

Os trabalhadores e as leis: as greves dos cocheiros no Rio de Janeiro (1873-1906)

Paulo Cruz Terra*

Esta comunicação apresenta alguns resultados da minha pesquisa de doutorado em andamento, sendo que esta tem como objeto as formas de organização e mobilização dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, entre 1873 e 1906. Até o momento, no cenário de paralisações ocorridas na cidade do Rio de Janeiro pude verificar que de 1873, data da primeira greve dos cocheiros e carroceiros, a 1906¹, recorte temporal desta pesquisa, eles realizaram 22 paralisações, sendo a categoria que mais empreendeu greves. Em segundo lugar, vieram os tecelões com 16 greves, seguidos pelos sapateiros, com 11.

O quadro acima 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, altamente qualificados e geralmente detentores de seus meios de produção.² Os cocheiros e carroceiros, no entanto, tiveram suas paralisações geralmente apenas citadas pelos estudos que trataram das greves.

Ao nos aproximarmos das mobilizações dos cocheiros e carroceiros, é possível encontrar que a questão salarial constituiu o objeto de metade das paralisações, sendo que algumas delas se deram conjugadas a outros motivos. Outra importante motivação das paredes da categoria foram as tentativas de normatização advindas do próprio

* Doutorando em história pela Universidade Federal Fluminense.

¹ 1906 é, portanto, um ano importante não só por que foi o da primeira greve organizada pela Sociedade de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, como também pela relevância no movimento operário, especialmente 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 –, fundação do Partido Operário Brasileiro – o primeiro formado com base nos sindicatos –, além da realização do Congresso Operário. Joseli Maria Nunes Mendonça. *Evaristo de Moraes: Justiça e política nas arenas republicanas (1887-1939)*. Campinas: Unicamp, tese de doutorado, 2004. 1906 é também um ano importante porque a partir de 1907 a Light passou praticamente a monopolizar o serviço de transporte por bondes, o que impactou diretamente na reconfiguração da força de trabalho empregada nesse serviço.

² Marcela Goldmacher. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. in: 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. p.120.

espaço de trabalho. As companhias de transporte de passageiros criavam constantemente regulamentos em que determinavam aspectos como a incidência de multas, os horários de trabalho, além de estipular o pagamento. Essas eram medidas que tentavam não só controlar e domesticar o trabalhador, como explorá-lo cada vez mais.

Não só a normatização dentro do espaço de trabalho foi alvo da ação dos trabalhadores, como também diversas medidas empreendidas pela Polícia e pela Câmara Municipal com o objetivo de controlá-los e regulá-los. Os cocheiros e carroceiros agiram diante das transformações que vivenciaram através, por exemplo, dos abaixo-assinados e declarações na imprensa. Agiram ainda através das greves, e cinco das paralisações dos cocheiros e carroceiros foram motivadas por leis e regulamentos, perfazendo 22,7% do total. As paredes em geral motivadas por leis durante o século XIX e a Primeira República, no entanto, receberam pouca atenção da historiografia.³

O objetivo da presente comunicação é justamente analisar as greves empreendidas pelos cocheiros e carroceiros relacionadas às leis e regulamentos. As paredes são consideradas aqui como espaços privilegiados para entender as diversas interpretações dos atores envolvidos sobre as leis e regulamentos, e como essas interpretações muitas vezes entraram em choque.

Em 1873, a Câmara Municipal do Rio de Janeiro pretendia que o serviço de remoção de lixo das casas particulares fosse feito por uma empresa, ao invés de carroceiros autônomos. Ao consultarem o Conselho de Estado sobre a questão, o mesmo informou que a “remoção do lixo de uma populosa capital como a do Rio de Janeiro, influindo considerável e diretamente na salubridade publica, não pode ser reputado objeto de livre indústria e concorrência”.⁴ O contrato acabou sendo firmado com Domingos Ramos Mello.

