

Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920)

Kívia Mirrana Pereira¹

Universidade Federal do Amazonas

Resumo

A história de Manaus no século XX é marcada por um desejo de modernidade. O anseio da elite era transformar a antiga Vila da Barra do Rio Negro em uma cidade moderna, a frente de seu tempo, referência nacional, assim como Paris fora para a Europa. A construção dessa cidade, leva consigo a história de vários trabalhadores urbanos que além de participarem da mobilidade urbana, também estiveram presente no que ela provocou: a exclusão. Nesse ambiente está o serviço dos cocheiros e carroceiros e o relevante trabalho prestado por estes homens e suas carroças, tal como sua vital contribuição no transporte de pessoas, cargas gerais, construções erigidas, higienização e outras tantas demandas da cidade de Manaus no século XX.

Palavra-chave: Vida urbana; Trabalho; Manaus.

Abstract

The story of Manaus in the twentieth century is marked by a desire for modernity. The desire of the elite was to turn the old village of Barra do Rio Negro in a modern city, ahead of its time, national reference, as well as Paris off to Europe. The constructions of this town carries the story of various urban workers, as well as participate in urban mobility, they were also present in what she teased: exclusion. This environment is the service of the teamsters and carters and the relevant work done by the men and their carts as a vital contribution to passenger transport, general cargo, erected buildings, cleaning and many other demands of the city of Manaus in the twentieth century.

Keyword: Urban life; Occupation; Manaus city.

Introdução

Era o Período Republicano, e a cidade de Manaus exibia sinais indeléveis que rumava para um novo tempo, apontando para os propalados e invejáveis costumes da urbanização europeia. Pelo laborioso trabalho dos cocheiros e carroceiros, observa-se a transformação urbana que a então efervescente capital experimentava em sua constante metamorfose.

As primeiras descrições sobre os trabalhadores aparecem nos Relatórios dos Presidentes da Província, no século XIX, tempo em que Manaus, assim como as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo seguiam modelos europeus de desenvolvimento urbano. Ninguém poupou esforços na audaciosa tarefa. O sonho de implementar novos projetos

¹ Graduanda em História pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). O tema faz parte do Projeto de Iniciação Científica (PIBIC) – “Trabalho & Vida Urbana em 1900: cocheiros e carroceiros em Manaus (1900-1920).

de urbanização, elaborados com o intuito de tornar Manaus uma cidade modelo, assim como foi Paris para a Europa.

Os empréstimos financeiros necessários para suprir os custos da obra, vieram com relativa facilidade, promovido, pelo já iniciado ciclo da borracha, um presente natural abundante na região com a descoberta dos seringais nativos. A administração local assume o seu papel, adotando uma política de construção de obras públicas. Finalmente, o plano de modernização é posto em prática, cumprindo o seu principal objetivo: o de promover melhorias urbanas para a elite local, garantindo um ambiente com mais conforto, segurança e higiene.

Todo o capital disponível para investimentos tinha destino certo contribuindo para as mais diversas construções, transformando a cidade num grande canteiro de obras. A obra de Jorge Franco Sá informa a abundância excessiva de obras, citando o primeiro Porto Flutuante do Brasil (1902), a Alfândega, primeiro prédio pré-fabricado do mundo (1906). A Agência do Banco do Brasil (1908), O Palácio da Justiça (1900), a ponte de ferro sobre o igarapé de Educandos (1895), rede de esgoto (1906), a Biblioteca Pública (1907), o Reservatório do Mocó (1899), o sistema de captação de água da ponta do Ismael (1908), a Penitenciária (1904), a iluminação pública – utilizavam na época três fontes energéticas: gás, querosene e eletricidade (1896), e o Teatro Amazonas (1896). Tudo isso realizado de modo concomitante. Nada disso seria possível sem um eficiente serviço de transporte. O trabalho dos condutores desses veículos, tão especiais à época, se caracterizava pela inegável importância dos transportes de mercadorias.

As carroças que aparecem nesse momento de construção das obras públicas são em grande sua grande maioria, utilizadas para o carregamento de tijolos, areia, pedras, e outros materiais. A presença dos carroceiros no transporte de cargas é descrita nos relatórios dos Presidentes da Província, quantificando o número de carroças e os valores pagos aos serviços prestados.

