



Núcleo Interdisciplinar de Estudos e Pesquisas sobre Marx e o Marxismo

Marx e o Marxismo 2011: teoria e prática

Universidade Federal Fluminense – Niterói – RJ – de 28/11/2011 a 01/12/2011

TÍTULO DO TRABALHO			
História social do transporte do Rio de Janeiro – final do século XIX e início do XX			
AUTOR	INSTITUIÇÃO (POR EXTENSO)	Sigla	Vínculo
Paulo Cruz Terra*	Universidade Federal Fluminense	UFF	Doutorando
RESUMO (ATÉ 20 LINHAS)			
O Rio de Janeiro entre o final do século XIX e início do XX foi cenário de profundas transformações nos transportes, conectadas às mudanças na própria configuração do espaço urbano. O objetivo aqui é fazer uma história social do transporte no Rio de Janeiro, o que significa abordá-lo através da perspectiva da luta de classes. Nesse sentido, as modificações do transporte não são vistas apenas do ponto de vista técnico, mas relacionadas com as mudanças econômicas e sociais desse período de desenvolvimento do capitalismo – que nesse setor específico se expressava pela criação e fortalecimento das companhias. Busco entender como os trabalhadores vivenciaram essas transformações e as formas de luta encontradas por eles.			
PALAVRAS-CHAVE (ATÉ TRÊS)			
Transporte – Rio de Janeiro – trabalhadores			
ABSTRACT			
In the late XIX century and early XX century, Rio de Janeiro was the scenery of huge transport transformation, connected to the urban spaces reconfiguration. My objective is to do a social history of transport in Rio de Janeiro, what means to analyze it in a class struggle perspective. In this meaning, the transport changes are not seeing just in a technique point of view, but related to the social and economic changes of this time of capitalism development – which in the transport sector was represented by the creation of companies. I try to understand how the workers lived these changes and the ways they found to fight.			
KEYWORDS			
Transport – Rio de Janeiro - workers			

O objetivo do presente texto desta tese é fazer uma história social do transporte no Rio de Janeiro, das últimas décadas do século XIX até a primeira do século XX. Por história social entende-se aqui principalmente uma das acepções clássicas do termo indicadas por Eric Hobsbawm em “Da história social à história da sociedade”. A conotação que mais se relaciona com o objetivo do texto é a que se refere à busca da “história das classes pobres ou inferiores, e mais especificamente à história de seus movimentos”.¹

Maria Clementina Pereira Cunha, ao comentar essa proposição de Hobsbawm, expôs que as análises atuais são bem mais complexas, e o “interesse pelos ‘de baixo’ concretiza-se no estudo de relações que incluem as classes, mas também os gêneros, etnias e múltiplas formas de identidade que transpassam seus limites”. Por constituírem relações, compreendem também os “de cima”, e nesse sentido “é sobretudo uma história do conflito”.² O próprio Hobsbawm, por sua vez, havia

* Doutorando em História na Universidade Federal Fluminense.

¹ Eric Hobsbawm. “Da história social à história da sociedade” in: Eric Hobsbawm. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.83. O artigo foi publicado originalmente em 1970.

² Maria Clementina Pereira Cunha. “Apresentação” in: Maria Clementina Pereira Cunha (org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: Editora da Unicamp/ CECULT, 2002. p.13; Um panorama

apontado que a análise de classe não podia ser feita pelo isolamento de um grupo, mas envolvia “um sistema de relações, tanto verticais quanto horizontais”.³

Seguindo a indicação de que a pesquisa sobre a história da classe deve envolver a sociedade da qual ela é parte, a minha busca por entender os cocheiros e carroceiros se direcionou para as transformações mais amplas dos transportes no Rio de Janeiro. Essas transformações, no entanto, não são vistas apenas do ponto de vista técnico, mas, sobretudo, dentro de mudanças maiores da sociedade. Sendo assim, o transporte é entendido aqui através da análise das relações de conflito e negociações entre as empresas, o Estado, a população que utilizava os serviços, e, principalmente, os trabalhadores envolvidos.

Na primeira parte do texto, analiso as diferentes interpretações sobre a história dos meios de transporte no Rio de Janeiro. O segundo item traz uma abordagem de como as modificações desses meios implicavam em mudanças de mão-de-obra e estavam diretamente conectadas a transformações da sociedade brasileira, para isso retrocedo na análise ao início do século XIX. No item seguinte, busco entender os significados da constituição das empresas para as relações de trabalho, além de investigar quem eram esses trabalhadores.

1.1 Os transportes nas linhas... do papel

As obras que trataram especificamente da história dos meios de transporte no Rio de Janeiro foram escritas, primeiramente, por autores que se dedicaram a vários aspectos da história da cidade, e tinham a característica de não estarem ligados às universidades.⁴ Entre elas está o estudo precursor de Noronha Santos, *Meios de Transportes no Rio de Janeiro*, publicado em 1934.⁵ Nele o

sobre a história social também é apresentado por Natalie Zemon Davis no artigo “Las formas de la historia social”. *Historia social*, n.10, 1991.

³ Eric Hobsbawm. “Da história social à história da sociedade”, *op. cit.*, p.99.

⁴ Francisco Agenor de Noronha Santos, por exemplo, trabalhou no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, onde estava guardada grande parte das fontes que utilizou.

⁵ Francisco Agenor de Noronha dos Santos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: *Jornal do Commercio*, 1934. 2 vols. Esse livro possui uma riquíssima pesquisa documental, e se tornou a principal referência dos estudos posteriores. Contudo, trata-se mais propriamente de uma descrição dos diferentes veículos e do surgimento de empresas ligadas ao transporte de pessoas e mercadorias, em que foram expostos com minúcias os nomes, as datas, os valores e a legislação relacionada. Outra importante referência sobre o tema do transporte no Rio de Janeiro é Charles Julius Dunlop. Esse autor trabalhou 48 anos na Light, empresa que monopolizou, em 1907, boa parte do serviço de carris da cidade, e escreveu uma série de obras sobre empresas específicas do setor de transporte. A primeira delas, publicada em 1951, versou sobre a Estrada de Ferro do Corcovado. A segunda, publicada em 1952, tratou da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca, sendo a terceira sobre a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, e publicada em 1953. Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história da Estrada de Ferro do Corcovado*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1951; *Idem. Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume I: A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1952; *Idem. Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II: A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1953.

autor abordou as transformações no transporte desde o período colonial até os anos 30 do século XX.

As primeiras obras mencionadas analisaram a fundação e funcionamento das empresas, apontando investimentos, número de passageiros e linhas. Outro ponto comum é um certo tom elogioso as empresas, vistas como trazendo benefícios à cidade. Charles Dunlop publicou, em 1973, *Os meios de Transporte do Rio Antigo*. Nesse trabalho, os diversos meios de transporte foram descritos pelo autor como se sucedessem automaticamente e ocupassem um determinado espaço numa linha evolutiva.⁶

Ainda na década de 1970, a história dos transportes no Rio de Janeiro passou a ser tema de diversas pesquisas acadêmicas, geralmente ligadas à área de urbanismo.⁷ Uma importante abordagem foi apresentada pelo geógrafo Maurício de A. Abreu, para quem o transporte estava relacionado com o processo de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro, que era “apenas a expressão mais acabada de um processo de segregação das classes populares”.⁸ A história do transporte aparece em seu texto como parte fundamental para entender as transformações da cidade entre o final do século XIX e início do XX.

A inspiração marxista, apesar de não declarada, foi importante para que o autor considerasse que o bonde e o trem tivessem destaque não somente sobre o padrão de ocupação da cidade, “como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacional como estrangeiro”.⁹ Dessa forma, esse estudo traz uma perspectiva interessante ao apontar que a constituição das companhias e as transformações do transporte não eram agentes redentores da cidade e devem ser entendidos também sobre a ótica dos interesses econômicos em jogo.

Outra proposta instigante de análise de transporte foi apresentada pela socióloga de formação Maria Laís Pereira da Silva, em livro derivado da sua dissertação de mestrado, defendida em 1979 no Programa de Planejamento Urbano e Regional. A autora criticou a bibliografia precedente, apontando que elas pareciam “ilhas de tranquilidade”, dando a impressão que de repente, e do nada, surgiam “trilhos, locomotivas e, correndo atrás, multidões, casas, lojas e

⁶ Charles Julius Dunlop. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Editores Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.

