

ASSOCIATIVISMO E GREVES: carroceiros e cocheiros em Manaus (1884-1925)*

Kívia Mirrana de Souza Pereira¹

RESUMO

Discute-se no presente artigo as múltiplas dimensões que articulam o universo do trabalho com as vivências urbanas de carroceiros e cocheiros, inquirindo acerca de suas condições de vida, trabalho e mobilizações na cidade de Manaus. Entre os anos de 1884 – 1925, os trabalhadores realizaram treze greves que revelam a sua atuação no cenário político e urbano. Acreditamos que por meio da exposição de suas manifestações, podemos contribuir para que a história social do trabalho na Amazônia continue sendo debatida no âmbito universitário que visa dialogar e mostrar os trabalhadores em seus diversificados âmbitos. Saliento que não é objetivo desse artigo abordar sobre todas as greves, até em cumprimento das regras estabelecidas, mas pretendo explanar sobre algumas mobilizações – seja articulações paredistas, sindicais ou cotidianas – dos cocheiros e carroceiros na cidade.

Palavras-chaves: Trabalhadores urbanos; Greves; Associativismo.

ABSTRACT

This article discusses the multiple dimensions that articulate the universe of work with the urban experiences of cartwrights and coachmen, inquiring about their conditions of life, work and mobilizations in the city of Manaus. Between the years of 1884-1925, the workers carried out thirteen strikes that reveal their action in the political and urban. We believe that through the exhibition of its manifestations, we can contribute to the social history of work in the Amazon continue to be debated in the university scope that aims to dialogue and show workers in their diverse spheres. I emphasize that it is not the purpose of this article to address all strikes, even in compliance with established rules, but I intend to explain some of the mobilizations, whether from the walls, the trade unions or the daily life, of the cartwright and coachmen in the city.

Keywords: Urban workers; Strikes; Associativism.

Recebido em: 30.11.2018

Aprovado em: 10.01.2019

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.2542235>

* O artigo é resultado das investigações realizadas em projetos do Programa de Iniciação Científica (PIBIC) entre os anos de 2014 a 2018: “Trabalho & Vida Urbana em Manaus: Cocheiros e Carroceiros, 1900-1920” (2014 – 2015) sob orientação da Prof^a. Dr^a. Maria Luiza Ugarte Pinheiro; “Cultura, Associativismo e Greves: Cocheiros e Carroceiros em Manaus, 1897-1925” (2016 – 2017) sob a orientação do Prof. Dr. César Augusto B. Queirós, e “Entre leis, prisões e mobilizações: a construção de uma classe. Cocheiros e Carroceiros em Manaus, 1875 – 1925” (2017 – 2018) sob a orientação do Prof. Dr. César Augusto B. Queirós.

¹ Mestranda no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Licenciada em História pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Membro do GT- Mundos do Trabalho, seção Amazonas. E-mail: mirranakivia@gmail.com

Manaus, no final do século XIX e início do século XX, passou por diversas e diferentes transformações que fizeram parte do plano de modernização e urbanização no período conhecido como “*Belle Époque*”. Tal momento caracterizou-se pelas grandes mudanças urbanas e arquitetônicas, crescimento da população e introdução de elementos e costumes europeus, “podendo-se fazer uma analogia desta fase de mudanças com a montagem de uma vitrine” (MESQUITA, 2006, p. 142). Essa analogia se deu justamente para explicar a mudança cultural, política e econômica que Manaus estava passando, onde a “cultura local despia-se das tradições de origem indígena e vestia-se com características ocidentais” (MESQUITA, 2006, p. 145). Nesse sentido, como bem pondera a historiadora Edineia Mascarenhas Dias,

A modernidade em Manaus não só substitui a madeira pelo ferro, o barro pela alvenaria, a palha pela tenha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração. É a modernidade que chega ao porto de lenha, com sua visão transformadora, arrasando com o atrasado e feio, e construindo o moderno e belo (DIAS, 1999, p. 29).

46

Entretanto, a imposição da modernidade não se concentra apenas na arquitetura da cidade ou no seu comércio, mas permeia o cotidiano da população local que enfrenta essa cidade e suas constantes transformações, seus novos sentidos e significados. Seguindo a lógica capitalista, no bojo das diversas e diferentes transformações, forjaram-se novos sujeitos sociais, os trabalhadores urbanos, como explica a historiadora Deusa Costa.

