da igualdade, do povo para o povo, era o regime do povo enfraquecido, faminto, sem direitos que aí está, onde os mandões do dia unidos a toda sorte de exploradores do povo, tudo podem praticar, na certeza da impunidade.*¹⁷³

Além da Polícia, outro alvo de sua decepção eram diversos governantes que apoiaram a causa republicana não por acreditarem nela, mas porque no Império nada seriam. Ao tomarem o poder, eles teriam traído os ideais de democracia e igualdade, deixando o povo em situação precária. Portanto, para Garcia, o problema não era o regime em si, mas os que assumiram o poder sem verdadeiramente acreditarem nos ideais republicanos, e sem os praticarem.

Garcia teve uma longa trajetória de dedicação à causa operária, e sua luta foi feita através dos diversos jornais, partidos e associações de que participou. Uma entre as várias causas pelas quais ele militou foi a moradia dos operários nos subúrbios, tendo ele sempre procurado atuar nas questões contemporâneas que afligiam o operariado, como a vacinação obrigatória em 1904.¹⁷⁴ Sua trajetória aponta alguns caminhos do pensamento socialista e indica que, assim como essa corrente, ele também não deve ser avaliado somente pelos termos de seus detratores.

4.4 Imigrantes portugueses e o movimento operário

Dos cinco presos mencionados na introdução deste capítulo, três eram portugueses: José Lisboa, solteiro, 39 anos; José Ferreira da Silva, solteiro, 21 anos; e Miguel Pereira, casado, 30 anos. Relembrando os números de



imigrantes lusos entre os cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, é possível concluir que, entre 1850 e 1870, segundo as licenças para veículos, eles representavam 73% dos cocheiros e carroceiros com nacionalidade declarada. Entre os trabalhadores livres da Casa de Detenção identificados com essa ocupação, no mesmo período, os portugueses perfizeram 75% do total. Já no período de 1890 a 1906, entre os detidos da mesma instituição identificados como cocheiros e carroceiros, os imigrantes portugueses representavam 81,9% dos estrangeiros e 44,8% do total. Em 1904, dos 97 presos por ocasião da greve organizada em fevereiro, 75 deles haviam nascido em Portugal.

No final do Oitocentos, a imigração portuguesa no Brasil aumentou consideravelmente. Entre 1820 e 1883, entraram 221.536 portugueses; no período de 1884 a 1890 foram 91.489, passando para 202.429 entre 1891 e 1900, e 218.193 entre 1901 e 1910.¹⁷⁵ Esse aumento esteve relacionado a transformações em Portugal. Por um lado, ocorreu um crescimento demográfico da população do país desde meados do século XIX.¹⁷⁶ Por outro, esse foi o mesmo período de introdução do capitalismo no meio agrário, através de companhias que se lançaram na agricultura comercial, principalmente no Alentejo e Ribatejo. Medidas tomadas pelo Estado favoreceram a exploração rural capitalista e levaram a uma queda do padrão dos pequenos proprietários rurais e da mão de obra do campo, como a restrição ao uso das terras comunais, presente no Código Civil de 1867.¹⁷⁷

A população que saía do campo à procura de emprego nas cidades encontrou obstáculos decorrentes dos limites do desenvolvimento industrial do período. Nas condições de reduzida elasticidade do mercado de trabalho, em razão do desenvolvimento econômico-social de Portugal, a emigração tornou-se uma possibilidade concreta.¹⁷⁸ Grande parte dos emigrados dirigiam-se ao Brasil e, segundo Miriam Halpern Pereira, isso foi incentivado pela “língua comum e a ilusão de uma civilização idêntica”, que apareciam como fatores que facilitariam a integração. A autora nos alerta ainda que a orientação preferencial pelo Brasil esteve diretamente relacionada à política de imigração desse país.¹⁷⁹

Os emigrantes eram principalmente das aldeias do norte do país, tendo o Porto sido o primeiro lugar de origem deles, no período entre 1866 e 1898. Segundo Eulália Lobo, eram em sua maioria “camponeses semiproletarizados (...) trabalhando em atividades artesanais, manufatureiras e industriais na cidade próxima ou nas oficinas rústicas do campo”.¹⁸⁰ Uma parcela era formada por caixeiros, artesãos e operários já desligados do campo. Em decorrência das características da estrutura familiar na época e do cerceamento à imigração por parte do governo português, os emigrantes eram predominantemente homens e jovens.¹⁸¹



Os imigrantes portugueses representavam cerca de 20% do total da população do Rio de Janeiro, em 1890, e 68,5% dos estrangeiros.¹⁸² Em 1906, eles compunham 16% do total dos habitantes, e 63% dos estrangeiros.¹⁸³ Ao longo da segunda metade do XIX, foram responsáveis por substituir os escravos em muitas das funções exercidas anteriormente por estes. Um ofício de 1849 informou que:

*uma grande parte de indivíduos das ilhas (Açores e Madeira) empenhava-se exclusivamente em recolher águas nas fontes públicas da cidade, com carroças e tonéis puxados por animais... abastecendo assim quase toda a cidade que antes empregava muitos escravos para esse fim.*¹⁸⁴

Já em 1876, o contador da Câmara Municipal escreveu ao presidente da instituição a respeito da receita obtida com as licenças para trabalhadores ao ganho. Ele afirmou que houve uma “enorme diferença, devido à diminuição dos escravos que se empregavam ao ganho e à invasão pelos estrangeiros, quase todos portugueses, que não tiram licença”.¹⁸⁵ Ao longo do século XIX, ocorreram disputas por trabalho entre portugueses, de um lado, e escravizados e libertos de outro. Foi possível perceber a construção de uma hierarquização do mercado de trabalho carioca, tendo os primeiros reservado para si as melhores oportunidades, marginalizando os escravizados e libertos.

No que diz respeito à ocupação dos imigrantes portugueses no Rio de Janeiro, esses representavam um grande contingente não só entre os cocheiros e carroceiros da cidade.¹⁸⁶ Ao analisar os códigos de legitimação e apresentação de passaporte na Polícia, entre 1820 e 1834, Gladys Sabina Ribeiro indicou que grande parte dos imigrantes lusos declararam estar ligados ao comércio. Em 1822, 100% deles alegaram trabalhar nesse setor, tendo passado a 58,8% em 1834.¹⁸⁷ A maioria designou possuir a profissão de caixeiro, sem qualquer qualificativo, o que aponta que os imigrantes não vinham necessariamente para um trabalho específico.

De qualquer forma, os imigrantes lusos eram maioria entre os empregados do comércio, assim como entre os empregadores. Era comum a prática de negociantes admitirem seus patrícios, formando uma importante rede de solidariedade na nova terra. Em 1829, 71,4% dos empregadores dos imigrantes eram seus parentes.¹⁸⁸ Esse predomínio dos portugueses no comércio estendeu-se até a Primeira República, embora tenha diminuído um pouco.

Os imigrantes lusos tiveram um papel fundamental nas lutas da categoria por melhores condições e criação de leis que regulamentassem o trabalho. O movimento caixeiral iniciou-se na década de 1850 e buscava conseguir o fechamento dos estabelecimentos aos domingos.¹⁸⁹ No período imperial, o discurso utilizado por eles fazia referência à religião católica, já que alegavam que os dias santos e domingos deviam ser reservados à Igreja.



Com a Proclamação da República, à luta pelo repouso dominical foi acrescida a exigência de regulamentação e diminuição da jornada de trabalho no comércio. O discurso nesse período passou, então, a clamar pela cidadania social, apelando para a intervenção do Estado no sentido de conseguir que seus direitos fossem legalmente garantidos, e não apenas consequência de acordos individuais com os patrões, que poderiam se romper em momentos de conflito.¹⁹⁰

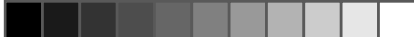
Alguns caixeiros não se contentaram com os limites de agência previstos na relação com os patrões e buscaram a utilização de outras estratégias e mecanismos reivindicativos. Certos empregados qualificados foram à Justiça reclamar o que lhes era devido. Isso porque, como apontou Fabiane Popinigis, “mesmo que os caixeiros cumprissem com sua parte durante anos, nada garantia que os patrões fossem recompensá-los com o esperado ou ‘merecido’. A partir daí, restava ao empregado romper por sua vez o subentendido acordo”.¹⁹¹

Outros caixeiros, entretanto, partiram para disputas em campo aberto. Em 1906, o movimento irrompeu em constantes piquetes e motins organizados. Dessa forma, as reivindicações veladas transformaram-se em exigências, decorrendo tanto “da tomada de consciência dos empregados de que suas reivindicações eram ‘direitos’, quanto do crescente sentimento de pertencimento ao conjunto da classe caixeiral”.¹⁹²

Há indícios de que os imigrantes portugueses presentes nas lutas no Brasil possam ter trazido experiências de sua terra natal. Victor José de Carvalho, que esteve envolvido na fundação da Associação dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro (AEC), havia sido caixeiro em Lisboa, onde participou da Associação dos Empregados no Comércio daquela capital. Segundo um artigo de Jacintho Magalhães, de 1925, o comércio do Rio tinha “prevenção notável contra os lisboetas que tinham fama de vagabundos, respondões e demolidores do rejuve”.¹⁹³

Em consequência de sua relevância no movimento operário, os imigrantes tornaram-se também alvo de especial preocupação e implementação de políticas repressivas por parte do Estado, enfocadas nos processos de expulsão. A lei proposta por Adolfo Gordo, promulgada em 1907, era a favor da deportação do estrangeiro que compromettesse a “ordem nacional ou a tranquilidade pública”.¹⁹⁴

Contudo, o projeto de uma lei a respeito da expulsão dos estrangeiros no Congresso já datava de 1893.¹⁹⁵ Em janeiro de 1904, Gil Vidal – codinome de Leão Velloso, editorialista do *Correio da Manhã* – afirmou que esse projeto voltou a ser discutido em função da greve dos cocheiros e carroceiros ocorrida naquele mês:



*Ora, a indústria de transportes nesta capital quase só a exploram os portugueses. Consequentemente trata-se de uma perseguição ao português. Não é lícito que isto seja objeto de dúvida. O governo do Brasil dificilmente expulsará o alemão, o inglês ou o americano, que têm costas largas. Os expulsos hão de ser portugueses e quando muito algum espanhol.*¹⁹⁷

Portanto, na opinião de Vidal, a greve dos trabalhadores do transporte (em sua maioria portugueses) teria reavivado os interesses em aprovar a lei de expulsão cujo alvo potencial eram os imigrantes lusos. Havia, segundo o jornalista, um antilusitanismo por parte do governo no período, que seria expresso, por exemplo, pela decisão do ministro do Interior de descartar uma casa comercial porque “só tinha empregados portugueses” mesmo que, diante da concorrência, o estabelecimento tivesse oferecido as melhores condições para o fornecimento de gêneros ao Ministério. Segundo o jornalista, o preconceito presente na postura do ministro parecia ter acometido “o presidente da República e todos os ministros, empenhados à perseguição à laboriosa colônia que tanto contribui para o desenvolvimento e riqueza do Brasil”.¹⁹⁸

Depois de aprovada a lei de expulsão de estrangeiros, em 1907, os portugueses foram realmente os mais atingidos. No período de 1907 a 1921, foram expulsos 181 deles, contra 121 italianos e 113 espanhóis.¹⁹⁹ Os deportados estavam predominantemente ligados a organizações e mobilizações de trabalhadores e, segundo Lená Medeiros de Menezes, o aumento de expulsões entre 1917 e 1921 acompanhou o processo de acirramento do movimento operário no período.²⁰⁰

O peso dos lusos nos movimentos sociais da Primeira República pode ser sentido não só pelo contingente deles que foi expulso do país, mas também pelo número de líderes das lutas dos trabalhadores. Segundo Sheldon Maram, entre 1890 e 1920 no Rio de Janeiro e em São Paulo, 23 líderes foram identificados como portugueses, ao lado de 24 italianos e 22 espanhóis.²⁰¹

Esses dados contradizem uma imagem veiculada na época, que caracterizava o trabalhador português no Brasil como passivo, fura-greve e possuidor de pouca ou nenhuma consciência de classe. No livro anarco-sindicalista *A terra livre*, lançado em São Paulo em 1907, percebe-se claramente esse preconceito:

*É bastante ridículo o papel que os portugueses vêm desempenhando. Esses pobres ‘Maneís’ (...) correm para a central da polícia e se tornam seus fantoches, prontos para assassinar grevistas, enquanto que aqueles que produzem todas as coisas e não possuem nada estão pedindo somente mais um pedaço de pão.*²⁰²

Verifica-se aqui um caso de antilusitanismo. Segundo Ribeiro, essa tendência foi reavivada na Primeira República, associada à resistência à disciplinarização



do trabalho e à imposição do assalariamento. Nesse contexto, os imigrantes poderiam representar o “protótipo do bom trabalhador” desejado pelas classes dominantes e combatido por uma parcela dos trabalhadores.²⁰³ De acordo com seus interesses e com as circunstâncias, o imigrante luso poderia, sim, vestir o papel atribuído a eles – de ordeiro e bom trabalhador. Contudo, através da análise de processos criminais e jornais, a autora apontou que eles também não foram avessos à participação nos sindicatos e nas greves.²⁰⁴

Aos imigrantes lusos não eram atribuídas, na época, apenas as imagens valorativas que os viam como trabalhadores ordeiros e pacíficos, de um lado, ou fura-greves e pouco conscientes, de outro. Uma matéria do jornal *A Nação*, de 26 de novembro de 1873, ao comentar a mobilização dos carroceiros do lixo contra a decisão da Câmara Municipal de montar uma empresa para monopolizar o serviço, afirmou o seguinte:

Ontem, depois da meia noite, percorreram algumas ruas desta cidade, grupos de desordeiros, que se ocupavam em insultar e atacar os urbanos que encontravam isolados.