No relatório de 1855 (AMAZONAS, 11 de Março de 1855, p. 9 – Relatório de Presidentes da Província, ao Exm^o 1^o Vice-Presidente da Província do Amazonas, o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda, pelo presidente O Conselheiro Herculano), o Presidente Ferreira Penna descreveu que a Olaria Provincial continuava a realizar sem interrupção os trabalhos de construção de obras públicas, porém, o igarapé que divide o Bairro dos Remédios tornava difícil a passagem de pessoas e carroças de um lado para o outro, atrapalhando o tráfego e promovendo o atraso das obras. Conveniente seria a

construção de uma ponte provisória, totalizando 277\$000 réis. Na mesma descrição é noticiado que nos anos de 1853 e 1854 foi concedido pelo Ministério do Império, para auxílio das obras Provinciais, um empréstimo de 16:000\$000 réis, do qual se gastou 8:252\$353 réis. De 1854 a 1855, foi aberto outro na importância de 8:000\$000 réis que fora distribuído em gratificações ao diretor das obras públicas (302\$666), administrador (229\$000), escrivão (172\$499), ferramentas (46\$560), canoas (111\$640), quatro carroças (640\$000).

Os carroceiros eram ativamente profícuos em todo o trabalho que se propunham a fazer. Enfrentavam no cotidiano de suas atividades inúmeros percalços. Muitas vezes trabalhavam como braçais nas obras públicas por falta de braços para o serviço. Nesses momentos, muitas vezes, dividiam espaço com índios e presidiários, requisitados pela falta de mão de obra, quase sempre trabalhadores não preparados para a atividade. Assumiam tais serviços, muito provavelmente porque não tinham opção: ou aceitavam o trabalho e suas contingências, ou ficavam desempregados, impossibilitados de sustento próprio e familiar:

Ficou concluído o principal trabalho de desaterro da praça 28 de Setembro. Esse trabalho foi feito pelos índios ao serviço das obras públicas e por 4 carroceiros ajudados pelos preços de justiça. A despesa total feita com índios, presos, carroceiros, ferramenta, madeira e mão d'obra de cercados compra e concerto de carrinhos de mão, palmeiras, feitor &, foi de 11:307\$864 réis: dos quaes 9:18\$4264 réis gastos de Janeiro á Junho e 2:123\$600 réis de Julho á Dezembro. (AMAZONAS, Relatório do Presidente da Província. Apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas pelo Presidente Dr. José de Miranda da Silva Reis. Em 25 de março de 1872.)

As obras não podiam parar, e os administradores da cidade tinham pressa, porém esses arranjos faziam, muitas vezes, com que as obras fossem várias vezes refeitas e forçava também o trabalhador a uma carga horária acima dos limites de resistência. Os prazos limitavam o poder de escolha, afinal, estavam envolvidos na construção do tão sonhado desejo de tornar a antiga "*Vila da Barra do Rio Negro*", uma cidade a frente de seu tempo, vistosa, sedenta por reconhecimento cultural, urbano e social; tudo que a ávida elite almejava em sua época.

Com a criação de novos prédios, calçamento de ruas, avenidas e arborização, Manaus começa a mudar sua paisagem e arquitetura. De uma cidade pacata e acanhada, instalações precárias e parques investimentos, para agora exhibir sua nova áurea. As transformações contribuíram para a salubridade pública e modernização. Tudo isso

produzindo conforto, beleza e segurança para a elite, tornando-se cada vez mais atrativa a novos investimentos.

Salubridade pública e o serviço dos carroceiros

O crescimento e desenvolvimento da cidade de Manaus vêm principalmente no rastro da aceitação da borracha no mercado europeu. Os lucros oriundos desse produto permitiram as elites locais sonharem com uma cidade moderna e limpa. No entanto, essa modernidade trouxe no seu bojo problemas que afetavam as cidades em crescimento no início do século XX, como a questão da salubridade, da higiene, do transporte público, etc.

A preocupação com a salubridade pública se tornou cada vez mais corriqueira e importante. É nesse contexto que o tema da coleta de lixo ganha nas páginas dos periódicos local grande importância.