Iniciou-se, então, uma ampla discussão na imprensa se a empresa teria o direito, ou não, de monopolizar o serviço. Um dos motivos alegados foi a decisão do Ministro

³ Alexandre Fortes analisou as greves gerais realizadas em Porto Alegre na Primeira República e apontou como elas representavam momentos privilegiados da redefinição e explicitação das variadas formas que o movimento operário se relacionava com o direito e a lei. Alexandre Fortes. “Os direitos, a lei e a ordem. Greves e mobilizações gerais na Porto Alegre da Primeira República”. in: Silvia H. Lara e Joseli Maria Nunes Mendonça (orgs.). *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2006. No entanto, um grande silêncio há na historiografia social do trabalho sobre como os trabalhadores lidavam com leis e regulamentos que tentavam controlar suas ocupações, antes mesmo da aprovação de qualquer lei trabalhista.

⁴ *Jornal do Commercio*, 30/03/1873, p.2.

do Império, que modificou um dos artigos do contrato acrescentando que a remoção do lixo das casas particulares poderia também ser feita pelos empregados ou outras quaisquer pessoas. Em uma carta publicada no dia 22 de fevereiro de 1873, o advogado dos carroceiros argumentou que o Ministro salvaguardou assim 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”.⁵

A Câmara Municipal mesmo assim manteve o monopólio da empresa e começou a perseguir os carroceiros que realizavam o serviço por conta própria. Cerca de 30 carroças foram levadas para o depósito, impedindo que os trabalhadores exercessem sua função, e a Câmara apresentou ainda a ordem de cassar as licenças que permitiam que eles trabalhassem. Os carroceiros, por sua vez, deixaram de recolher os lixos das casas e a pressão feita pela população, preocupada com o surto de febre amarela, levou a Câmara a novamente conceder as licenças aos carroceiros. Estes, no entanto, fizeram uma greve objetivando garantir que as licenças não fossem caçadas mais uma vez. Como o lixo se acumulou na cidade, eles conseguiram a garantia da Câmara e a empresa foi destituída.⁶

A greve se mostrava assim uma saída encontrada pelos trabalhadores para tentar deter um processo que ocorria nos serviços básicos da cidade como um todo, e consistia na concessão municipal de monopólios a determinadas empresas. A estratégia dos carroceiros – que incluía também as recorrentes argumentações publicadas nos periódicos – representava, portanto, a luta contra a entrada da nova lógica de trabalho, em que eles seriam destituídos de suas ferramentas de trabalho, passando a condição de empregados.

Em fevereiro de 1876, os carroceiros novamente realizaram uma greve, só que nesse caso contra uma postura que os obrigava a recolherem o lixo das casas até as nove horas da manhã. Luiz Fortunato Filho, advogado dos carroceiros, escolheu os jornais para defender os interesses dos trabalhadores, e apontou que a imprensa era o tribunal

⁵ *Jornal do Comércio*, sábado, 22 de fevereiro de 1873, p.2.

⁶ *Jornal do Commercio*, 23/02/1876, p.2. A não implementação da empresa no recolhimento do lixo nas casas particulares se deu, em parte pela ação grevista dos carroceiros que realizavam esse serviço de forma autônoma, e em parte, porque a empresa não cumpriu alguns requisitos do contrato.

da opinião pública.⁷ Se os carroceiros não foram ouvidos antes sobre suas queixas contra a dita postura, e ele afirmou que as reclamações foram divulgadas por ele nos jornais, o governo não poderia naquele momento ignorar a imprensa e a opinião pública.

O mesmo advogado denunciou que o fiscal de Sacramento estaria perseguindo 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 dito fiscal estava fazendo com as carroças que recolhiam os lixos das casas, deixando, no entanto, que as carroças de limpeza pública realizassem seu serviço após esse horário. Sendo assim, as conseqüências da referida postura, como as multas, consideradas injustas, as carroças no depósito, fato apontado como sem lei que o autorizasse, e principalmente a limitação do serviço até as horas da manhã, foram apontadas como as razões da parede dos carroceiros.