Na Manaus do fim do século 19 que crescia e modernizava-se, forjaram-se novos sujeitos sociais, os trabalhadores urbanos, distribuídos por um mercado de trabalho extremamente concorrido. Sobreviver na cidade, trabalhando, habitando ou divertindo-se significava vivenciar experiências de dominação e resistência num aprendizado contínuo que, segundo as reflexões thompsonianas, gera tradições que vão se definindo com imposição de limites à exploração e aos projetos de disciplinamento, no dinâmico e permanente processo de luta de classes (COSTA, 2014, p.42).

Pensar a construção dessa cidade significa analisar os sujeitos que estavam inseridos nela: ora trabalhando ora reivindicando, ora lutando ou resistindo.

Identificados nos Relatórios de Presidentes de Província e ou de Governo do Estado, Código de Posturas, Regulamentações, periódicos locais e almanaques históricos, os cocheiros e carroceiros participaram ativamente na construção e mobilidade dessa cidade. Os serviços prestados por esses trabalhadores tão essenciais à época, nos permite indagar: como pensar a cidade sem um serviço de transporte? E, com uma sensibilidade histórica, como excluir os sujeitos, os trabalhadores, desse processo? Portanto, de um lado, temos os carroceiros, ligados a circulação de pessoas, mercadorias,

transporte de materiais para a construção de obras arquitetônicas e limpeza da cidade. Do outro lado, temos os cocheiros, apresentando-se ao contexto com o serviço de transporte mais sofisticado, em carroças de luxo, atendendo a elite regional e ao Estado. Entretanto, não basta apenas entender a importância desse serviço para a cidade, mas cabe também investigar as vivências e práticas urbanas de seus trabalhadores, reconhecendo que eles participaram ativamente da história da própria cidade, pois além dos serviços executados, eles deixaram suas marcas e impressões.

Os jornais locais teciam críticas e acusações contra os trabalhadores. No seu viver urbano, na prática e na execução de seus serviços são alvos de vigilância e monitoramento pelo poder público, que através de leis e decretos buscavam incutir no trabalhador normas sociais e urbanas da modernidade. Dessa forma, marcados pela exclusão social, os cocheiros e carroceiros protestaram contra as inúmeras opressões impostas a eles através de leis e decretos. Realizaram paralisações e greves, uniram-se com outros trabalhadores em favor de seus direitos e caminharam numa significativa organização de classe. Essa organização não se deu de uma hora para outra, mas sim ao longo de várias vivências históricas, no qual, segundo o historiador inglês E. P. Thompson, essas relações são adquiridas pelas experiências, percepções e interesses em comum¹.

Nesse momento utilizamos os jornais da Grande Imprensa e os jornais operários que nos deram informações de greves e mobilizações desses trabalhadores no cenário local antes do século XX, ou seja, a greve realizada por nossos trabalhadores não se apoiava apenas nas justificativas econômicas, mas sim na consciência adquirida e construída ao longo do tempo:

47

Levando em conta a interpretação de que a consciência de classe é a forma como a experiência é tratada em termos culturais, é possível entender que as paralisações dos trabalhadores não precisariam ser necessariamente motivadas por questões econômicas, e mesmo quando o fossem, poderiam ter outros significados. A greve, segundo Charles Tilly e Edward Shorter a partir da análise do caso francês, era uma demonstração simbólica de força, ao incutir na consciência pública o vigor por trás das demandas da classe trabalhadora. Matos, por sua vez, afirmou que as paralisações também “foram a principal forma de intervenção da classe trabalhadora na política brasileira, ao longo do século XX” (TERRA, 2013, p. 169).

Até o momento, verificamos que os carroceiros e cocheiros realizaram treze greves, entre os anos de 1884 a 1925, e se concentraram em três associações: Sociedade

¹ Segundo Thompson, “A classe acontece quando alguns homens, como resultados de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) aos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais.” (THOMPSON, 1987, p. 10)

Beneficente dos Estivadores e Carroceiros (1910)², União dos Choferes, Carroceiros e Bolieiros (1914)³ e Associação Beneficente dos Carroceiros (1923)⁴.

As treze⁵ greves e associações evidenciam que o estudo sobre esses trabalhadores podem contribuir de forma significativa para a História do Movimento Operário e Urbano em Manaus, visto que foram umas das categorias que mais realizaram greves em Manaus. Comparando com outras cidades, como Rio de Janeiro em que os cocheiros e carroceiros realizaram 22 greves, como aponta Paulo Cruz Terra (TERRA, 2013). Tanto a nível regional, nacional e internacional os cocheiros e carroceiros se posicionaram de forma política e social frente às opressões impostas à categoria. Cabe salientar que ao contrário do que se possa especular, os carroceiros apesar de não ter padrões ou concorrência com os grupos estrangeiros ou escravos, mostraram-se atuantes nos movimentos reivindicatórios e paredistas.

