

Como se contam as greves? Em busca das paralisações dos cocheiros e carroceiros ocorridas no Rio de Janeiro (1870-1906)

*Paulo Cruz Terra*¹

Resumo: Neste artigo abordo a busca pelas greves realizadas pelos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, entre 1870 e 1906, objeto da minha pesquisa de doutorado. No decorrer do processo, pude verificar que mais do que procurar quantas paralisações haviam ocorrido, estava em jogo as escolhas que faria para interpretar essas mobilizações, bem como as próprias definições do que era greve.

Palavras-chave: Greves. Rio de Janeiro. Transporte. Pesquisa.

Abstract: In this paper I present the search for the strikes carried out by coachmen and carters in Rio de Janeiro, between 1870 and 1906, the subject of my doctoral research. In the process, I could verify that rather than seeking for how many stoppages had occurred, the issue at stake was the choices to interpret these demonstrations, as well the definitions about strikes.

Keywords: Strikes. Rio de Janeiro. Transport. Research.

¹ Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense, onde atualmente realiza o pós-doutorado.

Em 2008, iniciei meu doutoramento na Universidade Federal Fluminense. O projeto tinha como objetivo investigar as associações e greves realizadas pelos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, entre 1870 e 1906. Com esse propósito em mente, a minha primeira missão foi encontrar quantas paralisações haviam sido feitas por essa categoria de trabalhadores no referido espaço urbano e recorte de tempo.

No presente artigo, pretendo explorar justamente o percurso que realizei para encontrar as greves dos cocheiros e carroceiros. No decorrer do processo, pude verificar que mais do que procurar quantas paralisações haviam ocorrido, estava em jogo as escolhas que faria para interpretar essas mobilizações, bem como as próprias definições do que era greve.

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.² Foi importante verificar

não só como os diversos autores contavam as greves em termos numéricos, mas também como as interpretavam.

Hemínio 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 citados 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 se recusaram “a continuar no trabalho, sem que fossem soltos três dos seus parceiros, que haviam sido presos por desobediência às ordens do mesmo estabelecimento”.³ A paralisação dos escravos, no entanto, foi chamada de levante e a primeira parede do Rio, talvez do Brasil, foi identificada como sendo a dos tipógrafos, feita em 1858. Segundo Linhares, ocorreram 16 paralisações no Rio de Janeiro entre 1858 e 1906, sendo três ligadas a cocheiros e carroceiros, e as informações sobre elas são bem telegráficas. Sobre o ano de 1900, foi exposto somente que havia “referências a uma grande greve de cocheiros”.⁴ Para 1903, grande “greve de vinte e cinco mil cocheiros e carroceiros, no Rio. Paralisou

² 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 século XX, e são citadas no presente artigo, é importante mencionar também outros estudos que tratam de categorias ou greves específicas. Esse é o caso do artigo de Maria Cecília Baeta Neves sobre a greve dos sapateiros em 1906. 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; Da mesma autora, um artigo que aborda a paralisação organizada pela Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “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 VITORINO, Artur José Renda. “Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipográficos de 1858 no Rio de Janeiro”. *Cadernos AEL*, vol. 6, n. 10/11, 1999.

³ LINHARES, Hermínio. *Contribuição à história das lutas operárias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977, p. 32.

⁴ *Idem, Ibidem*, p. 39.

tudo”.⁵ 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”.⁶

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.⁷ Rodrigues apontou que os aspectos econômicos foram importantes motivações para as paradas 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”.⁸ Ele afirmou ainda que as mobilizações, até 1900, tinham caráter praticamente econômico e eram “puramente de reivindicação salarial”.⁹ 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.¹⁰

⁵ *Idem, Ibidem*, p. 45.

⁶ *Idem, Ibidem*, p. 47.

⁷ Rodrigues tratou ainda da questão dos sindicatos e condições de vida dos trabalhadores. RODRIGUES, Edgar. *Trabalho e conflito: (pesquisa histórica - 1900-1935)*. Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1975, p. 31.

