“Histórias do Trabalho no Sul Global”
“Historias del Trabajo en el Sur Global”
“Labour Histories from the Global South”
I Seminário Internacional de História do Trabalho
V Jornada Nacional de História do Trabalho
Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis
25-28 de Outubro de 2010

Transporte em greve: Mobilizações dos cocheiros e carroceiros nos jornais cariocas (1873-1906)

Paulo Cruz Terra[1]

A imprensa tem sido uma das fontes privilegiadas no estudo da história do movimento operário.[2] Os jornais figuram, por exemplo, entre as principais documentações das análises sobre as greves no Rio de Janeiro, na Primeira República e no período imperial. No quadro das paralisações ocorridas na cidade carioca entre 1855 e 1929, fruto da pesquisa coordenada por Eulália M. Lahmeyer Lobo, apresentou-se entre os documentos tanto periódicos operários, como a *Gazeta Operária* e o *Brazil Operário*, quanto jornais da chamada grande imprensa, como o *A Epoca* e *O Paiz*.[3] Os jornais operários e aqueles de grande circulação, como o *Jornal do Brasil*, também embasaram a

[1] Doutorando em história na Universidade Federal Fluminense, sob orientação da Prof.ª Dr.ª Gladys Sabina Ribeiro.
[2] Cf. Tânia Regina de Luca. “História dos, nos e por meio dos periódicos” *in:* Carla Bassanezi Pinsky (org.). *Fontes históricas.* São Paulo: Contexto, 2008. p.119
[3] Eulália M. L. Lobo (org.). *O Rio de Janeiro Operário.* Rio de Janeiro: Acess, 1992.

análise que Marcela Goldmacher fez de algumas greves ocorridas no Rio de Janeiro entre 1890 e 1913.[4] Maria Cecília Baeta Neves, por sua vez, ao tratar da greve dos sapateiros de 1906 na cidade utilizou como fonte apenas dois jornais de grande circulação, mais especificamente o *Jornal do Commercio* e o *Correio da manhã*.[5]

Embora Maria Cecília Neves tenha tecido um comentário sobre o porquê da escolha dos dois jornais, ela, Eulália Lobo e Marcela Goldmacher utilizaram os periódicos mais como fonte de informação, não constando entre seus objetivos o questionamento das especificidades desse tipo de documentação e, particularmente, o seu uso para o estudo das greves.

Os periódicos, especificamente os jornais de grande circulação, também constituem a documentação principal do presente artigo, em que analiso as greves dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, entre 1873 e 1906.[6] A imprensa, no entanto, não é tida como um espectador neutro e, portanto, como "simples fonte auxiliar de pesquisa a ratificar informações e dados históricos, mas como parte integrante da estrutura social".[7] Ou seja, ela interfere na sociedade tanto pelas posições que divulga e pela forma que o faz, quanto por aquilo que omite. 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".[8]

Sendo assim, os jornais não são vistos aqui apenas como fonte de informação sobre as greves dos cocheiros e carroceiros, mas como um dos atores políticos

---

[4] Marcela Goldmacher. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813.* Niterói: UFF, dissertação de mestrado, 2005.

[5] Maria Cecília Baeta Neves. "Greve dos sapateiros de 1906 no Rio de Janeiro: notas de pesquisa" *Revista de Administração de empresas.* Rio de Janeiro, abr./jun. 1973. A imprensa também foi utilizada como fonte para o estudo de greves em outras localidades. Joan Bak, ao analisar a greve geral de 1906 em Porto Alegre, fez uso tanto de um jornal de grande circulação, como o *Correio do Povo*, quanto o jornal anarquista *A Luta*, entre outros jornais operários. Joan Bak. "Class, Ethnicity, and Gender in Brazil: The Negotiation of Workers' Identities in Porto Alegre's 1906 Strike". *Latin American Research Review*, 35:3, 2000. Alexandre Fortes também utilizou com principal fonte o *Correio do Povo*, além de alguns periódicos operários, para estudar as greves e mobilizações gerais na Porto Alegre da primeira República, 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 justiças no Brasil: ensaios de História Socia***l.** Campinas, Ed. da Unicamp, 2006.