⁷ Josef Barat publicou, em 1975, a sua tese de livre-docência na Faculdade de Arquitetura da UFRJ, defendida no ano anterior, sobre a relação entre o sistema de transportes e a estrutura metropolitana. Josef Barat. *Estrutura metropolitana e sistema de transportes*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975. p.134.

⁸ Maurício de A. Abreu. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008. p.11.

⁹ *Idem, Ibidem*, pp.43-44.

fábricas”.¹⁰ A população nesses estudos tinha um papel estático, constando em tabelas e algarismos, como capacidade de estações, tráfego e como elemento de uma equação. Silva, no entanto, apontou que a constituição dos transportes se dava em um processo de tensões e conflitos que envolviam três aspectos: as companhias, o Estado e os usuários.

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

Os cocheiros e carroceiros vieram a aparecer como tema no livro da historiadora Ana Maria da Silva Moura, publicação em 1988 de sua dissertação de mestrado.¹¹ O recorte temporal adotado pela autora ia de 1850 a 1890, sendo dividido em duas etapas. Na primeira, de 1850 a 1870, foram analisados os carroceiros de frete, proprietários de sua ferramenta de trabalho. Característica essa que teria levado, segundo a autora, a frouxidão dos laços da categoria e a um baixíssimo nível de consciência de classe. A segunda etapa se daria entre 1870 e 1890, e se concentrou nos cocheiros de aluguel, que seriam, na opinião de Moura, empregados das empresas de transporte. O fato de serem assalariados constituiria um dos elementos que explicaria os cocheiros formarem um grupo profissional de laços mais fortes que os carroceiros, apesar de ela afirmar não ter encontrado nenhum órgão de classe.

Entretanto, reúno uma série de indícios que contestam os argumentos de Moura, como a existência de associações e greves ao longo do final do século XIX e início do XX, o que permite relativizar a caracterização feita pela autora de que aqueles que conduziam os veículos tinham pouca consciência de classe ou eram pouco organizados. Da mesma forma, a partir das evidências apresentadas, foi possível contestar alguns dados expostos por Moura em relação às características dos trabalhadores, como a nacionalidade. Além disso, questiono a suposta separação em momentos estanques entre autônomos e assalariados, visão que pode levar a naturalizar o processo de expropriação das ferramentas de trabalho.

Os bondes voltaram novamente ao centro das atenções na dissertação de Déborah Raison, defendida em 2000. Este veículo surgiu, segundo a autora, “não apenas como impulsionador da expansão urbana, mas como um projeto modernizador para a cidade”.¹² Como forma de tornar esse

¹⁰ Maria Laís Pereira da Silva. *Os transportes coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992. p.19.

¹¹ Ana Maria da Silva Moura. *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

¹² Déborah Raison. *Ventos da Modernidade: os bondes e a cidade do Rio de Janeiro - 1850/1880*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/ IFCS, 2000. p.3.

ideal da modernização mais tangível, faltou na análise da autora apontar a quem interessava os ideais de progresso e civilização e que segmentos do capital estavam relacionados. Em relação ao público, Raison indicou que inicialmente a modernidade representada pelos bondes não foi vista com bons olhos.¹³ Fica a questão do que teria representado essa modernidade para os trabalhadores ligados ao transporte, já que novamente eles foram apenas brevemente mencionados.

Por sua vez, em 2007, defendi minha dissertação de mestrado sobre a constituição do mercado de trabalho no Rio de Janeiro, focando no setor de transporte.¹⁴ O objetivo foi perceber as relações de conflito e solidariedade entre trabalhadores livres, libertos e escravizados entre 1823 e 1870. Sendo assim, pude perceber que no transporte ocorreu um processo semelhante ao de outros setores da cidade, tendo havido uma hierarquização e segmentação do mercado de trabalho.

Pelas várias obras mencionadas acima, é possível verificar que a história dos transportes no Rio de Janeiro foi geralmente abordada pela ótica das transformações técnicas, e também a partir da esfera das empresas, constando a relação do Estado com elas. Silva, por sua vez, apresentou, ainda que muito timidamente, os usuários como elemento constitutivo dessa história. Os trabalhadores do setor, entretanto, estiveram presentes em análises mais ligadas à composição de mão-de-obra do que propriamente as mudanças do transporte. Como anunciei anteriormente, o objetivo do presente texto é justamente verificar a história do transporte através das relações entre os diversos elementos: os usuários, as empresas, o Estado, e os trabalhadores. Sendo que no presente texto foco principalmente na relação dos trabalhadores com o Estado e as empresas.

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

As obras que trataram da história dos transportes no Rio deram ênfase aos diversos veículos e, como visto anteriormente, pouca atenção a quem os conduzia.¹⁵ Um silêncio maior ainda ocorreu em relação a uma figura crucial no transporte de pessoas e mercadorias, até pelo menos a primeira metade do século XX: o carregador negro.¹⁶

¹³ *Idem, Ibidem*, p.63.

¹⁴ Paulo Cruz Terra. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ICHF, 2007.

¹⁵ Salvo a exceção de Ana Maria da Silva Moura. *op. cit.* Embora o seu foco fossem os trabalhadores e não propriamente a história dos transportes.

¹⁶ Noronha Santos chegou a mencionar os carregadores. Francisco Agenor de Noronha Santos. *op. cit.*, p.14, vol. 2. Os carregadores negros, no entanto, foram analisados pela bibliografia que tratou da escravidão urbana no Rio de Janeiro. Entre essas obras, encontram-se: Marilene Rosa Nogueira da Silva. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Luiz Carlos Soares. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”.

Em trabalho anterior tive a oportunidade de identificar a importância atribuída pelos viajantes estrangeiros aos carregadores negros.¹⁷ Estes foram descritos como responsáveis por vários dos serviços básicos daquela sociedade, como o transporte de água, de alimentos, de mortos, de doentes, retirada de lixo, além da realização de mudanças. Eles possuíam ainda uma importância fundamental no transporte de mercadorias, principalmente relacionado à Alfândega. Para o transporte de café, Jean-Baptiste Debret, que esteve no Rio de Janeiro entre 1816 e 1831, indicou que se utilizava o mesmo número de carregadores e de sacos, e ainda um capataz que animava os homens com suas canções.¹⁸ Além do carregamento sobre os ombros ou cabeça, no caso de grandes mercadorias eles poderiam também utilizar recursos para auxiliar o transporte, como palanquis sobre rodas. No entanto, de qualquer forma a força motriz ainda era a humana.

Chamava a atenção aos olhos dos estrangeiros justamente que os negros fossem utilizados como meio de transporte. Thomas Ewbank, por exemplo, que esteve no Brasil entre 1845 e 1846, afirmou que: “Toda a parte comercial do Rio de Janeiro é singularmente bem adaptada para ferrovias e, se o povo decidir não continuar a utilizar os negros como bestas de carga, seria de seu interesse possuí-la”.¹⁹

As causas de tal utilização foram geralmente apontadas por serem esses carregadores em sua maioria escravos ao ganho, isto é, deveriam exercer alguma atividade e entregar uma fêria determinada ao seu senhor ao final do dia ou da semana. Para Debret, por exemplo, a remuneração trazida pelos escravos ao ganho explicaria a oposição de grande parte da população à introdução de qualquer outro meio de transporte, como os carros atrelados. Segundo ele:

“Com efeito, a inovação comprometeria dentro de pouco tempo não somente os interesses dos proprietários de numerosos escravos, mas ainda a própria existência da maior classe da população, a do pequeno capitalista e das viúvas indigentes, cujos negros todas as noites trazem para casa os vinténs necessários muitas vezes à compra das provisões do dia seguinte”.²⁰

Revista Brasileira de História, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH; Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Cia das Letras, 2000; Maria Cecília Velasco e Cruz. “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*. n.24, 2000. CEAO/ FFCH/ UFBA; Leila Mezan Algrantí. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

¹⁷ Paulo Cruz Terra. “Cenas de trabalho: carregadores negros na literatura de viajantes (Rio de Janeiro, 1808-1850)” in: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Livros vermelhos: literatura, trabalhadores e militância no Brasil*. Rio de Janeiro: Bom texto/ FAPERJ, 2010.

¹⁸ Jean-Baptiste Debret. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978. p.321.