Os carroceiros que atuavam no recolhimento do lixo eram, como mencionado anteriormente, trabalhadores autônomos e essa característica foi muito frisada na imprensa a favor deles. Na *Gazeta de Notícias*, do dia 15 de fevereiro de 1876, foi exposto:

“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 não de trabalhar se quiserem? Como impor um dever àqueles que não concedem direitos?”⁸

Na argumentação acima está a idéia de que os carroceiros só possuíam deveres, como licenças e impostos, e em contrapartida a Câmara não lhes garantia nenhum direito, pensado como garantia. Seguindo o raciocínio, a *Gazeta* afirmou que a Câmara não previu a hipótese de que os carroceiros não se sujeitariam as imposições dessa instituição, porque ela não tinha o direito de fazê-las, e teriam dito os trabalhadores:

⁷ *Jornal do Commercio*, 21/02/1876, p.1.

⁸ *Gazeta de Notícias* 15/02/1876, p.1.

“o serviço feito desse modo não nos pode deixar vantagem, e nós não estamos encarregados de velar pela higiene da cidade; trabalhamos para ganhar o pão que comemos; se quiserem que continuemos a trabalhar como trabalhamos, continuaremos; senão, não”.⁹

O fato de deterem os instrumentos de trabalho – e, portanto, serem donos de seu tempo e ganhos – mostra que as greves não eram realizadas somente por empregados contra patrões. Por outro lado, indica 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 ainda mais porque o lixo que deixou de ser recolhido das casas foi associado com o aumento do já assustador número de mortes por causa da febre amarela. Antes mesmo da paralisação, uma carta publicada de um leitor publicada no *Jornal do Commercio*, mencionava que preocupava “os pacíficos cidadãos, que vêem sobre suas cabeças (...) um medonho espectro, figurado na horrída imagem da febre amarela”.¹⁰ A *Gazeta de Notícias* considerou a postura da Câmara que obrigava a retirada absurda, até mesmo porque ela 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”.¹¹

O ostensivo apoio da imprensa, o lixo acumulado pelas ruas e o aumento do caso de febre amarela fizeram que os carroceiros saíssem mais uma vez vitoriosos. Segundo a *Revista Illustrada*, em 19 de fevereiro de 1876, “afinal a Câmara Municipal, a polícia e o ministério do Império tiveram de dar mãos a palmatória da nobre classe carroceiral” e a postura acabou sendo revogada.¹² Ironicamente, logo após o fim da greve a Câmara, que saiu derrotada, voltou a discutir novamente uma empresa que monopolizasse o serviço de retirada do lixo das casas particulares. Naquele momento era mais importante

⁹ *Gazeta de Notícias* 15/02/1876, p.1.

¹⁰ *Jornal do Commercio* 14/01/1876, p.2.

¹¹ *Gazeta de Notícias* 15/02/1876, p.1

¹² *Revista Illustrada*, 19/02/1876.

do que nunca que o serviço não continuasse nas mãos daqueles carroceiros que haviam sido sucessivamente vitoriosos, e conseguiram frear as tentativas da Câmara de tentar controlar e até mesmo suprimir o seu trabalho.

Se as greves mencionadas até aqui estavam relacionadas aos carroceiros de lixo e as relações deles com o governo municipal, a paralisação de dezembro de 1890 foi feita por cocheiros e carroceiros, autônomos e empregados de companhias e cocheiras, e teve como motivação alguns artigos do Código Penal. Grande parte dos jornais cariocas, no entanto, afirmou que os trabalhadores não reclamavam aspectos presentes no Código. Segundo o *Jornal do Commercio*, por exemplo, os cocheiros e carroceiros alegavam que a greve 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 até a afirmar que o governo os mandaria degredados para Fernando de Noronha. O periódico indicou que não havia o menor fundamento o motivo alegado na paralisação já que as penas que eles mencionavam não estavam previstas no artigo 298 do Código Penal. Esse artigo, segundo o jornal, afirmava 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.¹³