[6] Com exceção do *Jornal do Commercio*, que foi publicado durante todo o período analisado, os outros jornais foram consultados de acordo com a disponibilidade. Os títulos pesquisados foram: *Diário de Notícias, Gazeta da Tarde, Gazeta de Notícias, Jornal do Brasil, Jornal do Commercio, O Paiz.*

[7] 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, FFLCH / USP, 1976. p.V.

[8] *Idem, Ibidem,* p.22.

envolvidos nos acontecimentos. Dessa forma, é importante buscar a sua atuação na ordem social por fatores como a seleção do que iriam contar de acordo com seus interesses e, sendo assim, de que forma contavam, isto é, como eram caracterizadas as greves e os personagens envolvidos. Além disso, é necessário entender como esses mesmos personagens recorriam aos jornais, e os papéis sociais que eles conferiam aos periódicos.

As greves dos cocheiros e carroceiros apareceram diversas vezes nas folhas diárias cariocas entre 1873 e 1906.[9] Marcela Goldmacher apontou que eles constituíam a segunda categoria que mais realizara greves na cidade do Rio de Janeiro, no período de 1890 a 1906.[10] Com um total de 15 paralisações, os cocheiros e carroceiros perderiam apenas para os empregados da indústria têxtil, com 16. Partindo dos dados da bibliografia,[11] li diferentes periódicos correspondentes aos períodos das greves. Busquei diferentes títulos com a intenção era ter diversos olhares sobre as mobilizações, mas também porque ocorria de alguns jornais não noticiarem determinadas greves dependendo da dimensão delas e dos interesses em jogo. Nas folhas diárias encontrei a indicação de um número maior do que a previsão inicial, perfazendo um total de 25 greves entre 1873 e 1906, sendo 21 greves de 1890 a 1906,[12] tornando assim a categoria dos cocheiros e carroceiros a primeiríssima em termos de número de mobilizações.

Uma das relações entre a imprensa e os cocheiros e carroceiros se dava pela forma que eram noticiadas as greves. É importante frisar que a maneira como os jornais descreviam os acontecimentos estava diretamente relacionada com os interesses políticos e econômicos do jornal e de seu público leitor.

Um ponto comum observado na cobertura das folhas diárias foi uma qualificação específica dos trabalhadores quando as paralisações eram motivadas por medidas do governo, como leis e posturas. Publicada no *Jornal do Commercio* do dia dois de dezembro de 1890, na primeira página, sob o título "parede original", a notícia começou definindo a paralisação dos cocheiros como "nociva a população", e expôs que a causa parecia "sobremodo equívoca". O jornal passou a enfileirar os danos que a parede

[9] São consideradas aqui greves feitas pelos cocheiros e carroceiros juntos, ou cada grupo separado, além de greves em empresas específicas

[10] Marcela Goldmacher. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813, op. cit*., p.49.

[11] Os dados sobre as greves foram encontrados em Eulália M. L. Lobo (org.). *O Rio de Janeiro Operário, op. cit.;* e em uma tabela sobre greves no Rio de Janeiro organizada pelo grupo de pesquisa Mundos do Trabalho, na UFF, coordenado pelo Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos.

[12] Para o período de 1873 a 1906 foram contabilizadas 25 greves.

causava ao comércio, o que com certeza tem relação com o seu público leitor. Criado em 1825, ele tinha orgulho de ser "o jornal das classes conservadoras, lido pelos políticos, pelos homens de negócios, pelos funcionários graduados".[13] Em outro momento da notícia, o periódico elogiou a ação policial em relação à greve, o que, por sua vez, estava de acordo com sua feição de apoio ao poder público.[14]

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 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. Sendo assim, as alegações dos cocheiros e carroceiros foram consideradas 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".[15]

A imagem utilizada pelo *Jornal do Commercio* de que os trabalhadores seriam apenas uma peça usada por uma trama bem maior apareceu em outras folhas. 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 exacerbando o espírito público".[16] Os inventores do boato que manipularam "esses bons trabalhadores" foram classificados nesse caso como inimigos da República, e a defesa do regime republicano

---

[13] Cf. Marialva Barbosa. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920).* Rio de Janeiro: Ed. Vício de Leitura, 2000. p.41.