Eram pela maior parte carroceiros, e todos eles portugueses.

Chamamos a atenção da polícia para esse fato. Em país nenhum seria tolerado esse escândalo.

*É preciso conter os estrangeiros turbulentos e audazes que se esquecem assim do respeito que devem à terra que os acolheu.*²⁰⁵

Os carroceiros portugueses eram considerados pelo jornal como “turbulentos e audazes”, imagem semelhante à atribuída aos lisboetas que trabalhavam no comércio, que, como visto anteriormente, tinham fama de respondões e vagabundos. A qualificação dada por *A Nação* aos carroceiros deve ser entendida no interior de uma campanha que o periódico fazia contra a imigração portuguesa. Segundo o mesmo, essa imigração se desenvolvia “em espantosa progressão até ameaçar de absorção o elemento brasileiro pelo elemento português”.²⁰⁶

O jornal foi acusado de ter revivido “esquecidos ódios, elevando à altura de uma questão de nacionalidade o que por derradeiro é questão de lixo”. *A Nação* justificou-se, então, afirmando que os carroceiros não eram “os legítimos representantes da nobre nação portuguesa”.²⁰⁷ Ao se mobilizarem, eles contrariavam a imagem esperada, que era a do “português pacífico, trabalhador, honrado”.²⁰⁸ Contudo, foi utilizada exatamente a mesma imagem em defesa desses imigrantes. Uma carta publicada no *Jornal do Commercio*, em 2 de dezembro do mesmo ano, expôs que o povo português era, “por índole, pacífico e amigo da lei”.²⁰⁹ Segundo a mesma missiva, os homens empregados na remoção do lixo, em específico, não eram desordeiros, pois



ao serem “privados desse modo de vida, submeteram-se a todas as ordens das autoridades”.²¹⁰

O estigma do imigrante português passivo e fura-greve foi reproduzido, em parte, pela historiografia. Maram, ao comparar o operariado carioca e paulistano, aponta que o último era superior por ter os italianos como maior grupo estrangeiro na força de trabalho. Enquanto isso, o grosso da mão de obra na Capital Federal seria formado por portugueses e brasileiros, considerados mais passivos.²¹¹

É claro que vários portugueses não aderiram aos movimentos sociais, assim como havia trabalhadores brasileiros, italianos, e de outras nacionalidades na mesma situação. Ao mesmo tempo, mostrei a participação dos imigrantes lusos em diversas mobilizações de grande importância na Primeira República, como a dos cocheiros e carroceiros. Isso nos faz pensar que não existia uma figura homogênea do trabalhador português: nem aquela que o estigmatizava apenas como passivo, nem a que poderia vê-lo somente como combativo.

Uma visão mais complexa do trabalhador luso evidencia-se nas situações em que ocorreram conflitos entre os próprios imigrantes, no que diz respeito ao posicionamento diante do movimento operário. Em 17 de janeiro de 1912, o português Júlio Gonçalves, empregado de padaria, foi “preso em atividade grevista, acusado de atear fogo a um cesto de pão conduzido por um outro padeiro, Álvaro de Oliveira, também português”.²¹² Este último foi atacado por seu patrício por não ter aderido à paralisação, revelando assim que as atitudes dos imigrantes nada tinham de unívocas.

Com o português Júlio, foi preso o espanhol Leonardo Fernandes, também acusado de atacar Álvaro. Já na greve dos cocheiros e carroceiros de dezembro de 1906, além dos três portugueses citados anteriormente, foram presos na mesma ação os brasileiros Manoel José Junqueira e José Moreira da Silva, também acusados de incitação à greve.

A constatação de trabalhadores de diferentes nacionalidades lado a lado em diversas mobilizações pode nos ajudar a relativizar outra imagem cristalizada da classe trabalhadora carioca: a de que os conflitos étnicos e nacionais teriam necessariamente enfraquecido o movimento operário da cidade. O episódio que, muitas vezes, serviu de exemplo para corroborar essa tese foi um conflito envolvendo brasileiros e portugueses reunidos na sede da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café no dia 13 de maio de 1908. Após uma série de confusões, a sede transformou-se em uma verdadeira praça de guerra, acabando completamente destruída pelos próprios sócios e resultando em um morto e vários feridos.²¹³

Segundo Maram, esse caso exemplifica como os conflitos internos acarretaram o declínio de vários sindicatos.²¹⁴ Para Boris Fausto, as diferenças étnicas e nacionais não só limitaram a ação operária, como também teriam





definido a predominância do sindicalismo que ele denominou “trabalhismo carioca”, de caráter reformista. Ao comparar os trabalhadores do porto do Rio aos de Santos, esse autor afirmou que nesta cidade havia uma “classe operária relativamente homogênea, composta em grande parte de estrangeiros (espanhóis e portugueses)”. No Rio de Janeiro, os estrangeiros tiveram que concorrer com a maioria dos trabalhadores nacionais já instalados, sendo eles negros em sua maioria. As “posições tendentes ao paternalismo ou à conciliação encontram campo na maior incidência do Estado e nas expectativas dos trabalhadores nacionais”.²¹⁵

Alguns autores que se dedicaram aos trabalhadores do porto apresentaram uma abordagem diferente do tema e das questões por ele suscitadas. Marli Albuquerque rejeitou a tese de que os conflitos étnicos teriam limitado a organização dos portuários, e mostrou como a ação política deles era marcada pela solidariedade de classe.²¹⁶ Maria Cecília Velasco e Cruz não descartou a dimensão do conflito, mas apontou a solidariedade de classe entre os portuários. Ela ressaltou a importância, no movimento operário carioca, dos sindicatos ligados a esses trabalhadores, principalmente na conquista de uma reivindicação crucial dos portuários: a *closed shop*, que era um sistema de sindicatos fechados, onde os sindicalizados tinham preferência na disputa pelo trabalho.²¹⁷

Erika Bastos Arantes analisou mais detidamente o conflito envolvendo os portuários da Sociedade de Resistência e afirmou que, nos depoimentos dos trabalhadores nacionais, foram apontadas diversas irregularidades que não passavam obrigatoriamente pela questão da nacionalidade. O presidente eleito pela organização, o português José Fernandes, foi acusado de dever dois meses de mensalidade. Além disso, contestou-se a eleição, já que não fora divulgada com a devida antecedência, impedindo que muitos não votassem simplesmente por não saberem do pleito. Outro fator importante é que nem todos os brasileiros se mostravam contrários aos estrangeiros.²¹⁸

Conflitos entre brasileiros e portugueses pela disputa do mercado de trabalho ocorreram constantemente no Império e na Primeira República. No entanto, esses embates não devem ser associados diretamente às limitações e à desmobilização da classe. Como mencionado no capítulo anterior, para Neville Kirk a classe trabalhadora não era um corpo completamente indiferenciado e unido. A diversidade presente nela, entretanto, não interditaria automaticamente a solidariedade e o mutualismo de classe.²¹⁹

A solidariedade entre os trabalhadores poderia, em alguns casos, transpor as fronteiras nacionais. Uma carta do consulado português no Rio de Janeiro, datada de 20 de janeiro de 1907, expõe que em razão de uma greve na Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, foram contratados 40 fogueistas vindos de Portugal. Estes, ao desembarcarem, foram informados da situação





por membros da associação dos foguistas no Rio. Sendo assim, “declararam logo aderir à greve, pois de forma alguma queriam fazer mal aos seus colegas brasileiros”.²²⁰ Os trabalhadores portugueses afirmaram que foram iludidos, já que no momento da contratação em Portugal não foram avisados da ocorrência da paralisação.

Se em alguns momentos as diferenças nacionais eram sublinhadas, em outros eram apagadas em nome da luta por uma causa comum. Foi exatamente isso que fizeram os portugueses, brasileiros e trabalhadores de outras nacionalidades no Rio de Janeiro, que, em suas variadas mobilizações, buscaram melhores condições de vida.

Os imigrantes ajudavam a alargar os direitos justamente quando lutavam por conquistas sociais, muitas delas estreitamente relacionadas ao mercado de trabalho. Dessa forma, foi crucial a intensa participação dos portugueses nos movimentos associados à contestação operária. Eles não eram obrigatoriamente elementos pacíficos e desprovidos de solidariedade de classe, ocupados tão somente com a labuta do dia a dia e, por isso, explorados pelos patrões e tidos como bons trabalhadores pelas autoridades policiais. Junto a trabalhadores de outras nacionalidades, os imigrantes portugueses lutaram para garantir seus direitos e alargá-los.

Neste capítulo procurei rever algumas caracterizações relacionadas à categoria dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, entre o final do século XIX e início do XX. Lutar por direitos, e em torno das leis, poderia afastá-los de uma imagem ideal do operário, atrelada à figura dos anarquistas – estes, sim, verdadeiramente combativos e conscientes. O fato de a categoria ser formada por um grande contingente de portugueses, por sua vez, os enquadrava num estigma presente na época, segundo o qual os imigrantes lusitanos eram passivos e fura-greves.

Contudo, a experiência dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro do período ilumina outras possibilidades. Os trabalhadores do transporte, mesmo sendo em sua maioria portugueses e nem sempre seguindo um direcionamento anarquista, constituíram-se na categoria que mais realizou greves entre 1873 e 1906. Além disso, as várias paralisações dos cocheiros e carroceiros congregaram os mais diversos trabalhadores, o que indica caminhos de construção de uma identificação de classe. Eles também criaram laços de solidariedade com outras categorias. Havia ainda fragmentações e dissidências na categoria – verificadas, por exemplo, nas disputas entre as associações de diferentes orientações políticas. Portanto, a experiência dos cocheiros e carroceiros aponta que a formação da classe trabalhadora carioca foi multifacetada e não linear.



NOTAS

¹ Arquivo Nacional (AN), 11ª Pretoria Criminal do Rio de Janeiro, 1912, Fundo T8, Notação 1968, p. 2

² *O Paiz*, 10/06/1913, p. 4

³ Claudio H. M. Batalha (org.). *Dicionário do movimento operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009, p.40.

⁴ Marcos Vinícius Pansardi. *Republicanos e operários: os primeiros anos do movimento socialista no Brasil (1889-1903)*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp, 1993, p. 232.

⁵ Claudio H. M. Batalha. *Le syndicalisme "amarelo" à Rio de Janeiro, 1906-1930*. Tese de Doutorado. Paris: Université Paris I, 1986, p. 95, vol. I.

⁶ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

⁷ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

⁸ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

⁹ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

¹⁰ *Diário Oficial*, 05/06/1906, p. 3603.

¹¹ Vitor Manoel Marques Fonseca. *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008, p. 128.

¹² *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3368.