As alegações dos cocheiros e carroceiros foram consideradas pelo *Jornal do Commercio* como fantasiosas e deveriam, portanto, ter sido malevolamente inventadas “por especuladores miseráveis, que vivem da simplicidade dos trabalhadores” e teria causado séria impressão no espírito “dócil dos pobres cocheiros”.¹⁴ 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 dois de dezembro de 1890, o chefe de polícia teria sido informado que os cocheiros e carroceiros deixariam de trabalhar por causa dos boatos que não passavam de “um estratagema indigno, criado nas trevas por inimigos da pátria, que nem mesmo mediram as conseqüências da ignomínia, iludindo aos cocheiros e

¹³ *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p.1.

¹⁴ *Ibidem*.

exacerbando o espírito público”.¹⁵ Os inventores do boato que manipularam “esses bons trabalhadores” foram classificados nesse caso como inimigos da República, e essa afirmação combina justamente com a posição de defensor do regime republicano de *O Paiz*. É preciso levar em conta ainda que a instituição republicana estava recém-criada no país, e se isso, por um lado, representava para os trabalhadores o anseio de participar do novo regime, por outro, no entendimento das elites no poder qualquer movimento que fugisse a “ordem” era visto como inimigo do regime.

A voz dissonante neste contexto foi a edição do mesmo dia da *Gazeta da Tarde*. Esse 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, e pediu a revogação ou atenuação dos mesmos.¹⁶

Ao consultar o Código Penal encontrei que o artigo 295 estava inserido dentro do Título X, que versava sobre os crimes contra a segurança de pessoa e vida, e no Capítulo I, sobre homicídio. O artigo afirmava:

“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”.¹⁷

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 que o exposto pelos periódicos. Os acidentes envolvendo veículos eram constantes, e representavam um dos maiores pontos de conflito entre os trabalhadores e os usuários, sendo os primeiros culpabilizados e

¹⁵ *O Paiz*, 02/12/1890, p.1.

¹⁶ *Gazeta da Tarde*, 02/12/1890, p.2.

¹⁷ Código Penal de 1890, verificado no site: http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html (visto no dia 18/01/2011).

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 conduziam os carros qualquer lei que incidisse sobre esse aspecto.

De qualquer forma, a passagem da *Gazeta da Tarde*, citada acima, 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.¹⁸ Ao apontarem exatamente os artigos a que iam contra, os trabalhadores desmentiam a afirmação publicada no jornal *Diário de Notícias* de que não era o Código Penal que era argumentado pelos cabeças da greve “principalmente porque o código ainda é pouco conhecido, mesmo por parte da gente letrada do país”.¹⁹

Se nas greves anteriores os carroceiros do lixo haviam sido vitoriosos, o mesmo não ocorreu na greve de 1890. No relatório do Ministro da Justiça referente a 1890, ele citou na parte sobre tranqüilidade pública a greve dos cocheiros e carroceiros como um dos dois fatos que puseram em sobressalto a população da capital. Nesse documento, os trabalhadores novamente foram descritos como manipulados e que tiveram sua ignorância explorada por “agitadores vulgares”. Segundo o relatório, o pretexto invocado “era a severidade das disposições, posteriormente modificadas, do art. 204 do novo Código Penal”.²⁰

Em nove 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 numa nova escravidão. Os artigos eram relativos ao

¹⁸ A publicação dessa notícia, no entanto, não fez com que a *Gazeta* se mostrasse condescendente com a greve. No dia três de dezembro, o periódico anunciou que a paralisação acabava e que ela 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.

¹⁹ *Diário de Notícias*, 03/12/1890, p.1.

²⁰ *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.

capítulo VI que trata dos crimes contra o trabalho e, embora não tivesse mencionado a palavra, tratam da greve.