[14] Segundo Marialva Barbosa, nas páginas do *Jornal do Commercio* eram publicados os relatórios da Diretoria das Finanças, os despachos dos diferentes ministérios, etc., constituindo-se, portanto, numa espécie de Diário Oficial paralelo. *Idem, Ibidem*, p.41.

[15] *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p.1. A grafia de todas as citações foi atualizada, embora tenham sido respeitadas as letras maiúsculas e a pontuação. Os nomes próprios foram mantidos na grafia original.

[16] *O Paiz*, 02/12/1890, p.1.

combina justamente com a posição de *O Paiz*. Fundado em 1884 por Quintino Bocayuca, importante defensor da República, o jornal conservou sua marca por longo tempo. Assim, 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".[17]

A *Gazeta de Notícias* também apontou que a postura alegada pelos cocheiros e carroceiros seria fantasiosa e "foi incutida malevolamente na mente dos cocheiros".[18] Apesar disso, criticou a postura do governo em relação aos grevistas, o que condiz com o perfil desse jornal que surgiu em 1875, e cuja auto-identidade referenciava a independência frente a grupos e facções políticas, o que possibilitaria a mais absoluta liberdade. Embora Marialva Barbosa tenha proposto que na prática, nem essa liberdade existiu, como também não havia essa independência.[19]

A voz dissonante nesse contexto foi a edição do mesmo dia da *Gazeta da Tarde*. Segundo essa folha diária, 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 os artigos e pediu a revogação ou atenuação dos mesmos.[20]

A passagem da *Gazeta da Tarde* 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. A publicação dessa notícia, no entanto, não fez com que a Gazeta se mostrasse

---

[17] Maria Clementina Pereira Cunha. *Liberalismo e oligarquias na República Velha: O Paiz e a campanha do Marechal Hermes da Fonseca (1909/1910). op. cit.*, p.26.
[18] *Gazeta de Notícias*, 02/12/1890, p.1.
[19] Marialva Barbosa. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920). op. cit*, p.46.
[20] *Gazeta da Tarde*, 02/12/1890, p.2. Em 1881, José do Patrocínio comprou a dirigir a *Gazeta da Tarde*, substituindo Ferreira Menezes. Segundo Humberto Fernandes Machado, esse era o principal órgão abolicionista da Corte. Em 1887, Patrocínio deixou a *Gazeta* e passou a dirigir a *Cidade do Rio*. Humberto Fernandes Machado. "Intelectuais, imprensa e abolicionismo". No site: http://snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Humberto%20F%20Machado.pdf (visto dia 14/052010). Na década de 1890, o jornal era dirigido pelo coronel Gentil de Castro e conhecido por ser um jornal monarquista. Durante o conflito de Canudos, o jornal sofreu ataques e seu diretor foi assassinado. Edgar Carone. *A República Velha*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1974. p.153, vol.2.

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 códigos do novo artigo criminal contra o qual os grevistas protestaram, já mais ou menos figuravam no velho código criminal".[21]

A tentativa dos periódicos de desqualificar os trabalhadores quando eles se insurgiam contra leis e regulamentos passava justamente pelas razões vistas acima, como a de que os cocheiros e carroceiros não compreendiam o objeto a que se referiam, foram manipulados ou alegavam pontos que não constavam nos documentos. Esses mesmos fatores podem ser encontrados na cobertura dos periódicos sobre a greve realizada em janeiro de 1900.