¹³ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

¹⁴ Joseli Maria Nunes Mendonça. *Evaristo de Moraes: Justiça e política nas arenas republicanas (1887-1939)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, pp. 105-106.

¹⁵ Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 129.

¹⁶ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

¹⁷ Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 129.

¹⁸ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

¹⁹ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

²⁰ Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 128.

²¹ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

²² Claudio H. M. Batalha. *Le syndicalisme "amarelo" à Rio de Janeiro, 1906-1930*. *Op. cit.*, p. 361.

²³ *Idem, Ibidem*.

²⁴ Sobre as diversas legislações relativas às associações, ver: Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.* (especialmente capítulo 2).

²⁵ *Idem, Ibidem*, p. 160.

²⁶ *Jornal do Brasil*, 18/12/1906, p. 1.

²⁷ *Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. J. J. Seal, Ministro da Justiça e Negócios Interiores pelo Desembargador Manoel José Espinola, Chefe de Polícia do Distrito Federal*. 1906, p. 12.

²⁸ Marcela Goldmacher. *A "Greve Geral" de 1903 – O Rio de Janeiro nas décadas de 1890 a 1910*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHE, 2009, pp. 147 e 150.

²⁹ Claudio H. M. Batalha (org.). *Dicionário do movimento operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização. *Op. cit.*, p. 184.

³⁰ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.



- ³¹ Maria Cecília Baeta Neves. “Greves dos sapateiros de 1906 no Rio de Janeiro: notas de pesquisa”. *RAE – Revista de Administração de Empresas*, vol. 13, n. 2, 1973, p. 53.
- ³² Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 128.
- ³³ Arquivo Nacional, 1º Ofício de Títulos e Documentos, RJ. Série: Sociedade Civil, p. 125.
- ³⁴ *Diário Oficial*, 09/12/1906, p. 6831.
- ³⁵ *Jornal do Brasil*, 19/12/1906, p. 2.
- ³⁶ *Correio da Manhã*, 14/10/1906, p. 3.
- ³⁷ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.
- ³⁸ Maria Cecília Velasco e Cruz. “Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908”. *Revista USP*, n. 68, 2005, p. 195.
- ³⁹ *Idem, Ibidem*, p. 196.
- ⁴⁰ *Idem, Ibidem*, p. 196.
- ⁴¹ *Gazeta Operária*, 08/12/1906, p. 4.
- ⁴² Claudio H. M. Batalha. “A geografia associativa: associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: Elciene Azevedo *et alii* (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Op. cit.*, p. 266.
- ⁴³ *Idem, Ibidem*, p. 254.
- ⁴⁴ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.
- ⁴⁵ *Jornal do Brasil*, 19/12/1906, p. 2.
- ⁴⁶ *Jornal do Brasil*, 18/12/1906, p. 1.
- ⁴⁷ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.
- ⁴⁸ *O Veículo*, 08/11/1906, p. 3.
- ⁴⁹ *O Veículo*, 07/12/1906, p. 3.
- ⁵⁰ *Jornal do Brasil*, 17/09/1903, p. 1.
- ⁵¹ *Diário Oficial*, 25/03/1905, p. 1426.
- ⁵² *Gazeta de Notícias*, 09/10/1905, p. 2.
- ⁵³ Claudio H. M. Batalha (org.). *Dicionário do movimento operário: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização. Op. cit.*, p. 275.
- ⁵⁴ Michael Hall; Paulo Sérgio Pinheiro. *A Classe operária no Brasil – documentos (1989 a 1930)*. São Paulo: Ed. Alfa Ômega, 1979, p. 160.
- ⁵⁵ *Diário Oficial*, 18/11/1906, p. 6328.
- ⁵⁶ Sandra L. Graham. “O motim do Vintém e a cultura política do Rio de Janeiro. 1880”. *Revista Brasileira de História*, vol. 10, n. 20, 1991, p. 222.
- ⁵⁷ *Diário Oficial*, 18/11/1906, p. 6328.
- ⁵⁸ *Diário Oficial*, 18/11/1906, p. 6329.
- ⁵⁹ David P. Lacerda; Ronaldo Pereira de Jesus. “Dinâmica associativa no século XIX: socorro mútuo e solidariedade entre livres e libertos no Rio de Janeiro Imperial”. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n. 3, 2010, p. 136.
- ⁶⁰ Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 118.



⁶¹ Marcel van der Linden. *Workers of the world: essays toward a global labor history*. Boston: Brill, 2008, p. 110.

⁶² Claudio H. M. Batalha. "Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária". *Cadernos AEL*, vol. 6, n. 10/11, 1999, pp. 46-47.

⁶³ *Idem, Ibidem*.

⁶⁴ *Diário Oficial*, 17/10/1906, p. 3367.

⁶⁵ Claudio H. M. Batalha (org.). *Dicionário do movimento operário: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização*. *Op. cit.*, p. 206.

⁶⁶ *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p. 1.

⁶⁷ *Diário Oficial*, 18/11/1906, p. 6328.

⁶⁸ Claudio H. M. Batalha. "Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária". *Op. cit.*, p. 47. Em artigo de 2010, ao realizar um balanço historiográfico sobre estudos que tratavam das associações mutualistas, o historiador indicou que uma discussão ignorada pelos diferentes autores era justamente que essas sociedades cumpriam funções que poderiam ser chamadas de sindicais. Claudio H. M. Batalha. "Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente". *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n. 3, 2010, p. 16.

⁶⁹ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

⁷⁰ T. H. Marshall. *Cidadania e classe social*. Brasília: Senado Federal, Centro de Estudos Estratégicos, Ministério da Ciência e Tecnologia, 2002, p. 9.

⁷¹ *Idem, Ibidem*, p. 86.

⁷² Bryan S. Turner. "Contemporary problems in the theory of citizenship". *Apud*: Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 18.

⁷³ Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 58.

⁷⁴ *Idem, Ibidem*, p. 130.

⁷⁵ Sidney Chalhoub. "Solidariedade e liberdade: sociedades beneficentes de negros e negras no Rio de Janeiro na segunda metade do século XX". In: Flávio dos Santos Gomes; Olívia Maria Gomes da Cunha (orgs.). *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007, p. 231.

⁷⁶ Vitor Manoel Marques Fonseca. *Op. cit.*, p. 205.

⁷⁷ *Idem, Ibidem*, p. 206.

⁷⁸ *Idem, Ibidem*, p. 204.

⁷⁹ Claudio H. M. Batalha. "Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente". *Op. cit.*, p. 21.

⁸⁰ *Idem*. "Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária". *Op. cit.*, p. 65.

⁸¹ *Idem*. "Identidade da classe operária no Brasil (1180-1920): atipicidade ou legitimidade?". *Revista Brasileira de História*, vol. 12, n. 23-24, 1991/ 92, p. 121.

⁸² David P. Lacerda; Ronaldo Pereira de Jesus. *Op. cit.*, p. 40.

⁸³ Claudio H. M. Batalha. "Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente". *Op. cit.*, p. 21.

⁸⁴ Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Niterói: Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004, p. 116.

⁸⁵ *O Veículo*, 08/11/1906, p. 2.

⁸⁶ *Gazeta Operária*, 1/12/1906, p. 2.

⁸⁷ *Gazeta Operária*, 8/12/1906, p. 1.

⁸⁸ Marcela Goldmacher. *Op. cit.*, p. 82.

⁸⁹ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

⁹⁰ *O Veículo*, 08/11/1906, p. 3.

⁹¹ Marcela Goldmacher. *Op. cit.*, p. 90.

⁹² *Gazeta Operária*, 01/12/1906, p. 2.

⁹³ Marcela Goldmacher. *Op. cit.*, p. 89.

⁹⁴ Sobre as nuances do anarquismo no movimento operário carioca da Primeira República, ver: Claudio H. M. Batalha. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000; Ângela de Castro Gomes *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2005 (capítulo 2); Tiago Bernadon de Oliveira. “Para além do sindicalismo: novos instrumentos e aliados para a revolução anarquista no Brasil (1917-1922)”. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História. Associação Nacional de História*, 2011.

⁹⁵ Tiago Bernadon de Oliveira. *Op. cit.*, p. 2. Para o autor, o sindicalismo era um método de luta para fins revolucionários anarquistas e não uma doutrina.

⁹⁶ Claudio H. M. Batalha. *Le syndicalisme “amarelo” à Rio de Janeiro, 1906-1930*. *Op. cit.*, p. 14.

⁹⁷ *Idem*. *O movimento operário na Primeira República*. *Op. cit.*, p. 32.

⁹⁸ Tiago Bernadon de Oliveira. *Op. cit.*, p. 6.

⁹⁹ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

¹⁰⁰ *Gazeta Operária*, 17/12/1906, p. 2.

¹⁰¹ *Gazeta de Notícias*, 17/12/1906, p. 1.

¹⁰² *Idem*.

¹⁰³ Joseli Maria Nunes Mendonça. *Op. cit.*, p. 11.

¹⁰⁴ *Gazeta da Tarde*, 02/12/1890, p. 2.

¹⁰⁵ *O Veículo*, 08/11/1906, p. 2.

¹⁰⁶ *O Veículo*, 12/06/1907, p. 2.

¹⁰⁷ *O Veículo*, 07/12/1906, p. 1.

¹⁰⁸ *Idem*.

¹⁰⁹ Quem apresenta o retrato dessa imagem é Benito Bisso Schmidt. “Os partidos socialistas na nascente República”. In: Jorge Ferreira; Daniel Aarão Reis (orgs.). *As esquerdas no Brasil I. A formação das tradições (1189-1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 133.

¹¹⁰ *Idem, Ibidem*, p. 140.

¹¹¹ É necessário fazer exceção ao *Dicionário do movimento operário*, que trouxe um verbete mais longo sobre Mariano Garcia do que os dedicados a França e Silva e a Vinhaes. Muitos dos dados biográficos que obtive sobre Garcia foram baseados nessa obra. Ver Cláudio H. M. Batalha (org.). *Op. cit.* Além disso, cabe destacar as informações sobre esse militante presentes na tese de doutorado do mesmo autor: *Idem. Le syndicalisme “amarelo” à Rio de Janeiro, 1906-1930*. *Op. cit.*

- ¹¹² Boris Fausto. *Trabalho Urbano e conflito social*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1979, p. 55.
- ¹¹³ Lígia O. M. Silva. *Movimento sindical operário na Primeira República*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp, 1977, p. 94.
- ¹¹⁴ *O Paiz*, 05/09/1913, p. 5.
- ¹¹⁵ Ver Ângela de Castro Gomes. *Op. cit.*, p. 75
- ¹¹⁶ *A Época*, 27/11/1912, p. 6.
- ¹¹⁷ *A Época*, 27/11/1912, p. 6.
- ¹¹⁸ *A Razão*, 13/04/1920, p. 6.
- ¹¹⁹ *A Voz do Povo*, 6/01/1890, p. 1.
- ¹²⁰ *A Razão*, 13/04/1920, p. 6.
- ¹²¹ *A Razão*, 17/05/1920, p. 7.
- ¹²² *O Combate*, 09/06/1902, p. 2.
- ¹²³ *O Combate*, 09/06/1902, p. 2.
- ¹²⁴ *O Combate*, 13/06/1902, p. 2.
- ¹²⁵ *O Combate*, 13/06/1902, p. 2
- ¹²⁶ *O Combate*, 21/06/1902, p. 1
- ¹²⁷ Marcos Vinícius Pansardi. *Republicanos e operários: os primeiros anos do movimento socialista no Brasil (1889-1903)*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp, 1993, p. ¹⁰⁶
- ¹²⁸ *A Razão*, 13/04/1920, p. 6.
- ¹²⁹ *A Razão*, 13/04/1920, p. 6.
- ¹³⁰ Boris Fausto. *Op. cit.*, p. 45; Sheldonm Leslie Maram. *Anarquistas, imigrantes e movimento operário no Brasil, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 105.
- ¹³¹ *O Combate*, 13/06/1902, p. 2
- ¹³² Cf. Marcos Vinícius Pansardi. *Op. cit.*, p. 102.
- ¹³³ *O Operário*, 12/10/1895. *Apud*: Edgar Carone. *Movimento operário no Brasil (1877-1944)*. São Paulo: Difel, 1984, p. 311.
- ¹³⁴ *Idem, Ibidem*.
- ¹³⁵ *Idem, Ibidem*.
- ¹³⁶ Claudio H. M. Batalha. "A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX". In: João Quartim de Moraes (org.). *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Ed. da Unicamp, 1992, vol. 2, p. 31.
- ¹³⁷ *A Razão*, 17/05/1920, p. 7.
- ¹³⁸ *O Paiz*, 10/06/1913, p. 4
- ¹³⁹ Sobre a relação de Evaristo de Moraes com o movimento operário, ver: Joseli Maria Nunes Mendonça. *Op. cit.* (capítulo 2); e Ana Paula Barcelos Ribeiro da Silva. *Discurso jurídico e (des)qualificação moral e ideológica das classes subalternas na passagem à modernidade: Evaristo de Moraes (1871-1939)*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF, 2007.
- ¹⁴⁰ Marcos Vinícius Pansardi. *Op. cit.*, p. 216.
- ¹⁴¹ Benito Bisso Schmidt. *Op. cit.*, p. 168
- ¹⁴² *A Voz do Povo*, 6/01/1890, p. 1.