¹⁹ Thomas Ewbank. *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacau e da Palmeira*. São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976. p.73. A comparação dos escravos com bestas deve ser entendida dentro da intenção do autor de denunciar os abusos da escravidão. Ele afirmou que “do pouco que pode ver, deduzo o quanto é horrorosa a situação do escravo”. Sua constatação foi antecedida de uma série de descrições de instrumentos de tortura dos negros, como máscaras e colares de ferro. O próprio suicídio cometido por eles foi visto por Ewbank como uma forma de “terminar a vida a suportá-la nos termos em que lhes é oferecida”. *Idem, Ibidem*, p.325

²⁰ Jean-Baptiste Debret. *op. cit.*, p.234.

A proposição de Debret é particularmente interessante por indicar que a oposição à introdução de novos meios de transporte estava diretamente ligada à importância dos escravos ao ganho para a sociedade carioca, principalmente até a primeira metade do século XIX. É importante atentarmos ainda que, como nos lembrou a historiadora Mary Karasch, as atividades manuais eram altamente desprezadas pelos senhores, principalmente as sem especialização como a dos carregadores.²¹ Dessa forma, os senhores colocavam seus cativos nessa função não só por que eles poderiam lhes trazer algum rendimento, enquanto escravos ao ganho, mas também porque não consideravam apropriado que eles a exercessem, enquanto senhores.

Contudo, se o serviço desses carregadores era importante para o ganho de seus senhores, é fundamental refletirmos sobre os significados atribuídos pelos próprios cativos a essa ocupação, mesmo que ela muitas vezes lhes fosse imposta. Segundo Karasch, o carregamento era a função favorita dos escravos ao ganho. As razões para isso podem ser encontradas nas narrativas dos viajantes em que foi possível verificar uma forma coletiva de trabalho estruturada pelos próprios carregadores. Os membros dos grupos, sempre com um líder escolhido entre eles, negociavam as tarefas a realizar, decidiam o tamanho da turma dependendo da quantidade do volume e dos pesos das cargas, e, em alguns casos, uniam-se para compra da liberdade.²² É importante frisar que por mais que os escravos urbanos gozassem de relativa liberdade de circulação, já que muitas vezes ficavam longe do controle direto dos seus senhores, a Polícia foi criada no Rio de Janeiro, ainda no período Joanino, justamente tendo com uma de suas principais funções vigiar e controlar a população cativa da cidade.²³

Apesar do peso dos carregadores negros, em sua maioria escravos, no funcionamento da cidade, verifica-se a existência de veículos. A pesquisa das licenças para veículos no Rio de Janeiro informa que, na primeira metade do século XIX, foram feitos pedidos para 621 deles.²⁴ Na

²¹ Mary C. Karasch. *op. cit.*, p.183.

²² Ver, por exemplo: John Luccock. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p.74; Jean-Baptiste Debret. *op. cit.*, p.238. Segundo o depoimento de J. B. Moore, ao *Select Committee on the slave trade*, os carregadores minas de café do Rio de Janeiro adiantavam dinheiro para alforria um dos outros, sendo reembolsados por prestações mensais. Cf. Manuela Carneiro da Cunha. *Negros estrangeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p.34; Charles Ribeyrolles, por sua vez, afirmou que negros minas da cidade formavam uma corporação entre si, e que sustentavam uma caixa de resgate que a cada ano alforriava e remitia alguns às terras africanas. Charles Rybeyrolles. *Brasil Pitoresco*. Belo Horizonte, São Paulo: Itatiaia, EDUSP, 1975. pp.208-209. Não só de benefícios era feita essa ocupação, é possível encontrar nos relatos dos viajantes, descrições de deformidades corporais causadas pelo alto peso carregado pelos negros.

²³ Sobre a formação da Polícia no período Joanino ver: Leila Mezan Algranti. *op. cit.*; Thomas Holloway. *Policing Rio de Janeiro. Repression and resistance in a 19th –Century city*. Stanford: Stanford University Press, 1993.

²⁴ Os proprietários de veículos tinham que retirar uma licença junto a Câmara Municipal. Para as licenças do período entre 1837 e 1870, foram consultadas as seguintes fontes: AGCRJ- Códices 51.1.17; 57.4.10, 57.4.13, 57.4.15, 57.4.17

documentação, encontram-se os diferentes veículos utilizados: carroças, tilburys, seges, carruagem de quatro rodas, carros de boi, carros de alfândega, cabs. Havia ainda os veículos denominados carros, e carros de almofadas. A grande maioria dos pedidos, no entanto, foi feito para as carroças, sendo que elas representaram 83,89% do total de veículos para a primeira metade do século XIX.

Em vários dos pedidos de licença enviados a Câmara foram indicados a que se destinava o uso das carroças. Eram carroças de carregar lenhas, trastes, de conduzir mudanças, carroças de aterro, e aquelas que enviavam gêneros agrícolas aos mercados. Havia também um grande número de carroças empregadas em serviços essenciais na vida urbana, como as que conduziam pipas d'água, as de água servida, que consistia no carregamento do esgoto, além daquelas empregadas na condução do lixo das casas particulares para o lugar destinado para o depósito. Os carros de alfândega, por sua vez, realizavam o serviço exterior dessa instituição.

É importante notarmos que as funções realizadas pelas carroças eram praticamente as mesmas das realizadas pelos carregadores negros, como mencionado anteriormente. As formas de conduzir, no entanto, eram bem diferenciadas, sendo que aos carregadores cabia o maior uso da força através do transporte da mercadoria geralmente sobre a cabeça ou os ombros. Além disso, indiquei em outro trabalho que uma diferenciação importante se dava justamente na mão-de-obra.²⁵ Enquanto os carregadores eram principalmente trabalhadores escravizados e libertos, sendo encontrada uma minoria de livres; entre os que conduziam os veículos a maioria esmagadora era de trabalhadores livres, muitos dos quais imigrantes portugueses, embora existissem alguns poucos cativos nessa função.

A presença de veículos na condução de cargas e pessoas na primeira metade do século XIX aponta, por um lado, que o sistema carroçável não começou somente a partir de 1850 como indicou Moura.²⁶ Por outro lado, evidencia que ainda na primeira metade começou um processo de segmentação e hierarquização no setor de transporte que também ocorria de forma mais ampliada no mercado de trabalho do Rio de Janeiro. Os trabalhadores livres reservaram para si o transporte com veículos, representando a maioria dos que conduziam-nos. O transporte manual de cargas e pessoas, por sua vez, estava a cargo principalmente dos escravizados e libertos, os carregadores.

Esse processo de segmentação e hierarquização se acentuou ainda mais na segunda metade do século XIX. O número de licenças para veículos aumentou consideravelmente para o período de 1851 a 1870, computando 2.477 veículos. Os trabalhadores livres, entre eles os imigrantes

a 57.4.20. Paulo Cruz Terra. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. *op. cit.*

²⁵ Paulo Cruz Terra. "Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)" in: Marcela Goldmachar; Marcelo Badaró Mattos; Paulo Cruz Terra (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010.

²⁶ Ana Maria da Silva Moura. *op. cit.*, p.82. Embora o sistema carroçável não tenha sido implementado em 1850, ele se intensificou a partir daí.

portugueses, continuaram sendo maioria entre os que conduziam esses veículos. Nesse período, portanto, a carroça ganhou um peso maior ainda na condução de mercadorias pelas ruas do Rio de Janeiro e, conseqüentemente, no funcionamento da cidade.

Contudo, apesar de a carroça ter tomado muito dos espaços antes ocupado pelos carregadores, estes não deixaram de existir, como apontou Moura, que sugeriu que os carroceiros não enfrentaram concorrência. Carroceiros e carregadores conviveram ainda durante certo período da segunda metade do século XIX e, segundo Mary Karasch, os carregadores escravos protestaram quando os comerciantes passaram a utilizar cavalos e carroças em seu lugar, justamente porque essa posição lhes trazia os benefícios apontados anteriormente.²⁷ Sendo assim, é possível verificar que a introdução de novos meios de transporte não se deu de forma automática, tendo, pelo contrário, representado concorrência, disputas e conflitos não só na esfera dos proprietários, mas também na dos trabalhadores.