Não são raras as notícias nos periódicos locais sobre as greves que as categorias realizavam em cidades como Rio de Janeiro, Bahia, Belém, São Paulo, Roma, entre outros lugares como a Argentina. As referências são feitas justamente por causa do forte impacto que essas mobilizações geravam no cotidiano da cidade, pois afetavam diretamente o comércio, os serviços sanitários e a circulação de pessoas.

A primeira greve realizada pela categoria na cidade deu-se em 1884⁶, quando no dia 02 de novembro, na rampa da Imperatriz (lugar onde os carroceiros ficavam esperando os seus passageiros), os trabalhadores que costumavam fazer frete por 1\$000 tentaram impedir que os outros trabalhadores realizassem o serviço por 800 réis. Os trabalhadores foram dispensados pela polícia que “buscava sua legitimidade na desqualificação das demandas operárias entabuladas, e na associação das ações dos trabalhadores à mera agitação, anarquia e algazarra, revestida sempre de atos de violência” (PINHEIRO, 2017, p. 76).

Outra greve que nos chama atenção, é a greve realizada pelos carroceiros em 1899⁷ que se recusavam a obedecer às prescrições da Intendência. A atitude de se colocar contra as ordens do Estado era uma prática comum dos trabalhadores que em diversos

² Informado por Maria Luíza Ugarte Pinheiro em “A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)”. A autora descreve o cotidiano dos estivadores no porto da cidade, assim como suas agruras, dificuldades e reivindicações. Em rápidas passagens, Pinheiro aponta o fato de que, em alguns momentos, estivadores e carroceiros estiveram juntos reivindicando por melhorias em seu ambiente de trabalho. Esses trabalhadores criaram em 1910 a Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros que liderou greves e mobilizações até 1914.

³ Segundo aponta o jornal “A Luta Social” em maio de 1914 ao parabenizar a iniciativa das categorias em criarem a associação e assinarem o seu estatuto.

⁴ Conforme indica o Jornal do Comércio. Esse ano refere-se à data que tivemos notícia sobre a existência da associação. Como ainda não tivemos acesso com o estatuto, este ano pode estar sujeito à mudança.

⁵ Essas greves foram catalogadas e pesquisadas no interior do Laboratório de História da Imprensa do Amazonas (LHIA) por um grupo de pesquisadores coordenados pela Profa. Dra. Maria Luíza Ugarte Pinheiro. Meu trabalho se deu em encontrar essas notícias e encontrar outras greves da categoria que ainda não tinham sido catalogadas, como as greves de 1905, 1911, 1917 e 1924.

⁶ Greve informada pela fala do Presidente da Província do Amazonas em 25 de março de 1885. Manaus, Tipologia do Amazonas, 1885, p. 258. Apud. PINHEIRO, Luís Balkar Peixoto; PINHEIRO, Maria Luíza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiá: Paco Editorial, 2017, p. 76.

⁷ A greve foi noticiada pelo Jornal **A Federação** em 23/02/1899.

momentos foram presos como noticiavam os jornais locais. Nessa greve, os carroceiros se colocavam contra as ordens da Intendência Municipal que, desde 1872, por meio dos Códigos de Posturas e Regulamentações estipulava diretrizes e normas muito severas que pretendiam controlar os costumes, preços e mercado de trabalho da categoria. Levando em consideração as mudanças significativas na Regulamentação de 1899 que transcorreu na fixação de uma tabela que delimitava o percurso e valor das corridas, consideramos esse o principal motivo para a deflagração da greve, visto que o poder público inculcia às forças o preço tabelado que muitas das vezes não é aceito pelo trabalhador⁸. Cabe salientar que antes da tabela de preços, o valor era definido pelo próprio carroceiro que cobrava aquilo que ele considerava “justo” e com as medidas adotadas pelo Estado em fixar um valor para as corridas, ficava evidente a tentativa das forças públicas e políticas em monitorar o serviço.

Nesse sentido, percebe-se que os motivos das paralisações giravam em torno da luta por melhores condições de vida e trabalho e/ou contra as regulamentações ou leis. Mais do que isso, os trabalhadores começam a usar as paralizações e greves como instrumento para mostrar a força política e social da classe trabalhadora em um cenário marcado pela exclusão e opressão, como bem descreve Paulo Cruz Terra.