A *Gazeta de Notícias* do dia 15 de janeiro de 1900 anunciou que a greve dos cocheiros havia começado no dia anterior e que teve origem na circulação de boatos a respeito do regulamento para o serviço de inspeção de veículos. Dizia-se, entre outras coisas, que "os cocheiros seriam, a exemplo, do que se faz com os gatunos, fotografados na repartição de polícia". Os cocheiros e carroceiros foram retratados por esse jornal como "vítimas de falsas e malévolas informações" e a maior parte da responsabilidade pela paralisação foi imputada a polícia, que não esclareceu os detalhes do referido regulamento.[22]

O *Jornal do Brasil* tomou uma direção diferente e procurou apontar que os motivos alegados pelos grevistas não eram nada fantasiosos, como afirmavam as folhas diárias que tentavam denegri-los. A questão da obrigação da fotografia era, segundo o *Jornal do Brasil*, uma exigência real para os trabalhadores. Embora não estivesse no regulamento em questão, os cocheiros informaram ao periódico que algumas empresas, como a São Christóvão, afixaram boletins exigindo a fotografia, para a identificação do trabalhador, e que a inspetoria de veículo também a exigia.[23] A postura de crítica ao governo era uma das marcas desse jornal, segundo Eduardo Silva.[24] Nelson Werneck Sodré afirmou que o *Jornal do Brasil*, depois de ser vendido e ter voltado a circular em

[21] *Gazeta da Tarde*, 02/12/1890, p.1.
[22] *Gazeta de Notícias*, 15/01/1900, p.1.
[23] *Jornal do Brasil*, 15/01/1900, p.1.
[24] Eduardo Silva. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. p.41.

novembro de 1894 (ele havia sido criado em 1891), firmou posição e apresentou-se como defensor "dos pequenos e dos oprimidos".[25]

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 trata-se de um comentário do jornal *Diário de Notícias* sobre a greve, mencionada anteriormente, 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".[26] 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".[27]

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 eram necessariamente condescendentes com greves realizadas com esses objetivos, até mesmo porque vários dos periódicos estavam atrelados e representavam os interesses dos patrões e do governo. Sendo assim, quando a paralisação pretendia ganhos financeiros, julgava-se o comportamento dos grevistas, mas o motivo não era muito problematizado.

Nas greves que envolviam cocheiros e/ou carroceiros que eram empregados de empresas ou companhias foi comum encontrar nas páginas dos diários ações como a retirada de trilhos de bondes, tentativas de inutilizar os veículos, advertência e ataques a funcionários que continuaram trabalhar. Como eles eram relativamente fáceis de serem

[25] Nelson Werneck Sodré. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966. p.304.

[26] *Diário de Notícias*, 02/12/1890, p.1. Grifo meu. O *Diário de Notícias* foi criado em 1887 e constituía-se em um jornal abolicionista. Segundo João Felipe Gonçalves, o periódico perdeu fôlego desde a Lei Áurea e passou a procurar uma forma de se reerguer. O proprietário era Antonio Azevedo, "republicano mato-grossense que viria a ter grande destaque na Primeira República", convidou Rui Barbosa para assumir o cargo de redator chefe, em março de 1899, e no qual ficou por nove meses. A campanha federalista de Rui Barbosa acabou levantando a popularidade do jornal, e, por fim, ele apoiou a causa republicana, fazendo do jornal o palco de suas idéias. João Felipe Gonçalves. *Rui Barbosa: pondo idéias no lugar*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2000. p.55.

[27] *Jornal do Commercio*, 04/12/1890, p.1. Grifo meu.

substituídos, percebe-se nessas ações o intuito de realmente pararem o tráfego e com isso conseguirem negociar o que desejavam.

As ações dos cocheiros e carroceiros nas greves eram sempre seguidas e combatidas de perto pela polícia, e os periódicos tinham diferentes leituras a respeito. Na cobertura da paralisação organizada pelos cocheiros e carroceiros em dezembro de 1890, o *Jornal do Commercio* seguiu um padrão de expor uma atitude dos grevistas e em seguida a reação da polícia. No dia dois de dezembro, por exemplo:

> 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.[28]

Enquanto os grevistas foram taxados de "perturbadores da ordem pública", nenhum comentário foi tecido em relação às medidas da polícia, e o silêncio indica justamente uma concordância. A única crítica se deu quando alguns representantes da força policial atacaram elementos que não eram grevistas, o que demonstra que as agressões aos que faziam parte da mobilização, por sua vez, não era um problema para o jornal. Perseguindo indivíduos que haviam colocado pedras nos trilhos e se esconderam na estalagem da rua Conde d´Eu n.º 130, duas 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", as praças ainda saíram carregando dinheiro das vítimas.[29]

Na visão da Gazeta de Notícia sobre a mesma greve, 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.