Ao longo da segunda metade do século XIX, os carregadores negros foram tendo sua área de atuação cada vez mais circunscrita ao transporte de mercadorias relacionadas à área do porto. Embora tenham se constituído em maioria nessa área, eles também tiveram que enfrentar a concorrência cada vez maior da mão-de-obra livre, novamente formada por um grande contingente de imigrantes portugueses.²⁸

A mudança de uma cidade em que as mercadorias eram conduzidas por carregadores negros para uma em que se utilizava principalmente carroças, e posteriormente também o sistema de carris, foi muitas vezes interpretada como decorrência do aumento da cidade. Para Moura, por exemplo, o crescimento da produção e da população entre 1849 e 1856 ampliou o mercado de trabalho para o carroceiro, já que criou a necessidade de distribuir as mercadorias importadas como as que eram produzidas aqui.²⁹

Tornar esse processo de transformação em uma equação direta entre crescimento da população igual a aumento de veículos é perder de vista outras variáveis fundamentais.

²⁷ Mary C. Karasch. "From portage to proprietorship: african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850". In: S. L. Engerman e E. D. Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton: Princeton University, 1975. pp.377-378.

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

²⁹ Ana Maria da Silva Moura. *op. cit*, p.42.

Primeiramente, em termos populacionais, os dados demográficos, por mais problemáticos que sejam, demonstram que a população total do Rio cresceu pouco entre os censos de 1849 e 1872: de 266.466 para 274.972 habitantes, o que corresponde a um crescimento de pouco mais de 3%. O número de veículos, no entanto, cresceu quase 300%. Sendo assim, o aumento populacional por si só não resolve a questão. Assim como em termos de ocupação do espaço urbano, já que até o final da década de 1860 nenhuma grande mudança ocorreu no Rio de Janeiro.

A principal diferença entre os censos, no entanto, nos propõe outros questionamentos. É possível verificar que a quantidade de cativos decaiu vertiginosamente nesse período na Corte. Se em 1849 eles computavam 41,5% da população total, sendo o Rio de Janeiro a cidade com a maior população escrava das Américas, em 1872 eles passaram a representar somente 17,8% dos habitantes.³⁰ Karasch apontou diversas razões para essa diminuição, sendo que uma delas foi a alta taxa de mortalidade nos anos iniciais da década de 1850. A outra foi que o aumento dos preços dos escravizados – devido à proibição do tráfico negreiro em 1850 e à demanda de braços nas fazendas de café – teria levado muitos senhores a alugar ou vender seus negros para as áreas rurais.³¹

Tendo em vista que a oposição à introdução de outros meios de condução se dava principalmente pela importância do escravo ao ganho para os rendimentos dos senhores no espaço urbano, a diminuição do peso da escravidão nesse contexto pode ter levado ao fim dessa objeção. Outro ponto fundamental, ligado ao primeiro, constitui-se na percepção de que, a partir da segunda metade do século XIX, o capitalismo se desenvolveu no Brasil. Desenvolvimento esse que no setor do transporte operou principalmente no surgimento de empresas, que atraiu fortemente o capital estrangeiro, tendo este se aliado a outras esferas do capital no Brasil.

Atrelada aos interesses do capital, sem ser necessariamente seu espelho, encontra-se uma transformação também no projeto que as classes dominantes tinham para a sociedade brasileira em geral. Em 30 de julho de 1862, Antonio Victor de Assis solicitou a Câmara Municipal uma autorização para estabelecer trilhos de ferro para o transporte de café nas ruas que agregavam os negociantes deste gênero. Esse sistema viria, segundo o proponente, a simplificar o serviço de transportes, tornando-o mais rápido, econômico e fácil em oposição “ao modo selvagem e perigoso” que ainda era este serviço. Ele lembrou ainda a importância do ramo do café, “esse principal agente de nossa riqueza”, e colocou a necessidade de que sua locomoção operasse “por meio de um sistema perfeito, e mais digno que o existente; da civilização da capital”.³²

³⁰ Sidney Chalhoub *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo. Companhia das Letras, 1990. p.199.

³¹ Mary C. Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. *op. cit.*, p.28

³² AGCRJ, Códice 54-3-28, folha 1.

O carregamento das sacas de café pelas carroças foi identificado no pedido relatado acima como “selvagem”, sendo o carroceiro tido como “grosseiramente brutal”, e que deveria ser suplantado por um modelo novo, o de carris, esse sim digno da civilização da capital. Alguns termos acionados por Antonio Victor de Assis coadunam com o que Déborah Raison expôs como significado de modernidade no Brasil da segunda metade do século XIX, que consistia justamente no “rompimento com um passado colonial, identificado com atraso, enquanto a modernidade era identificada com progresso, com o novo e a novidade”.³³ Havia o desejo de mudar a imagem do país, projetando-o como um país civilizado e moderno, sendo o principal paradigma de civilização e modernidade na época era a França, mais especificamente Paris.

Marshall Berman indicou como no caso francês os interesses da burguesia e o projeto de modernidade estavam relacionados. Os bulevares parisienses, por exemplo, eram instrumentos do Estado e da burguesia, que objetivavam modernizar rapidamente, desenvolver as relações sociais e as forças produtivas, além de acelerar o escoamento de dinheiro, mercadorias e seres humanos pela sociedade francesa e pelo mundo inteiro.³⁴

Os projetos de modernização da capital do Império brasileiro, no entanto, não apareceram na análise de Raison como diretamente relacionados a interesses de classe. Sidney Chalhoub, por sua vez, ao tratar do final do século XIX, apontou que o impulso no sentido da “civilização” e do “novo” estava atrelado à constituição de uma ordem social burguesa no Brasil. Nessa ordem, o conceito de trabalho surgia como o “valor supremo de uma sociedade que se queria ver assentada na expropriação absoluta do trabalhador direto”.³⁵ Tratava-se, portanto, de um projeto político das classes dominantes que impuseram a classe trabalhadora como elas deveriam se portar, não só no espaço de trabalho, como também um enquadramento de padrões de conduta social e familiar. Nicolau Sevcenko expôs também como dentro deste projeto político de transformação social foi negado todo “elemento da cultura popular que pudesse macular a imagem civilizada da sociedade dominante”.³⁶

Sendo assim, a proposta de trilhos de ferro para o transporte de café – assim como outras propostas de carris, como veremos a frente – vinha revestida de sentidos modernizantes e civilizatórios, mas o que os textos que tratam dos sistemas de transporte não analisaram foi que isso, ao mesmo tempo, mudava substancialmente as regras do jogo. Por um lado, a introdução dos trilhos representava uma mudança em curso, ou seja, a diminuição do peso da escravidão na capital do

³³ Déborah Raison. *op. cit.*, p.5.

³⁴ Marshall Berman. **Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p.269.

³⁵ Sidney Chalhoub. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Èpoque.* Campinas: Editora da Unicamp, 2001. p.48.

³⁶ Nicolau Sevcenko. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República.* São Paulo: Brasiliense, 1983. p.30.

Império e o desenvolvimento do capitalismo no país, que no setor de transporte estava muito atrelado ao desenvolvimento de empresas. Por outro, falta justamente analisar de que a forma a constituição das empresas impactaria na mão-de-obra utilizada.

Nos pedidos de licenças feitos pelos proprietários de carroças entre 1837 e 1870 verifica-se que a maioria, 75,1%, se referia a apenas um veículo. Tudo indica que grande parte dos que possuíam somente uma carroça também trabalhavam conduzindo-as. Alguns exemplos encontrados na documentação ajudam a corroborar essa hipótese, como um requerimento assinado por homens que se proclamaram proprietários e condutores de pipas d'água, enviado à Câmara em 23 de abril de 1866.³⁷ Sendo assim, os carroceiros nesse período eram em sua maioria proprietários de sua ferramenta de trabalho, e realizavam fretes pelas ruas, em que recebiam um valor combinado em troca de um serviço.

Entre os carroceiros que tiveram a nacionalidade declarada, havia uma maioria de portugueses (78,6%) no período de 1837 e 1870.³⁸ O português Antonio Jose Lameira, por exemplo, morador na Praça da Aclamação nº49, apresentou, em 30 de abril de 1846, um pedido de licença para uma carroça.³⁹ O contingente de trabalhadores lusos exercendo essa função deve ser relacionado ao grande número de imigrantes advindos de Portugal, que era considerável já na primeira metade do século, cresceu ainda mais a partir de 1850.⁴⁰

A forte presença de imigrantes portugueses entre os carroceiros pode estar atrelada também ao fato deles já possuírem o contato com esse veículo em sua terra natal.⁴¹ A escolha dos lusos por trabalhar com carroças quando aqui chegavam, no entanto, passava primeiro por uma questão

³⁷ AGCRJ, Códice 51.1.17

³⁸ Dos 959 pedidos de licença para um veículo, os quais presumo que eram também os condutores, 636 não tiveram a nacionalidade declarada, sendo a maioria deles referente aos relatórios dos fiscais de freguesia de 1862, que não indicaram a nacionalidade. Dos que tiveram a nacionalidade declarada (323), 254 eram portugueses (78,6%), 53 brasileiros (16,4%), 5 espanhóis (1,5%), e os outros 11 (3,5%) eram de diferentes nacionalidades.