A manifestação daquilo que os trabalhadores acreditavam serem seus direitos, no caso dos requerimentos, expressava-se muitas vezes em tom de pedido; nas greves, no entanto, ganhava uma forma bem mais impositiva. As paralisações eram uma via de pressão mais direta e representavam uma demonstração de força do espaço público por parte dos trabalhadores. [...] Além disso, as ações dos trabalhadores contra as medidas de controle sobre sua ocupação foram importantes para a identificação de interesses comuns, agindo como um elemento na criação da identidade da categoria. (TERRA, 2013, p. 169)

A greve de 1905 caminhou nesse sentido. Em janeiro do mesmo ano, os cocheiros recusavam-se a prestar os seus serviços para o comércio, para a elite e para o Estado por considerarem a autoridade policial como intransigente e ríspida. Dentre as exigências feitas pela categoria, os cocheiros pediam providências contra os ficiais e policiais que muitas vezes, por questões menores, os prendiam⁹, solicitavam permissão para estacionarem em lugares proibidos pela Intendência (como a Rua Municipal e a Praça 15 de novembro) e a demissão do Subprefeito encarregado da inspetoria dos serviços dos veículos. Como fica evidente, a postura dos cocheiros em reivindicar por esses pedidos

⁸ Os trabalhadores eram muitas vezes denunciados pela imprensa local pelo valor “exorbitante” que cobravam nas corridas: “A maioria dos cocheiros abusam excessivamente. Dizendo que não está em vigor a tabela de viagens, eles cobram pela mais curta corrida um preço exacerbado, especulando gananciosamente nas ocasiões de batizado, casamentos e bailes. Mesmo nesses atos há alguns que trajam-se mal, esquecendo a gravata no serviço diário. Não tendo competência, os cocheiros abusam do nosso povo que paga, e paga bem, para ser pessimamente servido. Ainda há dias um desses carroceiros foi parar a polícia por ter pedido por uma viagem 100\$000 réis!” (COMMERCIO DO AMAZONAS, maio de 1899). O jornal exigia o monitoramento do serviço e cobrava punições para os trabalhadores.

⁹ Não é de se estranhar a reclamação, pois através das análises dos periódicos locais encontramos muitos carroceiros e cocheiros sendo presos por estarem alcoolizados, não estarem devidamente vestidos e/ou por não obedecerem às normas da intendência. Entre os anos de 1892 a 1912 foram presos 37 trabalhadores por contravenção às leis locais.

é por saber de sua influência e importância na cidade e no comércio local, mas principalmente, caracteriza-se pela identidade da própria categoria com um cunho bastante peculiar e específico ao exercício da própria atividade.

Essa greve durou três dias e foi atendida diretamente pelo governador que a tratou com descaso e como irresponsável o pedido dos trabalhadores. Sobre a solução às exigências:

Depois de ouvi-los e fazer-lhe algumas ponderações – que outras não foram que as que lhe haviam sido pessoalmente feitas anteriormente, respondi-lhes que, quanto ao primeiro pedido, tinham eles na própria organização do serviço policial, recurso contra qualquer violência de que se julgassem vítimas, recorrendo para o Prefeito ou para o Chefe de Segurança. Quanto ao segundo, que a polícia exigindo o estacionamento dos carros de Praça 15 de Novembro, nada mais queria do que o cumprimento da determinação da Intendência Municipal. A Intendência havia designado as praças 15 de Novembro, da Constituição e dos Remédios, para estação de carros; e a polícia não podia, nem devia consentir, que eles se estendessem ao longo das ruas Municipal, da Instalação e plano inclinado da Catedral. As razões por eles expendidas como determinadora da escolha de outros lugares para estacionarem os seus carros, deveriam ser apresentadas ao Sr. Superintendente Municipal ou à Intendência, únicos competentes para aceitarem ou não o pedido: qualquer que fosse a solução dada pela autoridade competente, seria acatada pela polícia. Quanto ao terceiro, era tão estulto o pedido, que mereceu não se lhe fizesse consideração alguma. (Relatório de Governadores do Estado do Amazonas, 1905)

50

Finalizando o relatório, o governador alega que o ato só trouxe prejuízos aos próprios trabalhadores e que não afetou ao comércio local, entretanto, sabemos que esse é um dos primeiros a serem prejudicados, pois trata-se do transporte de pessoas, negociadores e mercadorias pela cidade. A fala do governador e sua negação aos pedidos dos cocheiros unindo-se ao silêncio da imprensa local são tentativas explícitas de desqualificação do movimento, porém, os trabalhadores continuaram atuantes no cenário urbano e em 1907 ameaçam e paralisam o serviço novamente com os carroceiros.