O mesmo Centro do Partido Operário havia publicado na *Gazeta de Notícias* uma nota durante a greve dos cocheiros e carroceiros de que não foi um dos organizadores da paralisação, tida como responsável por “lastimáveis acontecimentos”.²¹ Sendo assim, a vontade atendida foi a do Centro do Partido Operário e não as reivindicações dos cocheiros e carroceiros, já que em nenhum momento foi mencionado que eles iam contra 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 nos artigos relativos às greves.

A parede iniciada em 15 de janeiro de 1900, por sua vez, teve como o estopim o regulamento da Polícia sobre o setor de transporte de veículos e seus trabalhadores, expedido em dezembro de 1899. A própria data em que estourou a greve estava relacionada com esse regulamento, já que o dia 15 era o último prazo para que os trabalhadores cumprissem as determinações.²²

O jornal *Gazeta de Notícias* apontou que a parede foi conseqüência da falta de esclarecimentos prévios, por parte da Polícia, de detalhes do novo regulamento. Segundo o periódico, não era possível compreender por que aquela instituição não se pronunciava a respeito do boato que corria de que os cocheiros seriam fotografados por esta instituição.²³

Apesar de o governo ter tratado a obrigação da fotografia como boato, o *Jornal do Brasil* expôs que para os trabalhadores essa era uma exigência real. Embora não estivesse presente 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.

A obrigatoriedade da fotografia foi uma questão de fato no período da greve, o que levou, por exemplo, o Chefe de Polícia a lançar, logo no primeiro dia da greve, um boletim deixando claro que o novo regulamento de inspeção de veículos não “determina

²¹ *Gazeta de Notícias*, 03/12/1890, p.2.

²² Tive a oportunidade de analisar esse conflito específico no capítulo: 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.

²³ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p.1.

que os cocheiros sejam fotografados”.²⁴ 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 a liberdade de escolha de seus fotografos”.²⁵

Mas por que deixar-se fotografar na Polícia era considerado pelos trabalhadores como algo ruim? Todos os jornais indicaram que esse era um procedimento dispensado, até então, aos gatunos. O *Jornal do Brasil* expôs que um funcionário do serviço de antropometria da Polícia escreveu que a foto servia justamente para identificação, para que o sujeito não aparecesse com qualquer nome que lhe ocorresse.²⁶ Dessa forma, ao serem obrigados a tirarem retratos, os cocheiros se viam comparados aos larápios.

A demanda dos cocheiros pelo fim da exigência da fotografia estava ligada, portanto, ao aspecto simbólico que essa representava. Se para as autoridades ela era apenas uma proposta infundada – já que a fotografia não constava no texto do regulamento –, os trabalhadores alegaram que ela era sim exigida pelas companhias, e até mesmo pela inspetoria de veículos.

Após o término da paralisação, no dia 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 apresentou que essa defesa de interesses ia além “dos limitados fins definidos em seus estatutos”. Essa associação foi criada em 17 de abril de 1881, e constava no seu estatuto a função de “socorrer os associados e suas famílias”.²⁷

A petição entregue pelos trabalhadores comentava diversos aspectos do regulamento policial. Ela trazia ainda a denúncia de extorsões por parte da Inspetoria de Veículos na cobrança dos emolumentos previstos. Segundo o documento, era feita uma

²⁴ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p.1. O ministro da justiça, Epitácio Pessoa, considerou a greve injusta, entre outros motivos, por que o regulamento não mencionava a fotografia. *Jornal do Brasil*, 16/01/1900, p.1.

²⁵ *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p.3.

²⁶ *Jornal do Brasil*, 16/01/1900, p.1. Erika Arantes apontou como o trabalhador do porto Antonio Mina se apresentava de diferentes formas nos depoimentos policiais, mostrando que essa podia sim ser uma estratégia da classe trabalhadora diante da constante investida policial. 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/ICHF, 2010.