³⁹ AGCRJ, Códice 57.4.10

⁴⁰ Gladys Sabina Ribeiro propôs que não só a população lusitana na cidade do Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, foi bem maior do que estimada, como também constituiu um dos elementos cruciais do mercado de trabalho. A autora estimou que, em 1834, os cinco mil portugueses representavam 21,51% dos trabalhadores livres adultos da Corte. Gladys Sabina Ribeiro. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002. p.180. Já Luiz Felipe de Alencastro calculou que os portugueses compunham cerca de 10% dos habitantes da Corte em 1849, e chegaram a 20% do total de habitantes em 1872. Luiz Felipe de Alencastro. "Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872". *Novos Estudos*, n.21, Cebrap, julho de 1988. p.54. Ainda sobre imigração portuguesa ver: Miriam Halpern Pereira. *A política portuguesa de imigração*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002.

⁴¹ Sobre os transportes em Portugal ver: Paulo Cruz Terra. "Relações étnicas no setor de transporte: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)". *op. cit.*; Artur Teodoro Matos. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980; Fernando Galhano. *O carro de bois em Portugal*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1973; Guido de Monterey. *O Porto. Origem, evolução e transportes*. Porto: Livraria Fernando Machado, 1972; Maia dos Santos. *A carroça poveira: subsídios para sua história*. Maia: Maiadouro, 2002; Antonio Lopes Vieira. *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1982; Cristina Ferreira Gomes. *Eléctricos de Lisboa. Aventuras sobre carris*. Lisboa: Gradiva, 1994.

financeira, pois era necessário que o imigrante possuísse, ou adquirisse em terras brasileiras, um montante necessário para um investimento inicial no veículo e nos animais para conduzi-lo.⁴²

Os carroceiros conseguiram ao longo da segunda metade do século XIX, como mencionado anteriormente, realizar diversos serviços básicos no funcionamento da cidade que antes eram executados pelos escravos. Essa substituição, como visto anteriormente, estava relacionada entre outros fatores, com a diminuição drástica do número de escravos na cidade a partir de 1850. A retirada do lixo das casas particulares foi um dos espaços que as carroças passaram a ocupar.

No início do século XIX, como não havia um sistema público de retirada do lixo, a coleta e despejo dos detritos das residências era responsabilidade do próprio morador. Para essa atividade eram utilizados os próprios cativos da casa, ou recorria-se ao serviço dos escravos de ganho. O lixo era despejado em lugares ermos ou em logradouros públicos, como o Campo de Santana. A atuação do poder público no que diz respeito ao assunto se deu através de posturas da Câmara Municipal que proibiam os despejos de lixo a qualquer hora do dia e em locais indiscriminados.⁴³

No decorrer da segunda metade do século XIX, o recolhimento do lixo das casas particulares passou a ser feito pelos carroceiros que trabalhavam como autônomos. Em 1872, eles eram os únicos responsáveis por esse serviço, constando 120 carroceiros, que cobravam um valor mensal as residências. Em dezembro do mesmo ano, a Câmara Municipal assinou um contrato com a empresa Nunes de Souza & C. para que a mesma passasse a realizar a limpeza pública, bem como a remoção de lixo particular.

Nas páginas dos jornais, no decorrer de 1873, uma enorme polêmica surgiu sobre o mesmo contrato, tendo como principal opositor Luiz Fortunato Filho, advogado dos carroceiros. Ele alegou, em diversas cartas publicadas nos periódicos, que tal empresa representaria um monopólio do serviço, indo assim contra a liberdade de indústria e a liberdade dos próprios moradores de escolherem pessoas de sua confiança para realizá-lo.

O contrato foi levado ao ministério do Império e sofreu a modificação que permitia que a remoção do lixo das casas pudesse ser feita por empregados ou outras pessoas. Segundo Fortunato Filho, as “outras pessoas” presentes no documento davam margem para incluir os carroceiros que trabalhavam por si só. Um defensor da empresa, no entanto, afirmou que a empresa não poderia ser

⁴² Contudo, um investimento mais barato eram as carroças de mão, que dispensava o uso de animais, e cujos condutores passaram a ser conhecidos como burros sem rabo.

⁴³ Cf. Luiz Carlos Soares. O “Povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: Faperj / 7Letras, 2007. p.160.

prejudicada no direito adquirido fosse pela concorrência com outra empresa, ou com todos aqueles que quisessem estabelecer uma carroça para tal fim.⁴⁴

Nesse caso específico, assim como em muitos outros que envolviam a concessão de serviços públicos, as empresas contaram não só com as “leis do mercado”, mas principalmente com as leis das instituições do governo para se estabelecerem, já que procuravam assegurar os ganhos do capital através da garantia de monopólios. As discussões entre as possíveis interpretações para a modificação do contrato se prolongaram entre o ministério e a Câmara Municipal. Esta última, no entanto, antes mesmo da conclusão do debate com o governo imperial, colocou-se abertamente ao lado da empresa e deixou de conceder as licenças aos carroceiros empregados na remoção de lixo.

Os carroceiros de lixo que já possuíam as licenças tiveram-nas também caçadas e, por isso, deixaram de recolher o cisco das casas. Os jornais, por sua vez, encheram-se de reclamações e críticas a ação da instituição camarária, pois o asseio e a limpeza eram considerados na época essenciais para evitar o desenvolvimento da febre amarela na cidade. Diante da pressão, a Câmara acabou concedendo novamente as licenças aos carroceiros, que logo em seguida, realizaram uma greve com o intuito de que as licenças não fossem caçadas novamente, e outra vez o lixo deixou de ser recolhido. Os carroceiros conseguiram a garantia e a empresa Nunes de Souza & C. acabou não vingando no serviço de retirada do lixo das casas particulares, em parte pela pressão dos carroceiros, em parte porque não conseguiram cumprir com os requisitos do contrato.

Em 1876, após a realização de outra greve pelos cocheiros e carroceiros, a Câmara Municipal passou a discutir novamente a montagem de uma empresa. O motivo alegado naquele momento foi justamente colocar a cidade ao abrigo das paredes dos carroceiros que realizavam a limpeza das residências. Tendo em vista a força que os carroceiros do lixo demonstraram nos momentos das greves, justamente por estarem ligados a um serviço considerável fundamental em uma época de febre amarela, continuaram as tentativas da municipalidade de que uma empresa monopolizasse tal empreendimento. Em 1896, a Câmara contratou uma nova empresa para a execução dos serviços públicos e particulares e constava no contrato, devido às experiências pregressas, que as licenças dos carroceiros que faziam a remoção do lixo das habitações particulares seriam cessadas pela Prefeitura, desde que fosse iniciado o serviço.⁴⁵

⁴⁴ *Jornal do Commercio*, 30/03/1873, p.2.

⁴⁵ Francisco Agenor de Noronha Santos. *op. cit.*, pp.45-46, vol. 2. O contrato passou sucessivamente a quatro concessionários e em agosto de 1898 finalmente firmou-se com a Companhia Industrial do Rio de Janeiro. Essa, no entanto, faliu em 1899 e foi autorizada a contratação de nova empresa. Noronha Santos indicou que como não apareceu concorrentes, a limpeza particular foi entregue novamente aos carroceiros que para isso se habilitassem. Em agosto de 1900, “lavrou-se um termo de contrato de responsabilidade, para licença aos carroceiros, empregando estes carroças perfeitamente estanques, cabendo a cada grupo de coletores do lixo, ou zonas da cidade e sendo-lhes vedado o trânsito

No dia 31 de dezembro de 1897, foi firmado o contrato entre a municipalidade e a Companhia Industrial do Rio de Janeiro para que esta realizasse a limpeza pública e particular da cidade.⁴⁶ Em 1899, a empresa estava com dificuldades financeiras e verifica-se os carroceiros realizando greves por motivos próprios da nova ordem capitalista. Em janeiro e em dezembro desse ano, os trabalhadores paralisaram suas atribuições porque se encontravam com o pagamento atrasado há diversos meses.