[28] *Jornal do Commercio*, 02/12/1890, p.1.
[29] *Jornal do Commercio*, 03/12/1890, p.1.

> Nos carros que conduziam presos, eram estes espalhados de modo brutal e maltratados, erguendo isto justos protestos do povo indignado.[30]

A *Gazeta da Tarde*, por sua vez, não era contrária a repressão as desordens mas protestou contra o fato de a polícia agredir os carroceiros que não queriam trabalhar. Segundo essa publicação, quando um grupo de policiais via carroceiros sentados a porta de um cortiço, intimava-lhes que fossem trabalhar imediatamente e como eles recusavam eram acutilados, o que o jornal considerava uma brutalidade: "Reprimam a desordem, mas não queiram obrigar por meios violentos a trabalhar, quem não quer".[31]

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, Epitácio Pessoa, por ter mandado "dois encostados da polícia atirarem para matar no nosso repórter".[32] Esse é um exemplo de que as abordagens feitas pelas folhas diárias tinham efeito direto nos acontecimentos e pessoas envolvidas na greve, nesse caso o próprio jornalista sentiu na pele as conseqüências.

Os jornais tinham várias leituras dos acontecimentos das greves e dos elementos envolvidos. Acontece que essas leituras, muitas vezes, entravam em choque. No dia 10 de janeiro de 1904, *O Paiz* anunciava o início da greve dos cocheiros e carroceiros que tinha como motivo o imposto que seria cobrado por cabeça de cada animal. Esse jornal apontou o espírito da população ficou preocupado durante horas e um dos culpados foram os boletins alarmantes afixados pelo *Correio da Manhã*, que teria adulterado propositalmente os fatos, inventando mortes de senhoras e cidadãos atingidos por balas das carabinas policiais e outros boatos.[33]

Na greve de janeiro de 1900, já mencionada neste artigo, a *Gazeta de Notícias* acusou o *Jornal do Brasil* de ter sido um dos principais causadores da greve, pois teria divulgado o que eram considerados como boatos em torno do regulamento. Publicando um trecho em que o *Jornal do Brasil* expunha sua opinião sobre o regulamento, a *Gazeta*

---

[30] *Gazeta de Notícias*, 03/12/1890, p.1.
[31] *Gazeta da Tarde*, 03/12/1890, p.1.
[32] Nelson Werneck Sodré. *A história da imprensa no Brasil*. *op. cit.*, p. 309.
[33] *O Paiz*, 10/01/1904, p.1.

de Notícias afirmou que não acreditava que os colegas tinham lido o documento, "pois se o tivessem feito não teriam escrito as linhas acima".[34]

Vimos até aqui que os jornais se relacionavam com os movimentos dos cocheiros e carroceiros pela maneira que os descreviam. As narrativas influenciavam diretamente a opinião pública, já que qualificavam os motivos, os acontecimentos e os envolvidos como, por exemplo, "justos", "injustos", "desordeiros" ou "violentos". O que contavam e como contavam podia afetar inclusive os rumos dos eventos.

A greve dos cocheiros e carroceiros realizada em janeiro de 1900 começou no dia 15 e terminou no dia 17. No dia 19, o *Jornal do Commercio* expôs que no dia anterior "foi ao Ministério do Interior uma comissão composta do Dr. Zeferino de Faria, antigo advogado dos coheiros, Joaquim Martins de Carvalho, José Joaquim de Brito e João André Queller, estes da Sociedade Beneficente e Protetora dos Cocheiros".[35] Eles entregaram uma representação que essa folha diária publicou na íntegra. O documento continha demandas em relação a artigos do regulamento e, ainda, uma denúncia de que a inspetoria de veículos estaria cobrando aos cocheiros um valor acima do previsto. Mesmo não tendo tecido qualquer comentário sobre o mesmo em suas páginas, causa certo estranhamento que o jornal tenha dado publicidade a uma petição que criticava diretamente um setor da polícia, o que não condizia muito com seu perfil de apoio ao poder público. A *Gazeta de Notícias*, por sua vez, ao noticiar o mesmo escândalo deu o título "sindicato das carteiras" e apontou que alguns funcionários da inspetoria "perseguem 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.".[36]