Em uma expressão maior de conscientização e organização de classe, as pesquisas de Maria Luíza Ugarte Pinheiro informam que, em 26 de janeiro de 1910, os estivadores e carroceiros uniram-se na organização sindical e formaram a “Associação Beneficente dos Estivadores e Carroceiros”.

A Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros corroboram com nossas expectativas em afirmar que os trabalhadores do Amazonas também participaram do processo para a construção de uma cultura. Cláudio Batalha descreve a cultura associativa como um conjunto de valores compartilhadores pelas associações operárias, ou seja, “o conjunto de propostas e práticas culturais das organizações operárias, a visão de mundo expressa nos discursos, bem como os rituais que regem a vida das organizações mais antigas, como as corporações” (BATALHA, 2004, p. 99). Desse modo, os trabalhadores urbanos em seu meio criaram e externaram por meio de suas práticas de luta e resistência a “cultura operária” ou “associativa”, chamando os trabalhadores para passeatas, reuniões e mobilizações, criando associações, clubes recreativos e sindicatos,

etc. Encontramos notícia dessa prática ritualizada no Jornal Correio do Norte, dia 08 de setembro de 1910, que informa:

Grande passeata. Ontem á tarde a Sociedade dos Estivadores e Carroceiros, recentemente fundada nesta capital, realizou uma imponente passeata, comemorando a inauguração do seu bonito pavilhão. Precedidos de uma banda de música, percorreram diversas ruas, erguendo as bandeiras brasileiras, portuguesa e a da sociedade e cumprimentando as redações dos jornais. Do nosso falou brilhantemente o Dr. Ricardo Amorim, nosso presado amigo. Em frente a casa do Sr. Governador se fizeram ouvir diversos oradores, respondendo s. exe. Agradecemos a distinção da presente sociedade e desejamos prospero futuro. (Correio do Norte, 1910)

51

Seguindo a constituição de uma cultura associativa – seja verticalizada para atividades comemorativas ou manifestações de luta e resistência –, segundo Pinheiro e pesquisas no Jornal “Correio do Norte”, em 01 de janeiro de 1911, os carroceiros paralisaram o serviço em solidariedade aos seus companheiros de associação, os estivadores. A parceria, para além da luta sindical e por melhores condições de vida e trabalho, dava-se no cotidiano no porto da cidade, lugar dividido por ambas as categorias no transporte e distribuição de carga. Os trabalhadores do porto reivindicavam por “reajustes no valor das jornadas, regulamentação do tempo normal da jornada em 10 horas divididas em dois turnos e a garantia de auxílio patronal em caso de acidentes, mortes ou problemas de trabalho” (PINHEIRO, 2015, p. 182). As reivindicações marcam um momento significativo na luta por direitos para o operariado e trabalhadores urbanos em Manaus e até 1920, quando torna-se regulamentação e lei no código de posturas a jornada de 8 horas de trabalho, salubridade nas fábricas e amparo às gestantes, mulheres e crianças, diversas categorias entram em greve em busca dos seus direitos e amparo do Estado.

A imprensa local mantinha-se dividida, alguns jornais com o pretexto de ordem pública defenderam os interesses da elite local, entretanto o Jornal do Norte mostrou-se solidário às causas dos trabalhadores, dando razão ao motivo da greve de 1911:

O direito da greve. O direito da greve já é hoje um direito sagrado. Quem trabalha certamente quer ver o produto justo do seu labor. Os empresários, os contratantes, os que empalam os seus capitais devem ter por princípio a influência do meio e daí concluírem que o salário do operariado, aqui, deve estar na razão da nossa vida econômica. O operariado tem o direito de se levantar, de protestar contra os que procuram oprimi-lo, em todo o momento em que seus direitos vão ser postergados. Isso não quer dizer que nós aconselhamos o movimento de sublevação. Simplesmente achamos justo que se levante o proletariado, num grito uníssono de protesto, quando lhe exigem todo o fruto do seu trabalho e lhe negam a devida recompensa, que é a causa principal de toda a sua vida. A greve dos estivadores e carroceiros da “Manãos Harbour” tem uma razão de ser e merece os nossos francos aplausos, porquanto dentro do terreno da paz eles pedem um ato de justiça, sem procurarem exigir pela força o que pela força se lhes quer impor (Correio do Norte, 1911)

Em 05 de janeiro de 1911 a greve é interrompida por pressão dos comerciantes com a representação da Associação Comercial do Amazonas (ACA) e pelo chefe de polícia. A diretoria da Manaós Harbour atendeu temporariamente algumas pautas e resoluções da ação dos grevistas, como reajuste salarial e outras disposições contidas nas obrigações gerais dos estatutos da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros, com o objetivo de finalizar a greve.