²⁷ “Estatuto da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros”. *Diário Oficial*, novembro de 1906.

cobrança de 20\$ a mais do que aquilo a que eram obrigados, já que o artigo 13 previa o pagamento de 5\$ de matrícula para os condutores de carros de quatro rodas e 3\$ para qualquer outro. 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\$500, o que ainda excedia ao estabelecido.

Após a denúncia, feita pelo documento da associação dos cocheiros, de cobranças indevidas por parte da inspetoria de veículos, os periódicos noticiaram amplamente o escândalo. No dia 19 de janeiro, o *Jornal do Commercio* publicou na íntegra o requerimento dos cocheiros. Na edição do dia 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.”.²⁸

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*”.²⁹ 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, Epitácio Pessoa, fez um despacho em que acatava todos os pedidos de mudança indicados na representação enviada pela Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros.

Já no início da greve de janeiro de 1904, o jornal *O Paiz* informou que os fundamentos da greve não eram conhecidos e que havia versões desencontradas, alguns “atribuindo a fixação de um limite de peso máximo para as cargas das carroças, e

²⁸ *Gazeta de Notícias*, 23/01/1900, p.1.

²⁹ Arquivo Nacional (AN), GIF1- 6C46. 19/01/1900- Gabinete do Chefe de Polícia.

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”.³⁰ Esse imposto foi votado pela Câmara Municipal em 1902, mas a cobrança só foi levada a cabo pelo prefeito Pereira Passos.

O Paiz indicou que a taxa de 3\$ por animal deveria ser paga pelos proprietários das carroças, mas eles exigiam de seus empregados o desconto de 10\$ a 5\$ 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”. Os patrões, portanto, foram tidos como os reais promotores da parede, já que, ao taxarem indevidamente os empregados, teriam os induzido ao levante com o propósito de que o imposto deixasse de ser cobrado.

Os cocheiros e carroceiros reclamavam um imposto que não lhes era obrigação pagar, 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. No entanto, 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 obter o seu objetivo com a greve, que era deixarem de ser onerados.

As diversas paralisações dos cocheiros e carroceiros contra leis, regulamentos e impostos, mencionadas acima, ganharam qualificações específicas nos jornais cariocas de grande circulação do período. A tentativa dos periódicos foi desqualificar os trabalhadores quando eles se insurgiam contra esses motivos através de afirmações de que os cocheiros e carroceiros não compreendiam o objeto a que se referiam, haviam sido manipulados ou alegavam pontos que não constavam nos documentos.

É importante pensar que os jornais constituíam-se em importantes formadores da opinião pública. No fim do século XIX, as principais folhas diárias cariocas passaram por transformações que lhe atribuíram características empresariais. Com isso, expandiu-se ainda mais o número de leitores. O poder de intervir nos acontecimentos através da formação da opinião pública dos principais matutinos do Rio de Janeiro pode ser

³⁰ *O Paiz*, 10/01/1904, p.1.

medido pelo fato de tirarem juntos, em 1900, cerca de 150 mil exemplares, em uma cidade com 621.565 habitantes.³¹

O motivo de um posicionamento mais crítico dos jornais em relação aos trabalhadores, quando eles lutavam contra as leis ou regulamentos, pode ser vislumbrado nas passagens a seguir. A primeira consiste em um comentário do jornal *Diário de Notícias* sobre a greve feita pelos cocheiros em 1890 contra alguns artigos do código criminal: “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**”.³² Ao opinar sobre a mesma paralisação, o *Jornal do Commercio* expôs 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”.³³

As citações parecem exprimir a idéia de que, de forma geral, um regulamento ou lei não eram razões habituais e justas para uma greve. Dessa forma, considerava-se 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 e representavam interesses dos patrões e do governo. Sendo assim, quando a paralisação pretendia ganhos financeiros, julgava-se o comportamento dos grevistas, contudo o motivo não era muito problematizado.