As denúncias presentes na representação publicada pelo *Jornal do Commercio* surtiram efeito, pois no próprio dia 19 de janeiro, o Chefe de Polícia enviou um ofício ao 1º Delegado Auxiliar, que fora apontado como responsável, determinando que respondesse "com toda brevidade possível, as referências que lhe são feitas na representação pública hoje pelo *Jornal do Commercio*".[37] Um inquérito foi aberto para apurar as reclamações. Ao que tudo indica, esse escândalo, juntamente com as críticas

[34] *Gazeta de Notícias*, 16/01/1900, p.1.
[35] *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p.1.
[36] *Gazeta de Notícias*, 23/01/1900, p.1.
[37] Arquivo Nacional, GIFI- 6C46. 19/01/1900- Gabinete do Chefe de Polícia.

que sofreu nos jornais pela postura da Polícia de não ter evitado a greve[38], fez com que João Brasil Silvado, Chefe de Polícia, pedisse sua demissão no dia 25 de janeiro.

Outra ligação entre os cocheiros e carroceiros e a imprensa se dava no papel que os trabalhadores atribuíam aos jornais. A imprensa foi a arena escolhida, bem como fator fundamental de sua argumentação, pelo advogado Luiz Fortunato Filho para expor as demandas dos carroceiros que realizavam greve, em fevereiro de 1876, contra uma postura que os obrigava a retirarem o lixo das casas particulares até as 9 horas da manhã. Em artigo publicado no dia 21 de fevereiro de 1876, no *Jornal do Commercio*, a imprensa é representada como o tribunal da opinião pública.[39] Foi justamente a relação entre imprensa e opinião pública que Luiz Fortunato Filho escolheu frisar para defender a paralisação dos cocheiros que arrecadavam lixo das casas particulares:

> Quando a imprensa e a opinião pública se pronunciam contra a postura que pode ser executada, e que vem trazer grandes males à capital do Império, o quer dizer o nobre ministro ordenar a rigorosa execução da semelhante postura?
> Não é isto o mais solene desprezo pelos direitos e pelas liberdades públicas? Não é isto uma afronta atirada ao povo?[40]

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. É importante notar a sua afirmação de que os jornais se colocavam contra a medida da Câmara relativa aos carroceiros, e, no entanto, o *Jornal do Commercio*, por exemplo, chegou a elogiar a postura.[41] Contudo, foi justamente esse periódico que ele escolheu publicar suas cartas, o que talvez seja explicado por ser o jornal mais lido por quem direcionava suas reclamações, os políticos.

---

[38] Em carta publicada no *Jornal do Commercio* do dia 19 de janeiro de 1890, e assinada por "Um jacobino", foi exposto que a "maioria da imprensa desta Capital, com exceção do *Jornal do Commercio* e da *Noticia*, praticou a mais clamorosa das injustiças, investindo grosseiramente contra a administração do Sr. Dr. Chefe de Polícia". *Jornal do Commercio*, 19/01/1900, p.3.
[39] *Jornal do Commercio*, 21/02/1876, p.1.
[40] *Jornal do Commercio*, 16/02/1876, p.3.
[41] A postura que limitava a retirada do lixo das casas particulares até as 9 horas era vista com bons olhos pelo *Jornal do Commercio*, pois "tratando-se de um serviço por sua natureza sempre mais ou menos repugnante, é altamente conveniente que ele se termine nas primeiras horas do dia; a nossa única dúvida versa sobre a possibilidade de fazê-lo dentro do prazo marcado". *Jornal do Commercio*, 17/02/1876, p.3.