A greve realizada em parceria com os estivadores não foi a única no ano de 1911, ao ponto que em março os trabalhadores, sem o nome da associação, colocam-se novamente em greve.

As greves e paralisações não pararam, no dia 07 de agosto de 1917, os cocheiros declararam-se em greve. A paralisação durou três dias e era em favor da revogação da portaria que proibia o hábito estabelecido pelas delegacias de cobrarem os devedores pelas dívidas feitas em hotéis, automóveis e carros de praça. Ao que parece, os cocheiros realizaram a greve de forma independente, sem o apoio da “União dos Choferes, Carroceiros e Bolieiros”, fundada em 1914. Dessa forma, também não tinham o apoio da grande imprensa. O Jornal do Comércio defende a permanência da lei e ainda salienta que a greve causa desmoralização para Manaus:

Em qualquer lugar onde chegar a notícia de que os chouchouffeurs e cocheiros de Manaus declaram-se em greve por não querer a polícia cobrar as suas contas, o fato causará hilaridade, por ser único em todo o país. Basta de desmoralização para o Amazonas, não devemos consentir que isto se transforme num burgo podre. (Jornal do Comércio, 1917)

52

Dias depois dessa greve os carroceiros e bolieiros de caminhão ameaçaram abandonar o trabalho por questões salariais. Ao que tudo indica a ameaça de greve solucionou o problema, pois até o momento não encontramos notícias que relatassem a ocorrência da paralisação.

Em 1919, ano de Greve Geral, os carroceiros e cocheiros aderem ao movimento. O progresso da greve e a adesão de vários trabalhadores ao processo paredista representam o avanço nas organizações sindicais e operárias, mas principalmente à consciência de classe e ao direitos dos trabalhadores, mas é preciso observar o que é pontuado por Pinheiro, que as questões econômicas podem afetar significativamente a dinâmica do processo de conscientização:

Essa atitude demonstra que o processo de conscientização dos trabalhadores de Manaus ia caminhando no sentido de formulação de interesses próprios, passando pela percepção mais clara da dominação de classe. Não alimentamos expectativas muito amplas, atribuindo a esse processo um caráter conclusivo, pois a própria fragmentação econômica regional (em franca expansão nos anos de 1920) acelerada pela derrocada da borracha, encarregou-se de por abaixo todo o esforço associativo anterior, tornando o avanço da conscientização dos trabalhadores um processo lento e tateante. (PINHEIRO, 2015, p.189).

Pedidos como proteção legal ao trabalho, higiene e segurança, seguro social, reivindicação pelo salário mínimo e suas garantias, limitação das horas de trabalho para adultos e menores de idade, intervalo e repouso hebdomadário, suspensão do trabalho infantil, igualdade nos salários de homens e mulheres, garantia da lei nacional para assegurar o tratamento econômico e equitativo e o direito internacional operário eram reivindicações a nível nacional e internacional.

O Relatório de Governo do Estado noticiou a parada do serviço do transporte durante dois dias, começando pelo serviço de bondes e depois pelos carros de praça, os cocheiros. A adesão dos carroceiros ao movimento se deu através da paralisação do serviço de carga e descargas da empresa “Manáos Harbour”. A greve geral durou cinco dias, entre os dias 13 e 17 de maio, e no dia 19 de maio, o governo que alegava estar ao lado dos trabalhadores mandou noticiar que as matrizes em Londres não aceitaram os termos do acordo de redução da jornada de trabalho, entretanto, aceitavam a jornada de trabalho de oito horas mediante a redução do salário dos trabalhadores (PINHEIRO, 2015). A importância desses atos grevistas fora imprescindível para que a constituições de leis em defesa dos trabalhadores e segurança no trabalho. O código de posturas de 1920, por exemplo, prescreveu leis direcionadas a proteção e segurança do trabalhador.