Capítulo 4 – Os cocheiros e carroceiros e o movimento operário

¹⁴³ Claudio H. M. Batalha (org.). *Dicionário do movimento operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização. *Op. cit.*, p. 71.

¹⁴⁴ A Redação mudou de endereço ao longo da publicação desse periódico e, a partir de 30 de novembro de 1902, constava o endereço Rua do Cotovelo, 17-B.

¹⁴⁵ *Gazeta Operária*, 28/09/1902, p. 1.

¹⁴⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁷ Claudio H. M. Batalha. “A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX”, *Op. cit.*, pp. 21-22.

¹⁴⁸ Segundo Gomes, a *Gazeta Operária* também divulgava as ideias do Centro das Classes Operárias, criado em 1902 por Vicente e Souza. Ângela de Castro Gomes. *Op. cit.*, p. 65.

¹⁴⁹ *Gazeta Operária*, 28/09/1902, p. 1.

¹⁵⁰ *Gazeta Operária*, 16/11/1902, p. 1.

¹⁵¹ *Gazeta Operária*, 19/10/1902, p. 2.

¹⁵² *Gazeta Operária*, 30/01/1903, p. 1.

¹⁵³ Claudio H. M. Batalha. *Le syndicalisme “amarelo” à Rio de Janeiro, 1906-1930*. *Op. cit.*, p. 191.

¹⁵⁴ Marcos Vinícius Pansardi. *Op. cit.*, p. 232.

¹⁵⁵ *O Estado de S. Paulo*, 31/05/1902.

¹⁵⁶ *Gazeta Operária*, 05/10/1902, p. 3

¹⁵⁷ *Gazeta Operária*, 28/09/1902, p. 3. Em chamada para reunião, publicada em 30 de novembro de 1902, o endereço da associação era o mesmo da redação da *Gazeta Operária*. Ver *Gazeta Operária*, 30/11/1902, p. 3.

¹⁵⁸ Claudio H. M. Batalha. “A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX”. *Op. cit.*, p. 33.

¹⁵⁹ Evaristo de Moraes Filho. *O socialismo brasileiro*. Brasília: Ed. UnB, 1981, p. 255

¹⁶⁰ *A Época*, 27/11/1912, p. 6.

¹⁶¹ Benito Bisso Schmidt, *Op. cit.*, pp. 166-167.

¹⁶² *O Paiz*, 09/09/1913, p. 4.

¹⁶³ *O Paiz*, 09/09/1913, p. 4.

¹⁶⁴ Claudio H. M. Batalha (org.). *Dicionário do movimento operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização. *Op. cit.*, p. 71.

¹⁶⁵ *A Razão*, 30/01/1921, p. 6.

¹⁶⁶ *Gazeta Operária*, 01/12/1906, p. 1.

¹⁶⁷ *O Vehículo*, 07/12/1906, p. 3.

¹⁶⁸ *O Vehículo*, 07/12/1906, p. 3.

¹⁶⁹ *O Vehículo*, 07/12/1906, p. 1.

¹⁷⁰ *A Tribuna do Povo*, 18/04/1909, p. 1.

¹⁷¹ *A Tribuna do Povo*, 18/04/1909, p. 1.

¹⁷² *A Tribuna do Povo*, 18/04/1909, p. 1.

¹⁷³ *A Tribuna do Povo*, 18/04/1909, p. 1.

¹⁷⁴ *A Época*, 15/12/1912, p. 9. Mattos informou que Garcia e Vicente de Souza criaram, em 1902, o Centro das Classes Operárias (CCO), “que combinava funções sindicais e partidárias”. O autor



afirmou ainda que o CCO se envolveu com “a mobilização que desaguou na ‘revolta da vacina’”. Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. *Op. cit.*, pp. 102-103.

¹⁷⁵ Gladys Sabina Ribeiro. *Cabras e “pés de chumbo”: os rolos do tempo, o antilusitanismo na cidade do Rio de Janeiro (1890-1930)*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF/ ICHÉ, 1987, p. 7.

¹⁷⁶ Miriam Halpern Pereira. *A política portuguesa de imigração*. Bauru: Edusc; Lisboa: Instituto Camões, 2002, p. 20.

¹⁷⁷ Eulália M. L. Lobo. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Editora Hucitec, 2001, p. 15.

¹⁷⁸ Miriam Halpern Pereira. *Op. cit.*, p. 22.

¹⁷⁹ *Idem, Ibidem*, p. 25.

¹⁸⁰ Eulália M. L. Lobo. *Op. cit.*, p. 21.

¹⁸¹ Miriam Halpern Pereira. *Op. cit.*, p. 89. A autora indica o impacto de alguns mecanismos jurídicos sobre a emigração em Portugal: os homens entre 14 e 25 anos tinham que pagar uma fiança para sair do país. Por isso, dos “emigrantes saídos entre 1887 e 1894, 20% tinha menos de 14 anos”. *Idem, Ibidem*, p. 101.

¹⁸² Lobo acredita que “o censo de 1890 tenha subestimado a população estrangeira em razão do uso de dois critérios nem sempre explicitados para determinar a nacionalidade: a cidadania ou o local de nascimento”. Eulália M. L. Lobo. *Op. cit.*, p. 24.

¹⁸³ *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal). Realizado em 20 de Setembro de 1906*. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1906, p. 127. Alencastro calculou que os portugueses compunham cerca de 10% dos habitantes da Corte em 1849, e chegaram a 20% do total de habitantes em 1872. Ver Luiz Felipe de Alencastro. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos*, n. 21, 1988, p. 54.

¹⁸⁴ *Apud* Luiz Felipe de Alencastro. *Op. cit.*, p. 41.

¹⁸⁵ AGCRJ, Código 18.1.70, folha 66.

¹⁸⁶ Parte das discussões sobre a presença dos imigrantes portugueses no mercado de trabalho carioca foi feita em: Paulo Cruz Terra; Gladys Sabina Ribeiro. “A atuação dos imigrantes portugueses nos movimentos sociais, como fonte de garantia e alargamento de direitos”. In: Fernando de Sousa *et alii* (orgs.). *As relações Portugal-Brasil no século XX*. Porto: Fronteira do Caos Editores/ CEPSE, 2010.

¹⁸⁷ Gladys Sabina Ribeiro. “Perfil do imigrante português nos códices de legitimação e apresentação de passaportes na Polícia – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro”. In: Ismênia de Souza Martins e Fernando de Souza (orgs.). *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Rio de Janeiro/ Porto: Muiraquitã - FAPERJ/ CEPSE, 2006, pp. 81-82. O termo caixeiro designa os empregados do comércio em geral.

¹⁸⁸ Ver Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. *Op. cit.*, p. 198.

¹⁸⁹ Sobre o movimento dos caixeiros, ver: Fabiane Popinigis. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca, 1850-1922*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007; Eduardo Navarro Stotz. “Os tempos do ‘Maldito Rejume’ – Reminiscências dos caixeiros do Rio de Janeiro”. In: *História em cadernos*, vol. 4, n. 1, 1986.

¹⁹⁰ Fabiane Popinigis. *Op. cit.*, p. 126.

¹⁹¹ *Idem, Ibidem*, p.81.

¹⁹² *Idem, Ibidem*, p. 134.

¹⁹³ Jacintho Magalhães. “A sessão solene desta associação em comemoração à data de 30 de outubro”. *Boletim da Associação dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro*. *Apud*: Eduardo Navarro Stotz. *Op. cit.*, p. 14.

¹⁹⁴ Artigo 1º da Lei Adolfo Gordo, 05/01/1907.

¹⁹⁵ Segundo Lená Medeiros de Menezes, “um decreto de curta duração, instituído em 1893, foi responsável pela expulsão de 76 estrangeiros, a maior parte dos quais por ‘crime político’. Lená Medeiros de Menezes. “Os processos de expulsão como fontes para a História da Imigração Portuguesa no Rio de Janeiro (19-7-1930)”. In: Ismênia de Souza Martins; Fernando de Souza (orgs.). *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Rio de Janeiro/ Porto: Muiraquitã - FAPERJ/ CEPSE, 2006, p. 91.

¹⁹⁶ Ver Rômulo Costa Mattos. *Pelos pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008, p. 162.

¹⁹⁷ *Correio da Manhã*, 13/01/1904, p. 1.

¹⁹⁸ *Correio da Manhã*, 13/01/1904, p. 1.

¹⁹⁹ Sheldon L. Maram. *Op. cit.*, p. 43.

²⁰⁰ Lená Medeiros de Menezes. *Op. cit.*, p. 97.

²⁰¹ Sheldon L. Maram. *Op. cit.*, p. 21.

²⁰² *A terra livre*. São Paulo, 05/02/1907. *Apud*: Sheldon L. Maram. *Op. cit.*, p. 32.

²⁰³ Gladys Sabina Ribeiro. *Mata galegos: os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990, p. 48.

²⁰⁴ *Idem, Ibidem*, p. 36.

²⁰⁵ *A Nação*, 27/11/1873, p. 2.

²⁰⁶ *A Nação*, 27/11/1873, p. 1.

²⁰⁷ *A Nação*, 28/11/1873, p. 1.

²⁰⁸ *A Nação*, 28/11/1873, p. 1.

²⁰⁹ *Jornal do Commercio*, 02/12/1873, p. 3.

²¹⁰ *Jornal do Commercio*, 02/12/1873, p. 3.

²¹¹ Sheldon L. Maram. *Op. cit.*, p. 32. O autor chega a relativizar as generalizações sobre os portugueses, mas o faz citando o caso dos imigrantes lusos em Santos que, aliados aos espanhóis, fizeram dessa cidade “um centro de agitação e organização operária”.

²¹² Francisco Carlos Martinho. *Op. cit.*, p. 219.

²¹³ O conflito é narrado por Erika Bastos Arantes. “Pretos, brancos, amarelos e vermelhos: Conflitos e solidariedades no porto do Rio de Janeiro”. In: Marcela Goldmacher; Marcelo Badaró Mattos; Paulo Cruz Terra (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010, pp. 120-121.

²¹⁴ Sheldon L. Maram, *Op. cit.*

²¹⁵ Boris Fausto. *Trabalho urbano e conflito social*. *Op. cit.*, pp. 32-33.

²¹⁶ Marli B. M. Albuquerque. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro, 1904-1920*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

²¹⁷ Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*, 24 (2000).

²¹⁸ Érika Bastos Arantes. *Op. cit.*, pp. 123-124.

²¹⁹ Neville Kirk. “Cultura: costume, comercialização e classe”. In: Cláudio H. M. Batalha; Fernando Teixeira Silva e Alexandre Fortes (orgs.). *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2004, pp. 52-53.

²²⁰ Arquivo Histórico-Diplomático de Portugal. Missões diplomáticas e Consulados de Portugal, Rio de Janeiro-1850-1910, caixa 35, 20/01/1907.