Não há menção nas folhas diárias, durante a greve de 1876, que o advogado tenha entregado algum documento com as demandas dos trabalhadores às autoridades competentes, o que mostra que a imprensa foi de fato o palco de sua ação. Mesmo nos casos em que as negociações se deram diretamente com o poder público ou os patrões, a imprensa não foi deixada de lado. Em 17 de dezembro de 1906, o *Jornal do Brasil* publicou as decisões da reunião da Associação dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas. A associação afirmou que tinha enviado a todos os proprietários de carroças uma tabela com a demanda de preços e horários, marcando o prazo de cinco dias para que eles se pronunciassem. Como apenas quatro deles responderam, ficou "resolvida a parede geral, de caráter inteiramente pacífico, continuando a suspensão do trabalho até que seja adotada a tabela exigida".

Segundo o *Jornal do Brasil*, o 2º secretário da associação, Sr. Alfredo Joaquim Antunes, trouxe um exemplar do manifesto dos cocheiros e carroceiros e o mesmo foi publicado pelo periódico:

> Aos cocheiros, carroceiros, operariado em geral e ao povo! (...) a greve é o nosso último recurso, e dentro das leis que a República nos concede, podemos agir pacificamente, sem armas. Braços cruzados, pois, que nenhum vá as cocheiras. Eles, os que negam hoje a vir parlamentar conosco, serão forçados a ceder, porque verão inutilizados seus capitais sem o nosso trabalho.[42]

Ao procurar essa folha diária os membros da Associação dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas pretendiam divulgar amplamente a decisão de entrar em greve aos cocheiros e carroceiros não-associados, comunicar a população e alertar os patrões.

Os vários elementos envolvidos nas greves buscavam os jornais com intenções diversas. Durante a mesma greve de dezembro de 1906, citada acima, o *Jornal do Brasil* afirmou que o Sr. Martins de Carvalho, acompanhado do advogado Dr. Zeferino de Faria, foi ao jornal "dizer que a Sociedade Beneficente e Protetora dos Cocheiros nada tem a ver com a parede pois são seus fins promover tudo quanto for bem dos cocheiros e carroceiros".[43]

---

[42] *Jornal do Brasil*, 17/12/1906, p.1.
[43] *Jornal do Brasil*, 18/12/1906, p.1

Era importante para alguns trabalhadores firmarem perante a opinião pública que não faziam parte de uma mobilização ou que ela não foi promovida pelo local em que trabalhavam. No dia 4 de dezembro de 1890, uma comissão esteve à noite na redação do *Jornal do Commercio*. Composta por três cocheiros da Companhia Carris Urbanos, eles foram declarar que não iniciaram a parede, conforme havia sido publicado por esse jornal:

> Na madrugada de segunda-feira passada Salvador, Marques e Maciel passavam pelo largo do Depósito, perguntaram-lhes alguns cocheiros da Silva Carvalho & C., se iam trabalhar, ao responderam que iam ver. Um deles de nome João Garrido Gondra, saindo do grupo, disse-lhes que não saíssem, porquanto teriam de voltar, e ele mesmo os faria voltar.
> Em vista disso não saíram e comunicaram o que se passou aos seus companheiros.[44]

A declaração pode ser uma estratégia de imputar a culpa a trabalhadores de outras firmas, e, portanto, eles teriam parado somente porque foram ameaçados. De qualquer forma, é importante notar que para livrar-se de qualquer acusação eles procuraram, antes de tudo, a imprensa.

Não só os trabalhadores da Companhia Carris Urbanos objetivaram limpar sua imagem diante da opinião pública. O coronel Cândido Alves da Silva Porto, diretor-gerente da mesma empresa, enviou um comunicado ao *Jornal do Commercio*, no dia três de dezembro de 1890, a respeito da notícia publicada nesse jornal de que a greve começara na Carris Urbanos por causa de edital que ele mandara afixar. Segundo o coronel, "como esse fato pode dar lugar a interpretações desfavoráveis, envio-lhe uma cópia do boletim que fiz afixar em todas as estações da Companhia, na noite de 30 do mês próximo passado a hora em que chegou ao meu conhecimento a greve que se preparava".[45]

Os jornais eram também procurados para se denunciar acontecimentos ocorridos durante as greves. A *Gazeta de Notícias* publicou que no dia que a greve realizada em janeiro de 1890 terminou, um grupo de cocheiros da Companhia Vila Isabel estava numa venda em frente a estação da empresa:

---

[44] *Jornal do Commercio*, 05/12/1890, p.1
[45] *Jornal do Commercio*, 04/12/1890, p.1

> 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 forriel, comandante da força, assistiu a 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.[46]

Alguns homens presenciaram o fato e se dirigiram ao jornal para narrá-lo e apresentar a vítima.