⁸ *Idem, Ibidem*, p. 60.

⁹ *Idem, Ibidem*, p. 39.

¹⁰ 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”. *Idem, Ibidem*, p. 39.

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.¹¹ 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.

O esforço maior de sistematização de dados e também de criação 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.¹² Os ciclos econômicos (sete para o período de 1889 a 1930) foram estudados a partir de indicadores relativos ao câmbio, tarifas, falências, investimen-

¹¹ *Idem, Ibidem*, p. 31.

¹² LOBO, Eulália L. M.; STOTZ, Eduardo Navarro. “Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário -1880 a 1930”. *Revista do Rio de Janeiro*, n. 1, 1985, p. 61.

tos, 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 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 os dados, sendo que a primeira greve lá mencionada foi também a dos trabalhadores gráficos, só que ocorrida em 1855.¹³ 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.

O Grupo de Pesquisa Mundos do Trabalho da Universidade Federal Fluminense, coordenado pelo professor Marcelo Badaró Mattos, 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 2004.¹⁴

¹³ LOBO, Eulália L. M. *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.

¹⁴ 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.

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, considerado como “período inicial do processo de formação da classe trabalhadora carioca”.¹⁵ 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 pólos 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 avaliou que não seria estranho que nele ocorressem diversas paralisações, “que se transformaram em conflitos de razoáveis dimensões”.¹⁶ Mattos analisou o exemplo da mobilização organizada pelos cocheiros e condutores da Companhia Carris Urbanos, de março de 1898. Ao indicar alguns comentários dos jornais sobre a mesma, ele expôs o impacto das paredes na consciência conservadora dominante.

Marcela Goldmacher, por sua vez, escreveu um capítulo específico sobre as greves ocorridas no Rio de Janeiro entre 1890 e 1906. Nele, as paralisações foram estudadas em termos quantitati-

¹⁵ *Idem*. “Greves e repressão policial aos sindicatos no processo de formação da classe trabalhadora carioca (1850-1910)”. In: *Idem* (org.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. *Op. cit.*, p. 9.

¹⁶ *Idem*, *Ibidem*, p. 34.

vos, apresentando-se as categorias mais ativas, anos de maior concentração de paralisações e motivos mais frequentes das mesmas. Ela finalizou o capítulo com uma discussão mais detalhada de duas paredes que seriam emblemáticas dos períodos em que foram feitas: a dos trabalhadores da estrada de ferro Central do Brasil, de 1892, e a dos sapateiros, de 1906.¹⁷

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 de forma geral em um parágrafo, e Goldmacher expôs que estavam 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.¹⁸

Já em sua dissertação, as greves apareceram como mais um elemento entre vários com o objetivo de analisar as “interfluências entre o contexto político de consolidação do regime republica-

no, as diversas formas de orientação do movimento operário, por meio de partidos e associações, e as formas de luta dos próprios trabalhadores”.¹⁹ Adotando uma visão 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 afastou-se da visão de 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 dos tecelões, com 16 manifestações. As paralisações dos trabalhadores do transporte, todavia, não foram comentadas no texto.

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. É possível verificar que as pesquisas ao longo do tempo foram avançando no número de paredes encontradas. As mudanças também ocorreram nas abordagens sobre as mesmas. Se nos trabalhos de Rodrigues e de Lobo e Stoz a economia aparecia como o principal fator explicativo das mobili-

¹⁷ GOLDMACHER, Marcela. “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*. Op. cit.

¹⁸ *Idem, Ibidem*, p. 121.