EPÍLOGO

**Cidadania e trabalhadores no
Rio de Janeiro – final do século XIX
e início do XX**







Os despojados de seus direitos não podem ficar na posição passiva. Seria condenar-se a si próprios à pior das escravidões, aquela que tem a responsabilidade da subsistência e dá os frutos do trabalho à aristocracia ociosa. Se as classes dos caixeiros e dos operários querem rever a habilitação de cidadãos brasileiros, que perderam, devem associar-se para obter o sufrágio universal dos homens de trabalho, unido à representação direta e distrital. Venham também deputados do povo, artistas, empregados do comércio, gente tão boa como os incapazes portadores de pergaminho.¹

Essa conclamação foi publicada em 1881, no jornal *Revolução*, propagandista do regime republicano. O que estava em pauta era a lei aprovada naquele ano, pela Câmara dos Deputados, referente às eleições. Estas, que antes eram indiretas, obrigatórias e realizadas em dois turnos², passaram a ser diretas, facultativas e em turno único. Os votantes continuaram com o mesmo perfil estabelecido pela Constituição de 1824, isto é, eram homens de 25 anos ou mais, excluindo-se mulheres e escravos. Além disso, pela Constituição, era necessário possuir uma renda de 100 mil réis para lhes ser permitido o voto no primeiro turno e 200 mil para o segundo. A partir de 1881, a renda mínima para o voto de turno único passou a ser de 200 mil réis, e a lei exigia uma comprovação mais rígida dos rendimentos, não sendo válida apenas uma declaração de terceiros. Essa exigência acabou afastando do sufrágio mesmo as pessoas que tinham a renda necessária, já que alguns não conseguiram comprová-la e outros não se dispuseram a tal procedimento.³ Uma estimativa de 1890 indicava que um trabalhador médio no Rio de Janeiro recebia no máximo 96 mil réis por mês, por seis dias de trabalho semanais.⁴ Dessa forma, a lei de 1881 retirou de muitos trabalhadores a possibilidade de exercer os direitos políticos, pois aumentou a renda necessária para tanto e dificultou os critérios de sua comprovação.

Outra alteração de grande impacto trazida por essa lei foi a exclusão dos analfabetos do direito ao voto. A taxa de alfabetização era de apenas 15% do total da população brasileira, ou 20%, se levada em conta apenas a população masculina.⁵ Essa medida atingiu maciçamente a classe trabalhadora, que possuía um baixo número de pessoas que sabiam ler e escrever.⁶ O impacto das alterações instituídas em 1881 pode ser medido pelas estatísticas eleitorais: em 1872, os eleitores correspondiam a 13% da população livre; em 1886, apenas



0,8% da população votou nas eleições parlamentares, significando um corte de aproximadamente 90% do eleitorado.⁷ Portanto, é possível compreender o trecho do periódico *Revolução* ao indicar que a lei de 1881 representou a perda, por parte dos trabalhadores, da habilitação de cidadãos brasileiros, associada ao exercício do direito político.

Já a Proclamação da República foi vista “por muitos militantes operários como a inauguração de uma nova era de direitos”.⁸ Mariano Garcia afirmou que trouxe grande satisfação ao operariado a determinação do Governo Provisório de que eles iam “enfim também ter o direito de votar e poder ser votados, para todos os cargos de eleição popular”.⁹ A eleição para a Constituinte, em 1890, mobilizou um grande número de trabalhadores no Rio de Janeiro, que enxergaram uma possibilidade de fazer com que a legislação se tornasse uma emanção do povo “e não de algumas classes privilegiadas, como foram todas as leis do império”.¹⁰

Como mencionado no quarto capítulo, nesse período foram criadas três organizações operárias que indicaram candidatos para a eleição. No entanto, o resultado foi bem fraco e o único candidato eleito foi o tenente José Augusto Vinhaes, que também havia sido indicado pela chapa oficial do Partido Republicano da Capital Federal. Apesar do pouco sucesso obtido, outros partidos operários foram criados ao longo das primeiras décadas da República, conseguindo eleger pouquíssimos candidatos.¹¹

Mariano Garcia argumentou que o fracasso dos candidatos dos partidos operários nas eleições estava relacionado ao fato de que, ao se iniciar o regime republicano, o proletariado teria tomado uma ojeriza pela política e abandonado as urnas.¹² No entanto, é necessário considerar que a Constituição de 1891 ainda manteve limites para a participação da maioria da classe trabalhadora nas eleições.¹³ Apesar de ter abolido a necessidade de uma renda mínima, permaneceu a proibição aos analfabetos, o que atingia diretamente os trabalhadores. Segundo Marcelo de Souza Magalhães, a exclusão dos analfabetos, instituída em 1881 e mantida na primeira Constituição republicana, deve “ser entendida como parte do processo de substituição do trabalho escravo pelo livre, ou seja, de construção de uma nova relação de trabalho”.¹⁴ Tratava-se de uma medida de controle e exclusão do direito de voto de grande parte da classe trabalhadora.

Outra limitação à participação dos trabalhadores nas eleições consistia na garantia do voto somente aos brasileiros ou imigrantes naturalizados. Portanto, uma parcela significativa da classe trabalhadora encontrava-se excluída das eleições, pois eram poucos os imigrantes naturalizados. Claudio Batalha observou que, para os estrangeiros, “renunciar a sua própria cidadania pela cidadania brasileira podia significar abrir mão da proteção que poderiam

obter de suas representações diplomáticas em troca dos direitos e proteção limitados recebidos pelos cidadãos brasileiros de suas instituições”.¹⁵

O sistema político corrupto foi outro elemento desencorajador da participação eleitoral da classe trabalhadora. O processo era controlado pelo partido no poder e o voto não era secreto.¹⁶ Garcia comentou fraudes, como a de cabos eleitorais que serviam de mesários e faziam atas falsas, “tendo o descaramento de lerem os nomes trocados dos candidatos, para ‘elegerem’ seus patrões”.¹⁷

Para entender o papel dos partidos operários criados por socialistas no Rio de Janeiro ao longo da Primeira República, é necessário que não os julguemos apenas pelo peso insignificante no Parlamento ou pelas votações pouco expressivas. Marcelo Badaró Mattos, com base nas proposições de Antonio Gramsci, apontou que os partidos eram organismos que tinham a função de organizar e instruir os trabalhadores.¹⁸ Ainda que geralmente tivessem uma duração efêmera, as entidades partidárias cumpriram um importante papel na formação da classe trabalhadora carioca ao difundirem o pensamento socialista e congregarem diversos trabalhadores em torno de ideias comuns. Todavia, a corrupção das urnas e a perda da esperança em conquistar postos no Legislativo foram alguns dos motivos que influenciaram na mudança de tática dos trabalhadores no início do século XX. Nesse contexto, os sindicatos passaram a ser privilegiados como estratégia de luta.¹⁹

Entre o fim do Império e o início da República, foi irrisória a participação dos trabalhadores urbanos e da população em geral na política oficial. José Murilo de Carvalho afirmou que o povo não era politicamente organizado, nem tinha consciência do sentido do voto.²⁰ Contudo, as várias limitações impostas ao eleitor – como as qualificações necessárias para votar e o próprio sistema eleitoral – impediam que o sufrágio fosse um instrumento de participação política popular.

Dessa maneira, quais as formas utilizadas pelos trabalhadores, e pela população em geral, para se fazerem ouvir? Embora estivessem praticamente excluídos da política oficial enquanto eleitores e eleitos de organizações investidas de autoridade política, eles encontraram outras vias de participação. Os vários abaixo-assinados, as petições e os requerimentos enviados ao Poder Legislativo municipal do Rio de Janeiro, discutidos neste livro, indicam uma atuação efetiva nos assuntos da cidade, como o transporte. Os habitantes demonstravam que se entendiam como portadores de direitos quando reclamavam contra os abusos cometidos pela fiscalização municipal, contestavam alguma postura ou demandavam a criação de outras que solucionassem problemas enfrentados no cotidiano, e ainda quando questionavam os contratos estabelecidos entre o governo e as companhias de bonde. Os trabalhadores do transporte também expressavam, por meio

de requerimentos e abaixo-assinados, suas leituras e expectativas sobre leis e decretos que procuravam regular e controlar seu ofício.

Algumas demandas da população foram atendidas, o que demonstra que havia um certo diálogo entre o poder público e os moradores da cidade. No entanto, esse diálogo tinha limites, o que se evidencia nas outras vias de luta por direitos da população e especificamente dos trabalhadores, como os protestos e determinadas greves que aconteciam fora da oficialidade e colocavam em risco a ordem pública prezada pelas classes dominantes. Digo “determinadas” porque existiam diferentes concepções sobre as finalidades das greves, como para sindicalistas revolucionários, que as viam como estratégia para se “promover uma revolução social profunda”.²¹

A Revolta do Vintém, ocorrida entre o final de 1879 e o início de 1880, e as mobilizações de 1901 e 1902 tinham o transporte como razão principal. Inseriam-se, assim, entre as diversas mobilizações populares ocorridas principalmente nas duas primeiras décadas da República, que tinham entre suas queixas a questão do aumento dos preços dos alimentos, a moradia, a saúde, as condições sanitárias e a educação.²²

Como demonstrado no primeiro capítulo, contemporâneos a esses eventos indicaram haver neles uma “consciência do direito”.²³ Se levarmos em conta que as revoltas eram uma das possibilidades de a população expor suas queixas – que incluíam ainda textos e cartas em jornais e os requerimentos ao governo – percebemos que aquelas manifestações não demonstravam apenas uma “percepção intuitiva e pouco elaborada de direitos e deveres que às vezes explodiam em reações violentas”, como avaliou Carvalho.²⁴ As ações empreendidas nas mobilizações ligadas ao transporte, como a retirada de trilhos, bondes revirados e, às vezes, ataques aos funcionários das companhias, apontam um entendimento por parte dos habitantes da cidade de que os atos de violência coletiva eram importantes maneiras de chamar a atenção do governo ou dos gerentes das companhias.²⁵ Além de chamar a atenção, essas ações ajudavam a população a conseguir o que pedia, como ocorreu nas duas mobilizações em que a questão mais evidente era o valor da passagem (1901), ou o imposto a isso atrelado (1879-1880).

Outro importante espaço de exercício da cidadania eram as associações. O associativismo foi intenso tanto na segunda metade do Oitocentos quanto nas primeiras décadas do século XX. Entre os anos de 1903 e 1916 foram registradas, junto ao Governo Federal, 682 sociedades civis no Rio de Janeiro. As associações poderiam ser culturais, educativas, religiosas, sindicais e, em sua maioria, mutualistas (53%).²⁶ Estas procuravam atender determinados direitos sociais que eram então negligenciados pelo Estado, como o auxílio em casos de doença e funerais, bem como assistência médica e farmacêutica. Algumas foram criadas por ex-escravos e seus descendentes²⁷; outras estavam

relacionadas a imigrantes, como os portugueses,²⁸ e várias em torno de ocupações manuais.

Determinadas associações de auxílio mútuo cumpriram um papel decisivo de valorização dos trabalhadores, através da “defesa do ofício e a instrução dos associados, quase sempre profissional (por meio de aulas, e/ou bibliotecas)”.²⁹ Algumas delas ultrapassavam a tentativa de suprir direitos sociais e lutavam pela categoria, desenvolvendo, assim, funções próprias dos sindicatos. Como analisado no quarto capítulo, a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros atuou como representante dos interesses dos trabalhadores após a greve realizada em janeiro de 1900. Além disso, no estatuto de 1906, constava entre seus fins a promoção do bem dos cocheiros e profissões através de “representações aos poderes competentes ou por qualquer outra forma legal”.

Associações denominadas, à época, “resistências”, “ligas”, “coletivos” e termos afins possuíam funções sindicais que consistiam, por exemplo, na luta pela diminuição da jornada, por melhores salários e por condições mais dignas de trabalho. Vimos que a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, criada em 1906, tinha como fim assegurar os direitos dos associados e obter melhores condições de trabalho por meios legais. No caso dessa organização, assim como de outras com caráter reformista, a greve aparecia como última saída para os conflitos entre trabalhadores e patrões. De qualquer forma, a associação de resistência dos trabalhadores do transporte lançou mão desse recurso logo após a sua criação, pois os patrões não responderam à sua tabela de reivindicações.