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

O transporte de cargas também passou a ser realizado cada vez mais por empresas ao invés de carroceiros autônomos. Como mencionado acima, Victor de Assis Silveira pediu concessão para construir linhas de ferro com o objetivo de conduzir café. Em 1865, ele constituiu a Empresa Locomotora, que passou a funcionar somente em 1872.⁴⁷ Em 1878, essa empresa contava com o capital de 2.400 contos e contava com 176 veículos, sendo 96 carroças de café, e 504 animais.⁴⁸ Nesse ano, a Locomotora foi incorporada, juntamente com outras três, a Companhia de Carris Urbanos que surgia na mesma época, representando um processo ocorrido no Rio de Janeiro em que as empresas de carris com maior capital foram comprando todas as menores.

Segundo Noronha Santos, o transporte de mercadorias rendia enormes lucros. E em 1872, entre as empresas que exploravam esse ramo de negócio, havia, além da Locomotora, a Empresa de Cargas e Bagagens e a de Gomes Carneiro, Monteiros & C.⁴⁹ Os estabelecimentos comerciais e industriais também passaram a possuir seus próprios veículos e a contratar trabalhadores para conduzi-los. Nos jornais, encontram-se diversos anúncios como o do armazém de madeira situado, em 1873, na rua da Saúde n.º 84, que precisava de um carroceiro, “pagando-se bom ordenado”.⁵⁰

de carroças de uma circunscrição pela área da outra”. Noronha Santos. *op. cit.*, p.48, vol. 2. A partir de 1906, o serviço de retirada de lixo passou a ser executado pela prefeitura, através da Superintendência do Serviço de Limpeza Pública e Particular.

⁴⁶ *Diário Oficial*, 12/07/1898, p.14.

⁴⁷ Depois de montada a empresa e não tendo conseguido capital suficiente, Silveira vendeu o privilégio e como esse novo proprietário não levou a frente a empresa, Silveira retomou a concessão. Ele aliou-se a Domingos Moutinho e, em 1872, a empresa começou a funcionar.

⁴⁸ Francisco Agenor de Noronha Santos. *op. cit.*, p. 290, vol. 1.

⁴⁹ *Idem, Ibidem*, p. 11, vol. 2.

⁵⁰ *Jornal do Commercio*, 23/05/1873, p.7.

As carroças e, conseqüentemente os carroceiros, estavam presentes em quase todos os negócios da cidade. Desde as fabrica de cerveja, como a Brahma, passando por lavanderias, tecelagens, estabelecimentos de moagem de cereais, mobiliário, fábricas de sabão e velas, produtoras de tijolos, etc.⁵¹ As carroças também eram utilizadas pela companhia Rio de Janeiro City Improvements, que transportava os dejetos da cidade. Por sua vez, a empresa funerária possuía seus próprios funcionários para o transporte dos corpos.

As empresas variadas que possuíam carroças e aquelas especializadas no transporte de mercadorias indicam, por um lado, a importância que os carroceiros ganharam ao longo da segunda metade do século XIX. Eles eram responsáveis pelo transporte de praticamente todos os bens que eram produzidos e comercializados na cidade. Dessa forma, podemos ter a noção de que a paralisação dos trabalhadores ligados ao transporte poderia representar a interrupção da circulação de produtos, atingindo não só o comércio como outros setores da economia, como a exportação do café. Por outro lado, a constituição das empresas também mostra o processo de proletarização desses carroceiros que passaram a ser destituídos de suas ferramentas de trabalho, e foram submetidos a uma nova lógica de trabalho.

1.3 Os trabalhadores e a nova ordem

O desenvolvimento do capitalismo no sistema de transporte se deu pelo crescimento das empresas, ocorrendo um processo de monopolização por algumas companhias. No que diz respeito aos trabalhadores, as empresas representaram a competição direta com os que trabalhavam como autônomos, simbolizando a introdução deles a uma nova lógica de trabalho. Os cocheiros e carroceiros que exerciam o ofício por conta própria eram proprietários de suas ferramentas de trabalho, os veículos, e, portanto, donos de seu tempo e ganhos. Ao tornarem-se empregados, eles eram desapropriados das ferramentas, e passavam a vender a sua força de trabalho aos burgueses, que se tornavam assim os controladores do tempo e dos ganhos.

Em relação aos ganhos provenientes dos veículos, as empresas de carris possuíam uma divisão de trabalho: os cocheiros eram responsáveis pela condução dos carros, enquanto aos condutores cabia cobrar as passagens. Os condutores, portanto, recebiam parte dos lucros das empresas e por isso elas criaram uma rede para vigiar seus funcionários. Havia a constante suspeita de que os condutores surrupiavam os ganhos da passagem. Na *Gazeta de Notícias* de 27 de agosto de 1898, por exemplo, foram qualificados de infiéis os empregados que chamavam para si parte da

⁵¹ Francisco Agenor de Noronha Santos. *op. cit.*, p. 26, vol. 2.

renda, que para o jornal era a “recompensa do trabalho e dos capitais da companhia”, e da qual saía ainda os melhoramentos do serviço.⁵² O jornal não mencionou, no entanto, que os ganhos da empresa se davam também em cima da exploração do trabalho de seus empregados, e eles próprios podem ter se valido dessa percepção quando embolsavam algum dinheiro.

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

“Muito recentemente, escrevi-lhe um bilhete de aviso que me parece não ter merecido a sua atenção, pois o seu carro continua a levar muitos passageiros de quem V.S. não tem recebido as passagens e, como a Companhia não pode transportar tanta gente de graça, V.S. tem se tornado por demais caro a ela, como condutor. Portanto, tenho a lhe informar que a Companhia não necessita mais dos seus serviços, de hoje em diante”.⁵³

O controle dos condutores era feito através dos fiscais, os olhos dos empresários. O jornal operário *A greve*, de primeiro de agosto de 1903, expôs que os funcionários das empresas de transporte estavam sendo arrebatados pelo poder do capitalismo, e “perseguidos por esses vândalos e usurpadores de” seu suor. Sendo assim, segundo o mesmo periódico, a fiscalização constituía peça fundamental do objetivo dos donos das empresas, já que os fiscais roubavam o sustento dos condutores com o propósito de ganharem a afeição dos patrões.⁵⁴

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

“o carro tal, da linha geral, tem esse ou aquele movimento, a média de seu movimento deve ser... 40.000, por exemplo. Logo, o cocheiro que não entra com esse cobre para os cofres da companhia, tem de completá-lo com o seu rico ordenado, que já está sujeito a multas e a outras coisas mais”.⁵⁵

O controle dos condutores, e dos trabalhadores em geral, se intensificou ao longo do tempo e os donos das empresas introduziram a fiscalização secreta. Essa ocorria quando suspeitava-se de algum funcionário e era feita por fiscais que não eram conhecidos pelos empregados, sendo o objetivo do anonimato justamente conseguir flagrar os possíveis suspeitos. Aos funcionários, no

⁵² *Gazeta de Notícias*, 27/08/1898, p.1.

⁵³ Cf. Charles Julius Dunlop. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II. op. cit.*, p.31.

⁵⁴ *A greve*, 01/08/1903, p.1.