¹⁹ *Idem. Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF/ ICHF, 2005, p. 1.

zações, nos de Mattos e de Goldmacher, foram levados em conta 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.²⁰ A intenção era conseguir um maior número de informações sobre as greves, mas também investigar as diversas formas pelas quais essas paralisações eram narradas.²¹ A imprensa não foi vista apenas como fonte de informação sobre as paralisações dos cocheiros e carroceiros, mas como parte importante dos acontecimentos. Enquanto representantes e formadores da opinião pública²², a imprensa interferia na sociedade tanto pelas posições que divulgava e pelo modo que o fazia, quanto por aquilo que omitia.²³

²⁰ A busca se deu tanto em jornais operários quanto os da chamada “grande imprensa”. Contudo, nos periódicos operários a que tive acesso consegui poucas informações sobre as greves.

²¹ As informações sobre a imprensa do Rio de Janeiro foram pesquisadas principalmente em: BARBOSA, Marialva. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000; SODRÉ, Nelson Werneck. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

²² 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”. 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, p. 205.

²³ 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, FFLCH/ USP, 1976, p. V. Segundo esta autora, 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”.

Por meio da leitura de jornais diversos, 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.

Vale destacar que a procura por greves dos cocheiros e carroceiros não foi feita apenas nos jornais, mas ainda nos documentos oficiais. Porém, ao contrário da França, que tinha uma documentação oficial responsável por trazer estatísticas das greves²⁴, 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 reinava no país a tranquilidade pública. No documento referente a 1876, por exemplo, ano em que os carroceiros deixaram de recolher o lixo das casas particulares, um debate amplo foi travado na imprensa, foi exposto que: “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”.²⁵

²⁴ TILLY, Charles; SHORTER, Edward. *Strikes in France: 1830-1968*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978, p. 353

²⁵ *Relatório do ano de 1876 apresentado a Assembléia 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.

A imagem de que a ordem pública era garantida pela índole pacífica do brasileiro apareceu também no regime republicano.²⁶ Mesmo nos períodos 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 minunciosamente narradas no relatório do Chefe de Polícia”.²⁷ Já as paralisações dos cocheiros e carroceiros apareceram 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 da parede realizada 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 no contato direto com outros pesquisadores. Em uma conversa com a historiadora Elciene Azevedo, ela mencionou uma greve de carroceiros no Rio

de Janeiro realizada em 1876. Ao analisar os periódicos que relataram essa parede foi possível chegar a mais uma paralisação de carroceiros que não apareciam nas obras sobre as greves cariocas: a de novembro de 1873, perfazendo um total de 22 paralisações.

As 22 paralisações que encontrei tornaram os cocheiros e carroceiros os trabalhadores que mais realizaram paralisações no período analisado. Eles foram seguidos pelos tecelões, com 16 greves, e pelos sapateiros, com 11.²⁸ No entanto, qual a importância de encontrar cocheiros e carroceiros como principais promovedores de paralisações? A primeira é questionar 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.²⁹ O fato de os trabalhadores do transporte se diferenciarem das profissões mencionadas, como pela característica de exercerem seu ofício no espaço público, traz novos questionamentos, ainda mais por que eles tiveram suas paredes geralmente apenas citadas pelos estudos que trataram das paralisações.

²⁶ Relatórios dos Ministros da Justiça referentes aos anos de 1898 e 1899.

²⁷ *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.

²⁸ 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.

²⁹ GOLDMACHER, Marcela. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. *Op. cit.*, p. 120.

Além disso, encontrar a categoria dos trabalhadores do transporte como principal organizadora de greves possibilita rever um posicionamento acerca deles presente em parte da bibliografia. Cocheiros e carroceiros foram tidos como exemplares do que poderia ser chamado de socialismo carioca, cuja imagem foi analisada, em algumas obras, como sendo menos combativo e consciente do que o considerado como o “verdadeiro” militante operário da Primeira República, ligado ao anarquismo.³⁰ Os dados que encontrei permitem, portanto, repensar certos estereótipos criados acerca do movimento operário.

O fato de focar uma categoria específica ao longo do tempo permitiu ainda realizar uma abordagem mais detida das paralisações do que os estudos anteriormente mencionados, em que as greves apareciam mais como estatísticas e tabelas. Procurei analisar as mobilizações de perto na tentativa de buscar os significados que elas poderiam ter para os múltiplos atores envolvidos. Busquei entender quem eram estes homens que paravam o trabalho, quais as solidariedades e conflitos internos a categoria, além das ações empreendidas e as interpretações que elas poderiam suscitar.