Alguns jornais, no entanto, podiam apresentar uma imagem diversa. Esse foi o caso da *Gazeta da Tarde*, que reproduziu um trecho sem nenhum comentário, o que mostra que endossava as afirmações feitas pelo periódico *Nova Pátria* 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

³¹ Marialva Barbosa. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000. p.24.

³² *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p.1. Grifo meu.

³³ *Jornal do Commercio*, 04/12/1890, p.1. Grifo meu.

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 a lei”.³⁴

A passagem acima é uma interpretação interessante sobre as greves contra as leis. Ela aponta as diferentes razões que fizeram com que os trabalhadores deixassem de ver as leis e as normas com respeito servil, como a de que elas emanavam da vontade de um grupo restrito e de que serviam a interesses “nem sempre confessáveis”. Ao desmitificarem as leis e normas, os trabalhadores podiam e deviam vê-las como arenas em que deveriam lutar.

Os estudos que trataram das greves ocorridas no Rio de Janeiro no século XIX e primeiras décadas do XX, por sua vez, parecem também não ter considerado aquelas contra medidas das instituições do governo como habituais e justas, já que não se dedicaram a analisá-las. No entanto, 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 parede, no entanto, foi uma das ações empreendidas pelos trabalhadores diante das tentativas de regulamentação e controle do exercício de seu ofício, que eram empreendidas por diferentes esferas, como a Polícia e a Câmara Municipal.

Ao longo do século XIX e início do XX foi possível encontrar constantes requerimentos e abaixo-assinados enviados a Câmara Municipal por trabalhadores ligados ao setor de transporte. Tanto os requerimentos, quanto as greves, revelam como os trabalhadores lidavam com as leis e as normas, além de podermos observar as visões que eles tinham do que era justo e como lutavam para alcançá-las. Mas representam

³⁴ Matéria reproduzida na *Gazeta da Tarde*, 10/12/1890, p.1.

estratégias diferentes. Enquanto as petições enviadas a Câmara tinham um tom de súplica, as paredes representavam uma forma de conflito direto, tendo os trabalhadores, de um lado, e os patrões e o poder público, de outro. Os benefícios e direitos deixaram de ser vistos pelos trabalhadores como favores das instituições do governo ou dos patrões, e passaram a ser obrigações.

Mesmo no caso das greves, o recurso a petições continuou a ser utilizado como meio de negociar com o poder público. Embora estivesse presente o reconhecimento da legitimidade e importância da autoridade a quem enviavam o documento, o tom não era de súplica. Até porque as petições eram geralmente enviadas após a greve, em que os trabalhadores já haviam tido a oportunidade de demonstrar a sua força de combate. Se os abaixo-assinados enviados a Câmara exigiam certo grau de identificação e organização dos trabalhadores, as paralisações demandavam uma articulação maior ainda entre eles.

Dessa forma, é possível verificar que as leis e regulamentos mencionados nesta comunicação estavam inseridos em um esforço das autoridades públicas de introdução dos trabalhadores do transporte na lógica de trabalho capitalista. A monopolização de alguns serviços essenciais da cidade, como a retirada de lixo das casas particulares e o trânsito de pessoas, por alguns empresários contou não só com as “leis de mercado”, mas principalmente com as leis de diversas esferas governamentais. A legislação estava, portanto, relacionada à expropriação dos meios de produção dos trabalhadores e na conseqüente transformação destes em empregados. A legislação se aliava ainda com o controle sobre os trabalhadores, garantindo assim bons empregados para as empresas.

Contudo, a legislação não é vista somente como instrumento de dominação de classe, mas também como um campo de conflito. O processo de transformação social, que incluía principalmente a introdução dos trabalhadores na nova lógica de trabalho, não passou despercebido pelos agentes nele envolvidos, incluindo os trabalhadores, que encontraram nas greves uma importante forma de luta e expressão.