⁵⁵ *Gazeta de Notícias*, 16/3/1898, p.1.

entanto, era negada qualquer possibilidade de defesa, já que eram alertados apenas quando recebiam as multas ou demissões.⁵⁶

A relação entre fiscais e condutores era tensa, tendo em vista que os primeiros tinham o poder de diminuir o salário dos últimos através do registro de infrações, podendo mesmo levá-los a serem demitidos. Segundo *A greve*, de primeiro de agosto de 1903, o diretor dos fiscais da Companhia Jardim Botânico obrigava, através de seus auxiliares, que os condutores lhe dessem valiosos presentes, tais como caixas de vinho de Porto, e os ameaçava de demissão caso não o fizessem.⁵⁷

No que diz respeito à questão do controle do tempo por parte das empresas, os cocheiros eram submetidos a tabelas de horários e de quantidade de idas e vindas. Os fiscais também eram responsáveis pela verificação do cumprimento por parte dos cocheiros do tempo estabelecido pelos patrões. No dia 16 de julho de 1900, o jornal *O Paiz* afirmou que o último horário organizado para os bondes da Companhia São Christóvão “suprimiu várias tabelas, sendo, entretanto, acrescido o trabalho dos cocheiros”.⁵⁸

As diversas normas estabelecidas pelas empresas eram expressas nos regulamentos, que indicavam ainda as respectivas punições, que incluíam multas, suspensões ou demissão. No entanto, as normas eram feitas pelos patrões e a eles cabiam o julgamento. Estava presente, por exemplo, no regulamento da Jardim Botânico, que se o bonde elétrico não estivesse bom os motorneiros deveriam dar parte aos chefes da manobra. Segundo *A greve*, entretanto, os motorneiros reclamavam em vão, pois só quando os chefes bem entendiam era que mandavam trocar o veículo.⁵⁹

Quando o chefe de oficina decidia que um carro estava ruim, ele dava parte do motorneiro ao chefe de tráfego, que, por sua vez, mandava “suspender até segunda ordem o motorneiro”. Indo o empregado a presença do chefe de tráfego argumentar a causa injusta de sua suspensão, este lhe avisava que naquele momento ele seria multado, “e para outra vez vai demitido”. Essa multa era imposta como ele bem entendia, “de cinco, dez mil réis e mais, durante o mês fora as avarias!”.⁶⁰ É possível verificar, por um lado, que além das multas imputadas aos funcionários, que representavam uma perda substancial no salário, eles também eram responsabilizados pelas avarias dos veículos. Por outro lado, compreende-se que os empregados estavam submetidos ao arbítrio dos patrões, ou de seus representantes.

⁵⁶ *A greve*, 01/08/1903, p.1.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *O Paiz*, 16/07/1900, p.1.

⁵⁹ *A greve*, 01/08/1903, p.1.

⁶⁰ *Ibidem*.

Ainda no regulamento da Companhia Jardim Botânico estava previsto que os condutores e motorneiros eram obrigados a comprar os uniformes em uma casa das suas relações. O periódico *A greve* apontou, que era cobrado 50.000 réis por cada terno de “uma fazenda muito ordinária”, “ao passo que outras companhias” os davam aos seus empregados por 37.000 réis.⁶¹

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

“Os cocheiros desta companhia estão sendo vítimas das maiores injustiças que se pode fazer. A gerência da mesma tem obrigado até hoje que os seus empregados tragam no boné uma chapa de metal; por mais de uma vez se tem reclamado para que essa chapa seja substituída por um outro qualquer dístico; porém a gerência a isso tem fechado os olhos, talvez com medo de prejudicar os interesses dos fabricantes das mesmas chapas, que é protegido por um célebre mandão que a companhia tem, e que tudo quanto quer”.⁶²

O uso da chapa de metal no boné estaria relacionado, segundo os trabalhadores, ao fato de que o fabricante da mesma era protegido por um dos dirigentes da companhia. A recusa dos funcionários em utilizar essa chapa, entretanto, pode ser entendida porque ela era uma obrigação para os trabalhadores que trabalhavam ao ganho, entre os quais havia uma maioria de cativos. Uma postura municipal de 1838 estipulava que ninguém poderia “ter escravos ao ganho sem tirar licença da Câmara Municipal, recebendo com a licença uma chapa de metal numerada, a qual deverá andar sempre com ganhador em lugar visível”.⁶³

Em 1857, a Câmara Municipal de Salvador literalmente copiou a postura citada acima, e passou a exigir a matrícula e a chapa.⁶⁴ Segundo João José Reis, a postura municipal foi um dos estopins da greve organizada no mesmo ano pelos ganhadores negros, muitos dos quais carregadores e de origem africana. O autor indicou que essa greve simbolizava a recusa dos africanos àquela forma de controle, já que “o uso da chapa era tido como humilhante”.⁶⁵ Os africanos eram de um mundo em que as marcas do corpo e os adornos diziam sobre sua posição na ordem ritual e social, e as placas acabavam por equipará-los aos quadrúpedes.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² *A Reforma*, 22/01/1873.

⁶³ Postura da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1838. *Código de Posturas – leis, editais e resoluções da Intendência Municipal do Distrito Federal – Compilação do ano de 1894 – Abrange o período de 1838;1893*.

⁶⁴ João José Reis. “A greve negra de 1857 na Bahia”. *Revista USP*, 18. p.22.

⁶⁵ *Idem, Ibidem*, p.24.

Sendo assim, é possível verificar que a objeção dos funcionários da Companhia São Christovão em utilizar as tais chapas estava relacionada à recusa de uma medida de controle por parte dos patrões. Aos olhos dos trabalhadores, as chapas poderiam aproximá-los dos animais que eles mesmos dominavam. No contexto do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX, e tendo em vista que os empregados das companhias de carris eram essencialmente trabalhadores livres, essa posição poderia estar ligada também a rejeição de se verem iguados aos trabalhadores cativos.

Além da denúncia das chapas, os cocheiros da São Christovão expuseram que os empregados deveriam ainda deixar na gerência mil réis mensais para um médico, sendo que eles alegam que a maior parte dos empregados tem sociedades e médicos para se tratarem. Os trabalhadores ameaçaram que caso suas reivindicações não fossem atendidas, a companhia ficaria sem empregados, já que grande número deles estava resolvido a se despedirem.⁶⁶

A exploração do trabalhador por parte do patrão se fez, entre outras coisas, pelo salário. Em julho de 1900, os empregados da São Christovão deixaram de receber a remuneração por dia, e passaram a ganhar por hora de trabalho, propriamente 400 réis/hora.⁶⁷ Essa se tornou uma tendência das outras empresas, e, em setembro de 1903, os cocheiros da São Christovão entraram em greve para receber 600 réis por hora, valor pago pela Jardim Botânico aos seus funcionários.⁶⁸

O trabalho dos cocheiros era feito em turnos, sendo a primeira chamada dos funcionários realizada por volta de três horas e meia da manhã. A *Gazeta Operária* afirmou, em oito de fevereiro de 1903, que os trabalhadores das empresas de bondes os ordenados eram bastante “insignificantes não obstante trabalharem 12, 14 e mais horas por dia”.⁶⁹

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

Contudo, a entrada dos trabalhadores na nova lógica de trabalho se deu também por uma série de leis, decretos e práticas coercitivas. No dia 12 de abril de 1903, o cocheiro José Marques Ferreira, português, branco, 21 anos, foi preso por contravenção do artigo 399 do Código Penal. Esse artigo previa a punição de 15 dias aos que deixassem “de exercitar profissão, ofício, ou qualquer mister em que ganhe a vida, não possuindo meios de subsistência e domicilio certo em que

⁶⁶ *A Reforma*, 22/01/1873.

⁶⁷ *Gazeta de Notícias*, 16/07/1900, p.1; *O Paiz*, 16/07/1900, p.1.

⁶⁸ *Gazeta de Notícias*, 15/09/1903, p.1.

⁶⁹ *Gazeta operária*, 08/02/1903, p.3.

habite; prover a subsistência por meio de ocupação proibida por lei, ou manifestamente ofensiva da moral e dos bons costumes”.⁷⁰

No projeto de modernização da sociedade brasileira atribuído de cima para baixo, as classes populares deveriam ser integradas a civilização justamente pelo trabalho. Érika Bastos Arantes indicou que o “conceito de vadiagem, incorporado ao novo código penal na categoria de ‘contravenções’, estava sendo (re)construído em contraposição à positivação do trabalho”.⁷¹ No projeto de uma nova sociedade, o bom cidadão era identificado como o bom trabalhador e a ociosidade era considerada uma ameaça à ordem.⁷²

A perseguição aos considerados vadios e ociosos, que já existia, se tornou mais intensa com a República e, segundo Leric de Castro Garzoni, a vadiagem era justamente um dos motivos mais recorrentes de prisões de trabalhadores.⁷³ A abrangência do artigo 399, por sua vez, fazia com que a definição de vadios fosse, segundo Arantes, primeiramente uma atribuição dos policiais, facilitando “as prisões justificadas apenas na suspeição ou que, no fundo, se baseava em questões pessoais entre a autoridade policial e o acusado”.⁷⁴

A repressão policial foi uma das faces encaradas pela população no processo de formação do mercado de trabalho assalariado. Sob o signo da “vadiagem”, eram perseguidas práticas costumeiras dos trabalhadores cariocas do período e que passaram a ser estigmatizadas pela nova ordem. Sendo assim, trabalhadores eram presos por estarem descansando, tomando parati com os amigos ou jogando. Além disso, eram reprimidos ainda os que simplesmente não encontravam trabalho, realidade não pouco usual no Rio de Janeiro das primeiras décadas do século XX, como denunciou o jornal A Noite:

“Trata-se de um dos mais sérios problemas do nosso proletariado. Vão de manhã cedo aos logradouros públicos, corram o Passeio, a Praça 15 de Novembro, os diversos cais, o mercado velho e novo, a praia de Santa Luzia, e depois digam que dolorosa impressão trouxeram de lá. Nós vimos e contamos 180 operários que dormiam ao relento. Conversamos com muitos deles. Todos contam a mesma história: a fábrica, o trabalho,

⁷⁰ Código Penal de 1890, verificado no site: http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/DEC20a.html (no dia 18/01/2011).