Por que os diversos elementos envolvidos na greve procuravam a imprensa? Os jornais eram o principal meio de comunicação no período analisado e, constituíam, um importante formador da opinião pública. No fim do século XIX, as principais folhas diárias cariocas passaram por transformações que lhe atribuíram características empresariais e com isso expandiu-se ainda mais o número de leitores. O poder influenciador e formador dos principais matutinos do Rio de Janeiro pode ser medido pelo fato de tirarem juntos, em 1900, cerca de 150 mil exemplares, isso numa cidade com 621.565 habitantes.[47] Os jornais constituíam, portanto, um importante veículo para que os trabalhadores, como também os outros elementos presentes nas paralisações, expusessem suas queixas e demandas, tentassem limpar sua imagem ou se defendessem.

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".[48] Não só os trabalhadores que nos são apresentados, mas também a classe patronal, o Estado e a opinião pública. Ao descreverem esses múltiplos personagens envolvidos nas paralisações, os jornais revelam também o seu posicionamento.

Outro ponto importante é que se pensarmos a imprensa como formadora da opinião pública, ela se constitui um personagem na trama da greve, como apontou Perrot. O seu papel se dava se dava na escolha do que contavam, e como o faziam, sobre a greve. Vimos que as informações publicadas podiam, inclusive, alterar os rumos dos acontecimentos.

---

[46] *Gazeta de Notícias*, 04/12/1890, p.1
[47] Marialva Barbosa. *Os donos do Rio - Imprensa, poder e público (1880-1920). op. cit*, p.24.
[48] Michelle Perrot. *Workers on strike. France, 1871-1890.* Nova Heaven/ Londres: Yale University Press, 1987. pp. 4-5.

Fontes e bibliografia

Periódicos

Diário de Notícias
Gazeta da Tarde,
Gazeta de Notícias
Jornal do Brasil
Jornal do Commercio
O Paiz

Fonte manuscrita

Arquivo Nacional, GIFI- 6C46. 19/01/1900- Gabinete do Chefe de Polícia.

Bibliografia

BAK, Joan. "Class, Ethnicity, and Gender in Brazil: The Negotiation of Workers' Identities in Porto Alegre's 1906 Strike". *Latin American Research Review*, 35:3, 2000.

CARONE, Edgar. *A República Velha*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1974.

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.

FORTES, Alexandre. "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 justiças no Brasil: ensaios de História Socia***l.** Campinas, Ed. da Unicamp, 2006.

GOLDMACHER, Marcela. *Movimento operário: aspirações e lutas. Rio de Janeiro, 1890-1813.* Niterói: UFF, dissertação de mestrado, 2005.

GONÇALVES, João Felipe. *Rui Barbosa: pondo idéias no lugar*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2000.

LOBO, Eulália L. M (org.). *O Rio de Janeiro Operário.* Rio de Janeiro: Acess, 1992.

LUCA, Tânia Regina de. "História dos, nos e por meio dos periódicos" *in:* Carla Bassanezi Pinsky (org.). *Fontes históricas.* São Paulo: Contexto, 2008.

MACHADO, Humberto Fernandes. "Intelectuais, imprensa e abolicionismo". No site: http://snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Humberto%20F%20Machado.pdf (visto dia 14/052010)

NEVES, Maria Cecília Baeta. "Greve dos sapateiros de 1906 no Rio de Janeiro: notas de pesquisa" *Revista de Administração de empresas.* Rio de Janeiro, abr./jun. 1973.

PERROT, Michelle. *Workers on strike – France, 1871-1890.* New Haven and London, Yale University, 1987.

SILVA, Eduardo. *As queixas do povo.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SODRÉ, Nelson Werneck. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.