A paralisação do trabalho foi justamente uma tática utilizada com bastante frequência pelos sindicatos no Rio de Janeiro da Primeira República. Contudo, entre as 22 greves realizadas por cocheiros e carroceiros, entre 1873 e 1906, apenas duas tiveram claramente a direção de organizações da categoria, o que indica que a paralisação foi uma valiosa forma de luta mesmo para aqueles que não pertenciam a associações. Apontei, no terceiro capítulo, que as greves constituíram-se em estratégias encontradas pelos trabalhadores do transporte para expor sua oposição às medidas de controle sobre sua ocupação por parte da Polícia e da municipalidade. Mesmo no caso de algumas greves que tinham como motivo principal a melhoria dos salários e a diminuição das horas de trabalho, os trabalhadores acreditavam estar lutando por direitos. Dessa forma, determinadas paralisações significavam uma possibilidade de exercício da cidadania.

Os trabalhadores se relacionavam com as leis através de requerimentos enviados ao governo, de greves e ainda por meio do acesso à Justiça, que se revelou mais uma dimensão do exercício da cidadania. Embora essa dimensão não tenha sido analisada neste livro, é possível afirmar que a Justiça era entendida como outro espaço de luta. Gladys Sabina Ribeiro indicou que,

durante a Primeira República, muitos trabalhadores brasileiros e estrangeiros entraram com processos como forma de garantir e conquistar direitos.³⁰

Se entendermos a cidadania como garantia de direitos por parte do Estado, tanto o Império quanto a Primeira República foram bem precários nesse aspecto. Vimos que os direitos políticos, tidos como o direito de eleger e ser eleito para cargos políticos, eram restritos a uma pequena parcela da população. No que diz respeito aos direitos civis, uma alteração substancial foi a abolição da escravidão, em 1888. Entretanto, medidas como a exclusão do voto aos analfabetos e a perseguição à vadiagem, prevista no Código Penal de 1890, estavam associadas principalmente ao controle dos egressos do cativo.

As garantias de direitos sociais por parte do governo eram praticamente nulas, tendo ocorrido um retrocesso na primeira Constituição republicana ao ser retirada do Estado a obrigação de fornecer educação primária. Aponte, no segundo capítulo, que o Governo Federal chegou a aprovar alguns direitos para os trabalhadores, principalmente a partir do final da década de 1910. Porém, a relação do Estado com os trabalhadores dava-se ainda por intermédio das leis que tentavam controlar categorias que exerciam seus ofícios no espaço público, como a dos cocheiros e carroceiros. O contato entre Estado e trabalhadores ocorria também na violenta repressão policial aos movimentos destes e à ociosidade, já que o trabalho se tornou, no discurso político governamental, “uma atividade saneadora e mobilizadora necessária à manutenção da ordem social”.³¹

Contudo, o cidadão não era apenas o indivíduo ao qual se atribuíam certos direitos, mas ainda aqueles sujeitos históricos que se entendiam como portadores de tais.³² Isso nos ajuda a entender por que, diante de um cenário de tanta precariedade e restrições aos direitos do cidadão, os cocheiros e carroceiros encontraram maneiras de lutar por aquilo que consideravam seus direitos. Entre o final do século XIX e início do XX, o Rio de Janeiro foi palco de várias transformações nos transportes e nas relações de trabalho. Procurei demonstrar, neste estudo, que os trabalhadores envolvidos não foram meros espectadores e atuaram ativamente através dos requerimentos enviados ao governo, das suas associações (tanto mutualistas como de resistência), e das inúmeras greves, tendo em vista que a categoria foi a que mais realizou paralisações na cidade entre 1870 e 1906.

A construção da cidadania foi um processo histórico em que ocorreu uma relação, muitas vezes conflituosa, entre a atuação do Estado e as expectativas e lutas da população – especialmente dos trabalhadores. Sendo assim, as formas de mobilização e organização dos trabalhadores foram um dos principais instrumentos de acesso aos direitos por parte das classes dominadas, entre o final do século XIX e início do XX.

NOTAS

¹ *Revolução*, 07/04/1881. *Apud*: Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2004, p. 97.

² Nos municípios, as eleições para juízes de paz e vereadores ocorriam em turno único. José Murilo de Carvalho. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, p. 30.

³ Ver *Idem, Ibidem*, p. 39.

⁴ Ver Sheldon Leslie Maram. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 119.

⁵ Ver José Murilo de Carvalho. *Op. cit.*, p. 39.

⁶ Na documentação analisada, encontrei os dados dos trabalhadores do transporte que sabiam ler e escrever entre os 97 detidos na Casa de Detenção em razão de participarem da greve de fevereiro de 1904. Dentre eles, 72 eram analfabetos (74,2%) e 27 (25,8%) alfabetizados, número compatível com os dados para a população masculina apresentados por Carvalho. No entanto, o Censo de 1906 aponta que 59,8% do total da população do Rio de Janeiro sabia ler e escrever, enquanto 40,2% era analfabeta. *Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal). Realizado em 20 de Setembro de 1906*. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1906, p. 111.

⁷ Ver José Murilo de Carvalho. *Op. cit.*, p. 39.

⁸ Claudio H. M. Batalha. "Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República". In: Douglas Cole Libby; Júnia Ferreira Furtado (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa. Séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006, p. 107.

⁹ *A Época*, 27/11/1912, p. 6.

¹⁰ *A Voz do Povo*, 6/01/1890, p. 1.

¹¹ Mariano Garcia, por exemplo, candidatou-se a cargos políticos até pelo menos 1926 e não venceu uma eleição sequer.

¹² *A Razão*, 30/01/1921, p. 6.

¹³ O direito ao voto era garantido somente aos homens, alfabetizados e maiores de 21 anos.

¹⁴ Marcelo de Souza Magalhães. *A encenação da questão da higiene: o Conselho Municipal como teatro (Rio de Janeiro, 1892-1902)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHÉ, 1999, p. 74.

¹⁵ Claudio H. M. Batalha. *Op. cit.*, p. 107.

¹⁶ *Idem, Ibidem*, p. 109.

¹⁷ *A Razão*, 30/01/1921, p. 6.

¹⁸ Marcelo Badaró Mattos. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca. Op. cit.*, p. 103.

¹⁹ Isso não significa que o partido tenha sido excluído do horizonte de alguns socialistas. Como exposto no quarto capítulo, Mariano Garcia afirmou, em 1912, que desde a Proclamação da República, ele havia se esforçado para formar um partido operário no Brasil e continuaria a trabalhar nesse sentido. *A Época*, 27/11/1912, p. 6.

²⁰ José Murilo de Carvalho. *Op. cit.*, p. 75.

²¹ Tiago Bernadon de Oliveira. "Para além do sindicalismo: novos instrumentos e aliados para a revolução anarquista no Brasil (1917-1922)". *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História. Associação Nacional de História*, 2011, p. 3.

²² Teresa A. Meade. "Civilizing" Rio. Reform and resistance in a Brazilian City, 1889-1930. Filadélfia-PA: Pennsylvania State University Press, 1989, p. 245.



Cidadania e Trabalhadores

²³ Essa foi uma atribuição de um articulista, que escrevia sob o pseudônimo de Lord Melville, a respeito da participação popular na Revolta do Vintém. *Jornal do Commercio*, 31/12/1879.

²⁴ José Murilo de Carvalho. *Op. cit.*, p. 76.

²⁵ Teresa A. Meade. *Op. cit.*, p. 256.

²⁶ Vitor Manoel Marques da Fonseca. *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008, pp. 115 e 120.

²⁷ A Sociedade de Beneficência Nação Conga Amiga da Consciência, por exemplo, foi criada em 1872. Sidney Chalhoub. "Solidariedade e liberdade: sociedades beneficentes de negros e negras no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX". In: Olívia Maria Gomes da Cunha; Flávio dos Santos Gomes (orgs.). *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007, p. 231.

²⁸ Um exemplo disso foi a Benemérita Sociedade Portuguesa Caixa de Socorros D. Pedro V, criada em 1863. Vitor Manoel Marques da Fonseca. "Associativismo português no Rio de Janeiro, 1903-1909". In: Ismênia de Lima Martins; Fernando Sousa. *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2008, p. 142.

²⁹ Marcelo Badaró Mattos. *Op. cit.*, p. 78.

³⁰ Gladys Sabina Ribeiro. "Cidadania e luta por direitos na Primeira República: analisando processos da Justiça Federal e do Supremo Tribunal Federal". *Tempo*, vol. 13, n. 26, 2009.

³¹ Ângela de Castro Gomes *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV, 2005, p. 300.

³² Ricardo de Aguiar Pacheco. *O cidadão está nas ruas: representações e práticas acerca da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001, p. 125.





Fontes e Bibliografia







I. Fontes:

a) Manuscritas

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

Código	Assuntos
17.2.13	Legislativo Municipal Câmara Municipal; atas das sessões de 27/04/1872 a 27/09/1873
17.3.2	Legislativo Municipal Câmara Municipal; atas das sessões de 09/11/1875 a 02/06/1878
18.1.70	Legislação Municipal: Câmara Municipal; posturas
18.3.16	Legislação: Decretos Executivo
18.3.19	Legislação: Posturas
51.1.17	Abastecimento d'água: venda pública d'água em pipas e carroças
54.3.27	Carris: documentos diversos
54.3.28	Carris: concessões e pedidos de concessões
54.4.7	Carris: Cia. Ferro Vila Izabel
54.4.9	Carris: processo criminal contra os vereadores que recusaram cumprimento às portarias do Ministério de Obras Públicas
55.1.2	Carris: F. C. Vila Isabel
55.4.29	Carris: Cia. F. C. do Jardim Botânico. Requerimentos de exames para motorneiros.
55.4.31	Carris: Requerimentos para exames para motorneiros
56.1.14	Carris: Cia. F. C. do Jardim Botânico. Requerimentos de exames para motorneiros.
56.2.18	Carris: Carris: The Rio de Janeiro Tramway Light and Power & Cia. Requerimentos de exame para motorneiros, recibos e atestados.
56.2.3	Carris: Requerimento para exames para motorneiros.
56.3.11	Carris: exame para motorneiros
56.3.3	Carris: requerimentos para exames de motorneiros-dezembro de 1905.
57.3.17	Carros Públicos
57.4.1	Veículos: Diversos Assuntos
57.4.3	Veículos
57.4.10	Veículos
57.4.13	Veículos de carga: Carroças, caminhões, carroças de pipa d'água, carrinhos de mão, etc.
57.4.15	Veículos
57.4.17	Licenças diversas
57.4.20	Veículos
57.4.22	Veículos
58-1-22	Veículos existentes no Distrito Federal



Arquivo Histórico-Diplomático de Portugal

Missões diplomáticas e Consulados de Portugal, Rio de Janeiro-1850-1910, caixa 35, 20/01/1907.

Arquivo Nacional

GIFI- 6C46. 19/01/1900 Gabinete do Chefe de Polícia.
11ª Pretoria Criminal do Rio de Janeiro, 1912, Fundo T8, Notação 1968.

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

Livros da Casa de Detenção 01; 03 a 07; 63; 69; 127; 130; 135 a 138.

Fundação Casa de Rui Barbosa

Ocorrências Policiais: DPM- 2ª
DP- 23/04/1903-02/05/1905; 17ª
DP- 14/08/1898-17/07/1900; 17ª DP-
07/08/1903-17/03/1905.

b) Impressas

Boletim da Intendência Municipal. Janeiro a maio. Rio de Janeiro: Typographia do *Jornal do Commercio*, 1900.

Código de Posturas da Illustríssima Câmara Municipal. Rio de Janeiro: Empresa Typographica Dous de Dezembro, 1854.

Código de Posturas, leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal. Rio de Janeiro: Papelaria e Typographia Mont. Alverne, 1894.

Colecção das leis do Imperio do Brasil de 1856. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857.

Colecção das leis do Imperio do Brazil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878.
Consolidação das leis e posturas municipais. Rio de Janeiro: Paulo Souza & Comp., 1905.

Posturas da Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Imprensa Nacional, 1830.

Recenseamento do Rio de Janeiro (Districto Federal). Realizado em 20 de Setembro de 1906. Rio de Janeiro: Officina de Estatística, 1906.

Sexo, raça estado civil, nacionalidade, filiação, culto e analfabetismo da população recenseada em 31 de dezembro

de 1890. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898

Literatos e memorialistas:

ASSIS, Machado de. "Anedota do cabriolet". *Relíquias da casa velha.* Rio de Janeiro/Belo Horizonte: Livraria Garnier, 1990.