⁷¹ Erika Bastos Arantes. *op. cit.*, p.117.

⁷² Sidney Chalhoub apontou que o conceito de vadiagem se construiu na mente dos parlamentares do fim do Segundo Reinado, a partir da seguinte premissa: “enquanto o trabalho é a lei suprema da sociedade, a ociosidade é uma ameaça à ordem”. Sidney Chalhoub. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. op. cit.*, p.73.

⁷³ Garzoni apontou que apesar de não ter sido novidade do ponto de vista legal, haja vista que desde o período colonial havia previsão de penas para mendigos e vadios, a vadiagem passou a ser definida como contravenção no Código Penal da República, sancionado em 1890. Leric de Castro Garzoni. *Vagabundas e conhecidas: novos olhares sobre a polícia republicana (Rio de Janeiro, início de século XX)*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/ IFCH, 2007. p.12.

⁷⁴ Erika Bastos Arantes. *op. cit.*, p. 124.

esperança de arranjar serviço para o futuro. Não se trata, absolutamente, de vagabundagem, trata-se de operários! “⁷⁵

A ampla gama de crimes previstos no artigo 399 constituiu justamente a segunda principal causa de prisão na Casa de Detenção de trabalhadores ligados ao transporte entre 1890 e 1906.⁷⁶ Foram 83 presos de um total de 384⁷⁷ encontrados para o período, perdendo apenas para os 97 trabalhadores presos, em 1904, por serem grevistas. Entre os outros motivos de prisão, encontram-se a prática da capoeira, cujos detidos incluíam também portugueses, como o cocheiro Antonio Joaquim Jose Alves de Moraes, preso no dia 21 de março de 1890.⁷⁸ Havia ainda vários casos de prisão por gatunagem e por ofensas físicas. No dia 15 de abril de 1890, por exemplo, o carroceiro Joaquim Pereira foi detido por ter ferido com um tiro de revólver a Carlos Pinto de Abreu Espírito Santo.⁷⁹ Os dois cocheiros presos em 1906 como caftens eram ambos estrangeiros, o italiano Athenye Joseph e o polonês Wilhihn Canovas.⁸⁰

Procurei demonstrar que o processo de formação do trabalho assalariado no que diz respeito ao setor de transporte, envolveu, primeiramente, a competição das empresas com os trabalhadores que atuavam por conta própria, sendo que aquelas contavam com o apoio das instituições do Estado para conseguirem e garantirem o monopólio. Uma vez ganha a batalha e os trabalhadores passassem a ser empregados, destituídos da propriedade de seus instrumentos de trabalho, as empresas lançaram mão de uma série de normas para acostumá-los e domesticá-los na nova lógica de trabalho capitalista. Lógica essa que, como visto anteriormente, também se aperfeiçoou ao longo do tempo.

Os funcionários eram vigiados, controlados e punidos não só pelas empresas, mas também pela Polícia. Essa se tornou peça fundamental na execução do projeto das classes dominantes de

⁷⁵ A Noite. 02/05/1914. *Apud*: Erika Bastos Arantes. *op. cit.*, pp.133-134.

⁷⁶ A pesquisa dos livros da Casa de Detenção foi feita naqueles correspondentes aos anos em que ocorreram as greves dos cocheiros e carroceiros. Porém, nem todos estavam disponíveis, sendo que tive acesso apenas aos de alguns meses dos anos 1890, 1903, 1904, 1905 e 1906. A Casa de Detenção foi criada por um decreto de dois de julho de 1856, e era utilizada principalmente para detenções de curta duração. Cf. Charleston Jose de Sousa Assis [*et. ali.*]. “Fontes para o Estudo da Imigração Portuguesa no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro”. *in*: Ismênia de Lima Martins, Fernando Sousa (org.) *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006. p.40. Os seus livros possibilitam verificar a origem dos detidos (nacionalidade e naturalidade de brasileiros e estrangeiros), as idades, as ocupações, os locais e os motivos da prisão. Eles possuem ainda uma ficha antropométrica, na qual eram anotadas a cor, altura, cor dos olhos, etc.

⁷⁷ O total de registros é de 384 para o período em questão, perfazendo 37 para 1890, 85 para 1903, 177 para 1904, 17 para 1905, 68 para 1906. A comparação entre o número de registros se torna complicada por que o livro encontrado para cada ano era correspondente a uma quantidade específica de meses, não abarcando o ano todo. De qualquer forma, chama a atenção o número encontrado para 1904, que supera os outros em larga escala. O livro desse ano registra os presos devido a uma paralisação dos cocheiros e carroceiros, o que com certeza explica a maior quantidade.

⁷⁸ APERJ, Casa de Detenção, livro 63, folha 71.

⁷⁹ APERJ, Casa de Detenção, livro 63, folha 193.

⁸⁰ Wilhihn Canovas foi preso no dia 16/02/1906. APERJ, Casa de Detenção, livro 137, folha 239; Athenye Joseph foi detido no dia 15/03/1906. APERJ, Casa de Detenção, livro 138, folha 49.

modernização da sociedade, que objetivava moldar a classe trabalhadora aos ideais de cidadãos morigerados. E se passageiros e empregados das companhias de transporte estiveram muitas vezes em campos opostos de batalha, a experiência da repressão policial, que incidia sobre a classe trabalhadora como um todo, os colocava do mesmo lado. Além disso, passageiros e empregados compartilhavam, cada grupo por seus motivos, o ódio pelas empresas.

A introdução dos trabalhadores na nova lógica de trabalho contou ainda com uma série de leis e regulamentos. Esse processo de transformação social, no entanto, não passou despercebido pelos agentes nele envolvidos, incluindo os trabalhadores, que encontraram nas greves uma importante forma de luta e expressão.

1.4 Bibliografia

ABREU, Maurício de A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente – estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

BARAT, Josef. *Estrutura metropolitana e sistema de transportes*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

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

DAVIS, Natalie Zemon. “Las formas de la historia social”. *Historia social*, n.10, 1991.

DUNLOP, Charles Julius. *Apontamentos para a história da Estrada de Ferro do Corcovado*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1951.

_____. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume I: A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1952.

_____. *Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro. Volume II- A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert, 1953.

_____. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Editores Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.

GARZONI, Lericice de Castro. *Vagabundas e conhecidas: novos olhares sobre a polícia republicana (Rio de Janeiro, início de século XX)*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 2007.

- HOBBSAWM, Eric. “Da história social à história da sociedade”. In: HOBBSAWM, Eric. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- RAISON, Déborah. *Ventos da Modernidade: os bondes e a cidade do Rio de Janeiro - 1850/1880*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/ IFCS, 2000.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Faperj/ Relume Dumará, 2002.
- SANTOS, Francisco Agenor de Noronha dos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro: *Jornal do Commercio*, 1934.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.
- SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998.
- SOARES, Luiz Carlos. “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”. *Revista Brasileira de História*, 16 (Mar/ ago.1998). Marco Zero/ ANPUH.
- _____. O “Povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: Faperj / 7Letras, 2007.
- TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ICHF, 2007.
- _____. “Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)”. In: Marcela Goldmacher; Marcelo Badaró Mattos; Paulo Cruz Terra (orgs.). *Faces do trabalho: escravizados e livres*. Niterói: EdUFF, 2010.
- _____. “Cenas de trabalho: carregadores negros na literatura de viajantes (Rio de Janeiro, 1808-1850)”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *Livros vermelhos: literatura, trabalhadores e militância no Brasil*. Rio de Janeiro: Bom texto/ FAPERJ, 2010.