A análise das paredes dos trabalhadores do transporte possibilitou também rever algumas definições mais gerais sobre

greve. Marcia de Paula Leite, em obra intitulada *O que é greve*, afirmou que esse tipo de mobilização objetivava “pressionar seus empregadores para obter aumentos salariais e ou melhor condição de trabalho”.³¹ Um problema dessa definição é considerar que todo trabalhador que empreende paralisações tem necessariamente um patrão, e que a pressão seria exercida contra esse. Na minha pesquisa, encontrei diversas mobilizações de cocheiros e carroceiros que foram feitas por trabalhadores que atuavam por conta própria, que não se ancaixariam nos termos colocados por Leite, pois a pressão não era exercida sobre os patrões mas sobre o Estado. Sendo assim, a greve não era uma forma de protesto apenas dos trabalhadores livres assalariados e, como propôs Marcel van der Linden, era também uma manifestação de outros trabalhadores subalternos, isto é, aqueles que trabalhavam por conta própria, o lumpem-proletariado e os escravos.³²

Os objetivos apontados por Leite também são um pouco restritivos, pois as paredes aparecem relacionadas a aspectos econômicos e questões que incidem sobre o cotidiano do trabalho. Os estudos que trataram das greves no Rio de Janeiro, já mencionados anteriormente, também enfatizaram o aumento salarial e a redução da jornada de trabalho como reivindicações típicas da classe trabalhadora. É interessante perceber

³⁰ Quem apresenta o retrato dessa imagem de forma crítica é SCHMIDT, Benito Bisso. “Os partidos socialistas na nascente República”. In: FERREIRA, Jorge; AARÃO REIS FILHO, Daniel (org.). *A formação das tradições (1189-1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 133.

³¹ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1992, p. 8.

³² LINDEN, Marcel van der. “Rumo a uma conceitualização histórica da classe trabalhadora mundial”. *História*. São Paulo, vol. 24, n. 2, 2005, p. 26.

que nessas mesmas obras encontram-se algumas características diferentes nas tabelas e gráficos. Na tabela de Lobo e Stoz aparece uma greve realizada pelos ferroviários, em 1891, que objetivava a derrubada do Presidente Deodoro. Já em 1899, os ferroviários realizaram nova paralisação com o intuito de derrubar o governo.³³ Goldmacher incluiu, em um gráfico de causas das paralisações entre 1890 e 1906, uma greve realizada contra o sorteio militar e duas greves contra multas.³⁴ Todavia, essas outras motivações não ganharam espaço nas análises dos autores, fosse porque não constituíam maioria ou porque não eram consideradas questões tipicamente operárias.

Ao averiguar os motivos das greves dos cocheiros e carroceiros, encontrei também possibilidades diferentes das 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 regulamentos policiais. Das três principais paredes (em 1890, 1900 e 1906), que congregaram o maior número de trabalhadores, duas (66,66%) estavam atreladas às leis e regulamentos.

Em dezembro de 1890, por exemplo, foi feita uma paralisação por cocheiros e carroceiros que 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. Além disso, contestou-se ainda a motivação da parede em si. Segundo o *Diário de Notícias*: “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”.³⁵ 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”.³⁶ As citações parecem exprimir a ideia de que, de forma geral, a oposição a um regulamento ou lei não eram 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.

A voz dissonante neste contexto foi a edição do dia dois de dezembro de 1890 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

³³ LOBO, Eulália L. M.; STOTZ, Eduardo Navarro. *Op. cit.*, p. 86.

³⁴ GOLDMACHER, Marcela. “Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro (1890-1906)”. *Op. cit.*, p. 133.

³⁵ *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p. 1. A grafia desta e de todas as citações da presente tese foi atualizada, embora eu mantenha a pontuação e as palavras escritas com letra maiúscula no original.