Trago agora ao debate, as greves de 1923 e 1926 que evidenciam a participação da Associação Beneficente dos Carroceiros seja unida ou agindo independente dos interesses dos trabalhadores.

53

No dia 01 de maio de 1923, a Associação noticiou o aumento do salário dos cocheiros, carroceiros, choferes e bolieiros. Os carroceiros receberiam duzentos e quarenta mil réis e os choferes e bolieiros receberiam trezentos mil réis a partir do dia 1º de junho do mesmo ano. Caso os trabalhadores não fossem atendidos, eles parariam os serviços. No dia 28 de maio, segundo o jornal do Comércio, convocou-se uma reunião da Associação para todos os sócios e simpatizantes da causa para discutir assuntos de interesse das categorias. Os assuntos vieram à tona no dia 01 de junho quando a notícia sobre a greve foi informada pela Associação Comercial no Jornal do Comércio. O informe se dava no sentido de conscientizar a população sobre o acordo feito entre os carroceiros e os comerciantes do Amazonas de aumento de vinte e cinco por cento na tabela. Entretanto, o acordo feito entre a diretoria da Associação dos carroceiros não agradou os demais sócios que exigiram o aumento de três mil réis para as carradas, oito réis por quilo de gênero, quatrocentos réis por caixa vazia e de mil réis para cada caixa cheia de borracha, deflagrando a greve por não cumprimento do acordo feito com os comerciantes.

O Jornal do Comércio, em favor dos patronos locais, favorece a ação das autoridades policiais para deter o movimento. No dia 02 de junho, o jornal informa que a greve teve a intervenção policial e foi encerrada graças ao acordo dos trabalhadores com os seus patrões:

Não foi avante o movimento grevista, que se anunciava, dos carroceiros, que já voltaram ao trabalho, visto ter sido solucionado a questão, que dera motivo à atitude por eles tomada. A cidade foi, quando devia principiar a parede,

policiada desde a manhã por soldados da força do estado, por delegados auxiliar e por diversos comissários, afim de que não se registrasse atos reprováveis, nem fossem desacatados, por se haverem proibido de tomar parte na greve, diversos carroceiros que haviam solicitado providências às autoridades afim de poder exercer livremente a sua profissão. Mais tarde, houve um entendimento entre os que haviam abandonado o trabalho, os respectivos patrões e o comércio, ficando resolvido que cada carrada de carga conduzida custaria dois mil e quinhentos e os ordenados dos primeiros seria aumentado. (Jornal do Comércio, 1923)

A presença e a atuação da associação, muitas vezes, não aglutinavam a maioria dos trabalhadores. Verificamos isso, pois são muitas as chamadas para o comparecimento da categoria nas reuniões e assembleias da associação. Essa desarticulação reveladora, os interesses dos trabalhadores desassociados dos interesses das lideranças sindicais, é manifesta na greve de 1925.

A última greve realizada pela categoria nos anos 1920 deu-se no dia 02 de março de 1925, de caráter pacífica e motivada, novamente, pelo aumento no salário. Como demonstrado em outros momentos, os carroceiros, bolieiros, cocheiros e choferes enfrentaram sérios problemas no que se refere ao acordo entre o valor das carradas. Por mais que a Associação dos Carroceiros tentasse intervir nas mobilizações e negociações, os trabalhadores frequentemente recorriam ao movimento paredista alegando o não cumprimento da ordem do aumento salarial em acordo da Associação com o patronato, a carestia de vida e o aumento dos custos na capital decorrente da crise da borracha. Essas críticas feitas aos patrões ao Estado e à Associação mostram os acordos impositivos, feitos sem a negociação direta com os trabalhadores que não se sentiam satisfeitos ou representados com os falsos ganhos.

A greve teve duração de dois dias, finalizando no dia 04 de março de 1925 com vitória às causas dos carroceiros, sem o apoio de sua associação. O Jornal noticiou que a Associação Comercial resolveu tratar do caso e solucionar a questão diretamente com os patrões, que evitavam pagar o devido aumento aos trabalhadores.