_____. *A Semana.* São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

BILAC, Olavo. "O Bond". In: _____. *Obra reunida.* Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1996.

POMPÉIA, Raul. "Viação urbana". In: _____. *Crônicas 2.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: Oficina Literária Afrânio Coutinho: Fenname, 1983.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas.* São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Obras de viajantes:

CHAMBERLAIN, Henry. *Vistas e costumes da cidade e arredores do Rio de Janeiro em 1819-1820, segundo desenhos feitos pelo Tenente Chamberlain R. A.* São Paulo: Kosmos, 1943.

DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil.* Belo Horizonte: Itatiaia/ São Paulo: Edusp, 1989, 3 vols.

EBEL, Ernst. *O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824.* São Paulo: Editora Nacional, 1972.

EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira.* São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818.* São Paulo: Livraria Martins, 1942.

RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco.* Belo Horizonte, São Paulo: Itatiaia, Edusp, 1975.

Periódicos:

Lisboa:
O Século.
O Sindicalista.

Rio de Janeiro:
A Epoca.

A Greve.
A Noite.
A Notícia.
A Razão.
A Reforma.
A Tribuna do Povo
A Voz do Povo.
 Brazil Operário.
 Cidade do Rio.
 Correio da Manhã.
 Correio Mercantil.
 Diário de Notícias.
 Diário do Rio de Janeiro.
 Diário Oficial.
 Echo Popular.
 Gazeta da Tarde.
 Gazeta de Notícias.
 Gazeta Operária.
 Jornal do Brasil.
 Jornal do Commercio.
 O Combate.
 O Paiz.
 O Vehículo.
 Revista Illustrada.

São Paulo:

O Estado de S. Paulo.

Relatórios dos Chefes de Polícia do Rio de Janeiro

Referentes aos anos de 1873, 1875, 1880, 1884, 1890, 1900, 1904 e 1906.

Regulamentos dos empregados da Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Lisboa: Typographia Universal, 1877;

Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Lisboa: Imprensa Nacional, 1886;

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Regulamento geral para o pessoal menor empregado na tracção eléctrica. Lisboa: Typographia Belenese, 1902;

Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Lisboa: Santo Amaro, 1904.

2. Bibliografia:

- ABREU, Martha; MARZANO, Andrea. "Entre palcos e músicas: caminhos da cidadania no início da República". In: CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (orgs.). *Repensando o Brasil do Oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- ABREU, Maurício de A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- ALBUQUERQUE, Marli B. M. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro, 1904-1920*. Rio de Janeiro: UFRJ, dissertação de mestrado, 1983.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. "Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872". *Novos Estudos*, n. 21, 1988.
- ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.
- ALVAREZ, Marcos César; SALLA, Fernando; SOUZA, Luís Antônio F. "A Sociedade e a Lei: o Código Penal de 1890 e as novas tendências penais na Primeira República". *Justiça & História*, vol. 6, n. 3, 2003.
- ALVES, Paulo. *A verdade da repressão: práticas penais e outras estratégias na ordem republicana: 1890-1921*. São Paulo: Editora Arte & Ciência/ UNIP, 1997.
- ARANTES, Erika Bastos. *O Porto Negro: cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2010.
- _____. "Pretos, brancos, amarelos e vermelhos. Conflitos e solidariedades no porto do Rio de Janeiro" In: GOLDMACHER, Marcela; MATTOS, Marcelo Badaró; TERRA, Paulo Cruz (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010.
- ARAÚJO, Ângela. *A construção do consentimento: corporativismo e trabalhadores nos anos trinta*. São Paulo: Scritta, 1998.
- ASSIS, Charleston Jose de Sousa [et. ali.]. "Fontes para o Estudo da Imigração

Portuguesa no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro". In: MARTINS, Ismênia de Lima; SOUSA, Fernando (org.) *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006.

AZEVEDO, Elciene. "A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da 'raça paulista'". In: AZEVEDO, Elciene et alii (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

BARAT, Josef. *Estrutura metropolitana e sistema de transportes*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

BARBOSA, Marialva. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000.

BATALHA, Claudio H. M. *Le syndicalisme "amarelo" à Rio de Janeiro, 1906-1930*. Thèse de Doctorat. Paris: Université Paris I, 1986.

_____. "A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX". In: MORAES, João Quartim de (org.) *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Ed. da Unicamp, 1992, vol. 2.

_____. "Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República". In: LIBBY Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa. Séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. (org.). *Dicionário do movimento operário: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organização*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009.

_____. "A geografia associativa: associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República" In: AZEVEDO, Elciene et alii (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

_____. "Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente". *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 2, n. 3, 2010.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CALLIXTO, Vasco. *As rodas da capital: história dos meios de transporte da cidade de Lisboa*. Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967.

CAPITÃO, Maria Amélia da Motta. *Subsídios para a história dos transportes terrestres de Lisboa*. Lisboa: Publ. Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1974.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart. *O capital imobiliário e a expansão da malha urbana do Rio de Janeiro: Copacabana e Grajaú*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia - IGEO, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1986.

CARONE, Edgar. *A República Velha*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1974.

_____. *Movimento operário no Brasil (1877-1944)*. São Paulo: Difel, 1984.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

_____. "Cidadania: tipos e percursos". *Estudos Históricos*, vol. 9, n. 18, 1996.

_____. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras; a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. "A guerra do vintém". *Revista de história da Biblioteca Nacional*, n. 23, 2007.

_____. "Introdução". In: _____. (org.). *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

- CASTRO, Antonio Paes de Sande e. *A Carris e a expansão de Lisboa: subsídios para a história dos transportes colectivos na cidade de Lisboa*. Mimeo. Lisboa, 1956.
- CERASOLI, Josianne Francia. *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/ IFCH, 2004.
- CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo. Companhia das Letras, 1990.
- _____. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- _____. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.
- _____. "Solidariedade e liberdade: sociedades beneficentes de negros e negras no Rio de Janeiro na segunda metade do século XX". In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- _____; SILVA, Fernando Teixeira da. "Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980". *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009.
- CORRÊA, Darcísio. *A construção da cidadania. Reflexões histórico-políticas*. Ijuí: Editora Unijuí, 2002.
- COSTA, Emília Viotti da. *O supremo federal e a construção da cidadania*. São Paulo: Ieje, 2001.
- COSTA, Hélio da; SILVA, Fernando Teixeira da. "Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes". In: FERREIRA, Jorge (org.). *O populismo e sua história: debate e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Virando o Jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH, USP, 1998.
- _____. "Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930". *Afro-Ásia*, n.24, 2000.
- _____. "Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908". *Revista USP*, n. 68, 2005.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Liberalismo e oligarquias na República Velha: O Paiz e a campanha do Marechal Hermes da Fonseca (1909/1910)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH / USP, 1976.
- _____. "Apresentação". In: Maria Clementina Pereira Cunha (org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp/ CECULT, 2002.
- DIAS, Everardo. *História das lutas sociais no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977.
- DIAS, Jill. "Angola". In: ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill. *Nova história da expansão portuguesa: O império africano, 1825-1890*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.
- DIAS, Maria Odila L. "A Revolução Francesa e o Brasil: sociedade e cidadania". In: COGGIOLA, Osvaldo (org.). *A Revolução Francesa e seu impacto na América Latina*. São Paulo: Editora Nova Stella, Brasília/DF: CNPq; São Paulo: Edusp, 1990.
- DUARTE, Adriano; FONTES, Paulo. "O populismo visto da periferia: adhemarismo e janismo nos bairros de Mooca e São Miguel Paulista (1947-1953)". *Cadernos AEL*, vol. 11, n. 20/21, 2004.
- DUNLOP, Charles Julius. *Apontamentos para a história da Estrada de Ferro do Corcovado*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1951.
- _____. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume I: A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1952.
- _____. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II-*

A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1953.

_____. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Editores Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.

FARIAS, Juliana Barreto. "Mercado em greve: protestos e organização dos trabalhadores da Praça das Marinhas, Rio de Janeiro/ século XIX". *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. São Paulo: ANPUH/ SP-USP, 2008.

FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e conflito social*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1979.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O rapto ideológico da categoria subúrbio*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/ Instituto de Geociências, 1996.

FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 1997.

FONSECA, Carlos da. *História do movimento operário e das ideias socialistas em Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1890. Vol. 4.

FONSECA, Vitor Manoel Marques. "Associativismo português no Rio de Janeiro, 1903-1909". In: In: MARTINS, Ismênia de Lima; SOUSA, Fernando (org.). *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006.

_____. *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008.

FORTES, Alexandre. "O direito na obra de E. P. Thompson". *Revista de História Social*. n. 2, 1995.

_____. *Nós do Quarto Distrito. A Classe Trabalhadora Porto-alegrense e a Era Vargas*. Tese de Doutorado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 2001.

_____. "Os direitos, a lei e a ordem. Greves e mobilizações gerais na Porto Alegre da Primeira República". In: LARA, Sílvia H.; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.). *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.

_____.; NEGRO, Antonio Luigi. "Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil". In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. Neves (orgs.). *O Brasil republicano. O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FREDERICO, Celso. *O jovem Marx: as origens da ontologia do ser social*. São Paulo: Cortez, 1995.

FREIRE, Américo. *Uma capital para a República: poder federal e forças políticas locais no Rio de Janeiro na virada para o século XX*. Rio de Janeiro: Revan, 2000.

_____. *Guerra de posições na metrópole: a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948)*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

GARZONI, Lerice de Castro. *Vagabundas e conhecidas: novos olhares sobre a polícia republicana (Rio de Janeiro, início de século XX)*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/ IFCH, 2007.

GOLDMACHER, Marcela. "Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)". In: MATTOS, Marcelo Badaró (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto/ Faperj, 2004.

_____. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1913*. Niterói: UFF, dissertação de mestrado, 2005.

_____. *A "Greve Geral" de 1903 – O Rio de Janeiro nas décadas de 1890 a 1910*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 2009.

GOMES, Ângela de Castro. *Cidadania e direitos do trabalho*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

_____. "Questão social e historiografia no Brasil do pós-1980: notas para um debate". *Estudos Históricos*, vol. 2, n. 34, 2004.

_____. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2005.

GOMES, Flávio. "História, protesto e cultura política no Brasil escravista". In: SOUZA, José Prata de (org.). *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro, APERJ, 1998.

- GRAHAM, Richard. "Construindo uma nação no Brasil do século XIX: Visões novas e antigas sobre classe, cultura e estado". *Diálogos*, vol. 5, n. 1, 2001.
- GRAHAM, Sandra L. "O motim do Vintém e a cultura política do Rio de Janeiro. 1880". *Revista Brasileira de História*, vol. 10, n. 20, 1991.
- GRINBERG, Keila. *O fador dos brasileiros. Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- _____. "Reescravização, direitos e justiça no Brasil do século XIX". In: LARA, Sílvia H.; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.). *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.
- HALL, Michael; PINHEIRO, Paulo Sérgio. *A Classe operária no Brasil – documentos (1889 a 1930)*. São Paulo: Ed. Alfa-Ômega, 1979.
- HESPANHA, António Manuel (org.). *Justiça e Litigiosidade: História e Prospectiva*. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1993.
- HILLER, Ernest T. *The strike: a study in collective action*. New York: Arno Press, 1969.
- HOBSBAWM, Eric. "Da história social à história da sociedade". In: _____. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. "A herança colonial – sua desagregação". In: _____. (dir.). *História geral da civilização brasileira*. São Paulo: Difel, 1976, t. II, vol. 1.
- IAMASHITA, Lea Maria Carrer. "A Câmara Municipal como instituição de controle social: o confronto em torno das esferas pública e privada". *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 3, 2009.
- KARASCH, Mary C. "From portage to proprietorship: african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850". In: ENGERMAN, S. L.; GENOVESE, E. D. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton: Princeton University Press, 1975.
- _____. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.
- KIRK, Neville. "Cultura: costume, comercialização e classe" In: BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira; FORTES, Alexandre (orgs.). *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.
- LARA, Sílvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.). *Direitos e Justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.
- LARA, Sílvia Hunold. "Os escravos e seus direitos". In: NEDER, Gizlene (org.). *História e Direito*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2007.
- _____. "Trabalho, Direitos e Justiça no Brasil". In: SCHMIDT, Benito Bisso (org.). *Trabalho, justiça e direitos no Brasil: pesquisa histórica e preservação das fontes*. São Leopoldo: Oikos, 2010.
- LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. São Paulo: Editora Brasileira, 1992.
- LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas. Esboço da indústria empresarial*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1994.
- LIMA, Nuno Miguel. *Os "homens bons" do liberalismo: os maiores contribuintes de Lisboa (1867-1893)*. Lisboa: Banco de Portugal, 2009.
- LINDEN, Marcel van der. "Rumo a uma conceituação histórica da classe trabalhadora mundial". *História*, vol. 24, n. 2, 2005.
- _____. *Workers of the world: essays toward a global labor history*. Leiden; Boston: Brill, 2011.
- LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- LINHARES, Hermínio. *Contribuição à história das lutas operárias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977.
- LOBO, Eulália Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital industrial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

_____.; STOTZ, Eduardo Navarro. "Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário -1880 a 1930". *Revista do Rio de Janeiro*. Niterói, n. 1, 1985.