³⁶ *Jornal do Commercio*, 04/12/1890, p. 1.

se rebelaram os carroceiros”.³⁷ A comissão teria citado dois artigos do Código referentes à punição dos acidentes.

Não considerada por alguns contemporâneos, e também por parte da bibliografia, 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. Contudo, mesmo quando o salário era a principal reivindicação, será que eram acionados outros significados pelos agentes envolvidos?

Nas análises de Lobo e Stotz e a de Rodrigues, foi possível identificar que o declínio das condições de vida movia os trabalhadores a empreender as paredes. Lobo e Stotz, por exemplo, 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”.³⁸ Porém, por mais 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,

por exemplo, 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) dos 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.”³⁹

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

³⁷ *Gazeta da Tarde*, 02/12/1890, p. 2.

³⁸ LOBO, Eulália L. M.; STOTZ, Eduardo Navarro. *Op. cit.*, p. 69.

³⁹ THOMPSON, E. P. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 10.

‘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”.⁴⁰

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 a greve era 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 pensar que as paralisações dos trabalhadores não precisariam ser necessariamente motivadas por questões econômicas e mesmo quando o fossem, poderiam ter outros significados. A partir da análise do caso francês, Charles Tilly e Edward Shorter expuseram que a greve 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.⁴¹ Mattos, por sua vez, expôs que as paralisações também “foram

a principal forma de intervenção da classe trabalhadora na política brasileira, ao longo do século XX”.⁴²

A análise das fontes a respeito das greves dos cocheiros e carroceiros permitiu justamente verificar que a greve foi um importante elemento de luta por direitos no contexto do Brasil do final do Império e início da República. Em ambos os momentos, os direitos políticos, tidos como o direito de eleger e ser eleito para cargos políticos, eram restritos a uma pequena parcela da população e as paralisações foram uma das vias utilizadas pelos trabalhadores, e pela população em geral, para se fazerem ouvir. As greves constituíram-se em importantes estratégias encontradas pelos trabalhadores do transporte para exporem suas demandas a respeito das leis e regulamentos que incidiam sobre sua ocupação. 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 dos trabalhadores tentarem alargar os seus direitos.

Procurei mostrar no presente artigo que a jornada em busca das greves dos cocheiros e carroceiros apontou muitos caminhos. O constante diálogo entre a produção bibliográfica e as fontes possibilitou repensar as definições do que

⁴⁰ *Idem. As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001, p. 263.

⁴¹ TILLY, Charles; SHORTER, Edward. *Op. cit.*, p. 343.

⁴² MATTOS, Marcelo Badaró. “As greves na trajetória da classe trabalhadora brasileira”. *Anais do GT Mundos do Trabalho*. ANPUH – RS. 2007, p. 422.

eram as greves, bem como os possíveis significados das mobilizações para os trabalhadores do transporte no Rio de Janeiro, entre o final do século XIX e início do XX.

Referências bibliográficas

- BARBOSA, Marialva. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920)*. Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. "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.
- 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, FFLCH/ USP, 1976.
- 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.
- LINHARES, Hermínio. *Contribuição à história das lutas operárias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1977.
- 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.
- 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.
- LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1992.
- 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.
- 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.
- RODRIGUES, Edgar. *Trabalho e conflito: (pesquisa histórica - 1900-1935)*. Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1975.

- SCHMIDT, Benito Bisso. "Os partidos socialistas na nascente República". In: FERREIRA, Jorge; AARÃO REIS FILHO, Daniel (org.). *A formação das tradições (1189-1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.
- THOMPSON, E. P. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- _____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001.
- TILLY, Charles; SHORTER, Edward. *Strikes in France: 1830-1968*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
- VITORINO, Artur José Renda. "Escravidão, proletários e a greve dos compositores tipográficos de 1858 no Rio de Janeiro". *Cadernos AEL*, vol. 6, n. 10/11, 1999.