A greve acabou de melhor forma. Terminou a greve dos carroceiros, de modo favorável a estes. A proposta apresentada pelos proprietários de veículos, para fazer vigorar a tabela de trezentos e quarenta mil réis para os choferes e ajudantes e de duzentos e oitenta mil reis para os carroceiros, não foi aceita pela Associação Beneficente dos Carroceiros. Em vista disto, a Associação Comercial resolveu tratar novamente do caso, realizando ontem uma sessão, na qual ficou solucionada a questão, pois os proprietários acenderam aos desejos dos carroceiros. (Jornal do Comércio, 1925)

Ao que parece, essa foi a última greve realizada por esses trabalhadores durante a década de 20. Entretanto, não podemos deixar de considerar suas múltiplas formas de resistir e de reivindicar por seus direitos por meio dos sindicatos e associações ou vivendo enquanto categoria, já que a última notícia que temos sobre esses trabalhadores é de 1970.

As exposições feitas sobre as vivências, mobilizações e greves realizadas pelas categorias mostram que os seus interesses giravam em torno de suas próprias peculiaridades e identidades enquanto classe e movimento. Os diferentes motivos, causas e anseios mostram que os modos de atuação e mobilização devem ser interpretados de formas singulares, mas que tem em comum os mesmos sentidos: a luta por melhores condições de vida e trabalho em uma cidade excludente e escassa de direitos para a classe popular, no qual, cada trabalhador, ao seu modo, exprime sinais de luta, resistência e persistência no viver urbano que não podem ser ignoradas ou esquecidas pela própria historiografia.

Referências

AZEVEDO, Elciene; CHALHOUB, Sidney. **Trabalhadores na Cidade: Cotidiano e Cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2009.

BATALHA, Cláudio; CORD, Marcelo Mac. **Organizar e Proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2014.

BATALHA, Cláudio. **O movimento operário na primeira república**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Cia das Letras, 1999.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro de belle époque**. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

COSTA, Deusa. **Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915)**. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.

CRUZ, Heloísa de Faria. **Trabalhadores em Serviços: dominação e resistência (São Paulo - 1900/1920)**. São Paulo: Marco Zero, 1990.

DE MORAES BATALHA, Henrique. **Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado**. Editora UNICAMP, 2004.

DIAS, Ednéa Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto: Manaus, 1880 -1920**. Manaus: Valer, 1999.

FAUSTO, Boris. **Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920)**. 2ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.

GOLDMACHAR, Marcela; MATTOS, Marcelo Badaró; TERRA, Paulo Cruz (orgs.) **Faces do Trabalho: escravizados e livres**. Niterói: EdUFF, 2010.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade: Os cantos e os Antros – Campinas 1850-1900**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

MATOS, Maria Izilda Santos. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru: Edusc, 2002.

MATTOS, Marcelo Badaró (Coord.). **Trabalhadores em Greve, Polícia em Guarda: Greves e pressão policial na formação da classe trabalhadora carioca**. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2004.

MESQUITA, Otoni. **La belle vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

MESQUITA, Otoni. **Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910**. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006.

MOURA, Ana Maria da Silva. **Cocheiros e Carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos**. São Paulo, HUCITEC, 1988.

PEREIRA, Kívia Mirrana. **Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920)**. **Revista Eletrônica Mutações**. Manaus, vol. 6, n. 11. Set 2015.

PERROT, Michelle. **Os Excluídos da História: mulheres, operários e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Mundos do Trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)**. Jundiá: Paco Editorial, 2017.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e Conflito no Porto de Manaus, 1899-1925**. 3ed. Manaus: FUA, 2015.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Folhas do Norte: Letramento e Periodismo no Amazonas, 1880-1920**. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2001.

RODRIGUES, Edgar. **Trabalho e conflito: (pesquisa histórica – 1900-1935)**. Rio de Janeiro: Arte Moderna, 1975.

SAMPAIO, Patrícia Melo. **Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967)**. Manaus: EDUA, 2016.

TELES, Luciano Everton Costa. **Mundos do trabalho e imprensa: A vida operária em Manaus na década de 1920**. Manaus: UEA Edições, 2015.

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores e cocheiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2007.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)**. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/ Casa Civil/ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

THOMPSON, Edward Palmer. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. 3 vols. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

Fontes¹⁰

Documentação Oficial

AMAZONAS. Código De Posturas, Leis, Decretos e mais Resoluções do Conselho Municipal.

¹⁰ Consultadas e analisadas por meio da Hemeroteca Nacional Digital Brasileira e no Laboratório de História da Imprensa no Amazonas.

AMAZONAS. Relatório Governadores dos Estados Brasileiros – 1905, 1907, 1919.

Jornais

A Federação – 1899.

Commercio do Amazonas – 1899.

Correio do Norte – 1910, 1911.

Jornal do Comércio – 1905 – 1925.

Quo Vadis? – 1903 e 1904.