MAGALHÃES, Marcelo de Souza. *A encenação da questão da higiene: o Conselho Municipal como teatro (Rio de Janeiro, 1892-1902)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 1999.

_____. "Calçamentos e batatas: o Conselho Municipal e a cidade (capital federal, 1892-1902)" In: ABREU, Martha et alii (orgs.). *Cultura política e leituras do passado: historiografia e ensino de história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. "O direito de ser africano livre na década de 1860 ou a lei de 1831 e a questão servil". In: NEDER, Gizlene (org.). *História e Direito*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2007.

MARAM, Sheldon Leslie. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

MARSHALL, T. H. *Cidadania e classe social*. Brasília: Senado Federal, Centro de Estudos Estratégicos, Ministério da Ciência e Tecnologia, 2002.

MARX, Karl. *Sobre a questão judaica*. São Paulo: Boitempo, 2010.

MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*. Rio de Janeiro: HUCITEC, 2004.

MATTOS, Marcelo Badaró (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto/ Faperj, 2004.

_____. *Experiências comuns. Escravizados e livres na formação da classe trabalhadora carioca*. Niterói: Tese apresentada ao Concurso para Professor Titular de História do Brasil da Universidade Federal Fluminense, 2004.

_____. "E. P. Thompson no Brasil". *Outubro. Revista do Instituto de Estudos Socialistas*. n. 14, 2006.

_____. "As greves na trajetória da classe trabalhadora brasileira". *Anais*

do GT Mundos do Trabalho / ANPUH – RS, 2007.

_____. *Escravidos e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MATTOS, Rômulo Costa. *Pelos pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2008.

MCKAY, John P. *Tramways and trolleys: the rise of urban mass transport in Europe*. Princeton: Princeton University Press, 1976.

MEADE, Teresa A. *"Civilizing" Rio. Reform and resistance in a Brazilian City, 1889-1930*. Filadélfia-PA: The Pennsylvania State University Press, 1989.

MEDEIROS, Lená Medeiros de. "Os processos de expulsão como fontes para a História da Imigração Portuguesa no Rio de Janeiro (19-7-1930)". In: MARTINS, Ismênia de Lima; SOUSA, Fernando (org.) *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006.

MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Evaristo de Moraes: Justiça e política nas arenas republicanas (1887-1939)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

MIYASAKA, Cristiane Regina. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura; Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011.

MOLLOY, Scott. *Trolley wars: streetcars workers on the line*. Durham: University of New Hampshire Press, 2007.

MOURA, Ana Maria da Silva. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

MUNAKATA, Kazumi. *A legislação trabalhista no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

NEVES, Maria Cecília Baeta. "Greves dos sapateiros de 1906 no Rio de Janeiro: notas de pesquisa". *RAE - Revista de Administração de Empresas*, vol. 13, n. 2, 1973.

- PACHECO, Ricardo de Aguiar. *O cidadão está nas ruas: representações e práticas acerca da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001.
- PÁDUA, José Augusto Valladares de. "A capital, a república e o sonho: a experiência dos primeiros partidos operários de 1890". *Dados*, vol. 28, n. 2, 1985.
- PANSARDI, Marcos Vinícius. *Republicanos e operários: os primeiros anos do movimento socialista no Brasil (1889-1903)*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp, 1993.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de imigração*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002.
- PEREIRA, Vantuil. "Ao Soberano Congresso". *Petições, requerimentos, representações e queixas à Câmara dos Deputados e ao Senado – os direitos do cidadão na formação do Estado Imperial brasileiro (1822-1831)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008.
- PERROT, Michelle. *Workers on strike. France, 1871-1890*. Nova Heaven/ Londres: Yale University Press, 1987.
- _____. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- POPINIGIS, Fabiane. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca, 1850-1922*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.
- QUEIROZ, Eneida Quadros. *Justiça Sanitária. Cidadãos e Judiciário nas reformas urbana e sanitária - Rio de Janeiro (1904-1914)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008.
- QUINTERNO, Hugo. "'Padres de la patria' contra 'hijos del pueblo'. Discursos y practicas Del régimen político argentino ante las huelgas y conflictos sociales en la Buenos Aires de 1909". *Anais do I Coloquio Internacional Greves e conflitos sociais no século XX*. Lisboa, 2011.
- RAISON, Déborah. *Ventos da Modernidade: os bondes e a cidade do Rio de Janeiro - 1850/1880*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/ IFCS, 2000.
- REIS, João José. "A greve negra de 1857 na Bahia". *Revista USP*, n. 18, 1993.
- _____. "De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição". *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002.
- _____. "O povo na rua e na Justiça, a construção da cidadania e luta por direitos: 1889-1930". In: SAMPAIO, Maria da Penha Franco (org.). *Autos da memória: a história brasileira no Arquivo da Justiça Federal*. Rio de Janeiro: Justiça Federal/ NDC-UFF, 2006.
- _____. "Perfil do imigrante português nos códices de legitimação e apresentação de passaportes na Polícia – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro". In: MARTINS, Ismênia de Lima; SOUSA, Fernando (org.) *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006.
- _____. (org.). *Brasileiros e cidadãos: modernidade política 1822-1930*. São Paulo: Alameda, 2008.
- _____. "Cidadania e luta por direitos na Primeira República: analisando processos da Justiça Federal e do Supremo Tribunal Federal". *Tempo*, vol. 13, n. 26, 2009.
- ROCHA, Oswaldo Porto. *A era das demolições*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.
- ROCHE, Maurice. "Citizenship, social theory and social change". *Theory and society*, vol. 16, n. 3, 1987.
- RODRIGUES, Edgar. *Trabalho e conflito: (pesquisa histórica - 1900-1935)*. Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1975.
- ROSENTHAL, Anton. "Streetcar Workers and the Transformation of Montevideo: The General Strike of May 1911". *The Americas*, Philadelphia, vol. 51, n. 4, 1995.
- RUPRECHT, Alfredo. *Conflitos coletivos do trabalho*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979.

- SANTOS, Ângela Moulin S. P. e MOTTA, Marly Silva da. "O 'bota-abaiixo' revisitado: o Executivo municipal e as reformas urbanas no Rio de Janeiro (1903-2003)". *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n.10, 2003.
- SANTOS, Francisco Agenor de Noronha dos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: *Jornal do Commercio*, 1934.
- SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/IFCH, 2009.
- SANTOS, Leonardo Soares dos. "Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX". *Mneme – Revista de Humanidades*, vol. 12, n. 30, 2011.
- SANTOS, Maia dos. *A carroça poveira: subsídios para sua história*. Maia: Maiadouro, 2002.
- SCHMIDT, Benito Bisso. "Os partidos socialistas na nascente República". In: FERREIRA, Jorge Ferreira; REIS, Daniel Aarão (orgs.). *A formação das tradições (1189-1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- SEWELL, Willian H. Jr. "How classes are made: critical reflexions on E. P. Thompson's theory of working-class formation". In: KAYE, Harvey; MCCLELLAND, Keith. *E. P. Thompson: Critical Perspectives*. Philadelphia: Temple University Press, 1990.
- SHORTER, Edward; TILLY, Charles. *Strikes in France: 1830-1968*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
- SILVA, Ana Paula Barcelos Ribeiro da. *Discurso jurídico e (des)qualificação moral e ideológica das classes subalternas na passagem à modernidade: Evaristo de Moraes (1871-1939)*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF, 2007.
- SILVA, Fernando Teixeira da. "Direitos, política e trabalho no porto de Santos". In: FORTES, Alexandre *et alii* (orgs). *Na luta por direitos: leituras recentes em história social do trabalho*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.
- SILVA, Lígia O. M.. *Movimento sindical operário na Primeira República*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp, 1977.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.
- SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998.
- SOARES, Luiz Carlos. "Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX". *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 8, n. 16, 1988.
- _____. "O 'Povo de Cam' na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX". Rio de Janeiro: Faperj / 7 Letras, 2007.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.
- SOUZA, Juliana Teixeira. *A autoridade municipal da Corte imperial: enfrentamentos e negociações na regulação do comércio de gêneros (1884-1889)*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/IFCH, 2007.
- _____. "Do uso da lei por trabalhadores e pequenos comerciantes na Corte Imperial (1870-1880)". In: AZEVEDO, Elciene *et alii* (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.
- SOUZA, Robério Santos. "Organização e disciplina do trabalho ferroviário baiano no pós-abolição". *Revista mundos do trabalho*. Florianópolis, vol. 2, n. 3, 2010.
- SOUZA, Samuel Fernando de. *Coagidos ou subornados: trabalhadores, sindicatos, Estado e leis do trabalho nos anos 1930*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/IFCH, 2007.
- _____. "A questão social é, principalmente e antes de tudo, uma questão jurídica': o CNT e a judicialização das relações de trabalho no Brasil (1923-1932)". *Cadernos AEL*, vol. 14, n. 26, 2009.

STANZIANI, Alessandro. "The legal status of Labour from the seventeenth to the nineteenth century: Russia in a comparative european perspective". *International Review of Social History*. Cambridge, vol. 54, n. 3, 2009.

STOTZ, Eduardo Navarro. "Os tempos do 'Maldito Rejume' – Reminiscências dos caixeiros do Rio de Janeiro". *História em Cadernos*, vol. 4, n. 1, 1986.

TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2007.

_____. "Cidadania e trabalhadores: a greve dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro em 1900". In: Gladys Sabina Ribeiro (org.). *Brasileiros e cidadãos: modernidade política 1822-1930*. São Paulo: Alameda, 2008.

_____. "Relações étnicas no setor de transporte: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)". *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 3, 2009.

_____. "Cenas de trabalho: carregadores negros na literatura de viajantes (Rio de Janeiro, 1808-1850)". In: MATTOS, Marcelo Badaró (org.). *Livros vermelhos: literatura, trabalhadores e militância no Brasil*. Rio de Janeiro: Bom texto/ FAPERJ, 2010.

_____. "Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)". In: GOLDMACHER, Marcela; MATTOS, Marcelo Badaró; TERRA, Paulo Cruz (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010.

THOMPSON, E. P. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. São Paulo: Paz e Terra, 1987.

_____. "A economia moral revisitada". In: _____. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001.

TURNER, Brian S. "Outline a theory of citizenship". *Sociology*, vol. 24, n. 2, 1990.

VALERIANO, Maya Damasceno. *O processo de precarização das relações de trabalho e a legislação trabalhista: o fim da estabilidade no emprego e o FGTS*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2008.

VICTOR, Márcio Ricardo Fonte. *Bondes, Crescimento Urbano e Conflitos: as disputas e os interesses presentes na expansão das linhas do Rio de Janeiro*. Trabalho de conclusão de curso. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2011.

VIEIRA, Antonio Lopes. *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1982.

WEID, Elisabeth von der. *O prefeito como intermediário entre o poder federal e o poder municipal na Capital da República*. Rio de Janeiro: CEH/ FCRB, 1984.

_____. "Características do mercado de trabalho no Rio de Janeiro e evolução da mentalidade operária (1870-1930)". In: MARANHÃO, Ricardo; SZMERCSÁNYL, Tamás (orgs.). *História das empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002.

_____. *A cidade, os bondes e a Light: caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF/ ICHF, 2010.