Os administradores vão tentar desenvolver políticas públicas para a cidade de Manaus, na tentativa de criar uma cidade limpa e moderna. Assim, os códigos de posturas, que visavam disciplinar os hábitos da população regulavam que ficava proibido jogar o lixo e entulho nas praças, ruas, travessas e outros lugares públicos, ou qualquer tipo de objeto volumoso. Conforme o código de postura, desde 1859, os trabalhadores eram proibidos de despejar em qualquer lugar, pedras, madeiras, armação de balança, entre outros objetos, incorrendo risco de multa no valor de cinco mil réis ou dois dias de prisão em qualquer um dos casos:

A pessoa que empachar as praças, ruas, travessa, e outros logares públicos, com quaesquer objetos volumosos, como carroças, pedras, madeiras, armação de balança incorrerá na multa de cinco mil réis ou dois dias de prisão em qualquer dos casos. (Jornal Estrella do Amazonas. Manaus, 01 de janeiro de 1859, p.02, nº 347, Artigo de Posturas)

Nesse universo, os carroceiros com suas carroças tinham um papel importante na manutenção da limpeza. O serviço de coleta de lixo era realizado por carroceiros durante o período noturno, por carroças puxadas por um animal.



Serviço de Coleta de lixo nos subúrbios da cidade (DIAS, 2007, p. 103)

Com a borracha atingindo altos custos no mercado, a economia local se expande, o comércio cresce e aumenta a população. As melhorias no trânsito da cidade, a locomoção das pessoas, na metade do século XIX, trouxe um aumento na oferta de transportes, carroças, carros de aluguel, catraia na travessia dos igarapés, e os bondes, mais seguros e luxuosos, novidade para a época. Mais um símbolo dos “padrões de modernidade” (MAGALHÃES, 2014, p.31).

O meio de transporte terrestre mais acessível para a maioria da população da época era as carroças; para a população carente de recursos financeiros, cabia as carroças mais simples ou em ocasiões especiais – como batizados, casamentos e velórios – dispunham das carroças de luxo. A elite local dispunha de carroças próprias e o contrato de um cocheiro para a manutenção e direção do veículo.

É importante destacar a diferença no trabalho de carroceiros e cocheiros, embora todos trabalhassem com carroças. O primeiro, destinado ao transporte de pessoas e mercadorias, e de outros os tipos de serviços tais como a higiene urbana, coleta de lixo, e a distribuição de água através de carros-pipas. O segundo, denominado "cocheiro de aluguel" destinava-se exclusivamente ao tráfego de pessoas em carroças de luxo.

Tanto cocheiros como os carroceiros eram alvos fáceis de pressão social e municipal que evidenciavam as contradições e ambiguidades que o sonho de civilização trazia consigo:

Outra categoria que sofreu diretamente o ônus da reforma da cidade são os condutores de veículos. Além das novas exigências para o desempenho da profissão, ainda ficavam sujeitos a uma área de circulação estabelecida pela nova regulamentação do uso do espaço urbano (DIAS, 2007, p. 144).

Os códigos de posturas possuem várias diretrizes que permitiam a punição e discriminação daqueles que não seguem as normas estabelecidas, impondo aos infratores duras penas, a pior delas a prisão, ou multas pelo não cumprimento da lei:

Cabia à Intendência Municipal identificar e impor regras de conduta à massa urbana. Identificava-se a multidão pela obrigatoriedade dos registros, tornando viável a execução do controle. Impunham-se controle aos diferentes usos da cidade, pela fiscalização das normas das Posturas e dos Regulamentos (COSTA, 2014, p. 92).

Carroceiros e o transporte de pessoas

Diante das diversas atividades que os carroceiros exerciam, a organização do segmento era necessária. A responsável pela organização dos serviços era a Intendência Municipal. Podemos observar que, a partir 1875, os serviços prestados pelos carroceiros só poderia ser exercido por meio de matrículas realizadas de julho à setembro (de cada ano) na Câmara Municipal, passando a vigorar também o pagamento de impostos à receita:

Art. 69. Nos mezes de Julho a Setembro de cada anno se matricularão na câmara municipal todos os carros, seges e carruagens de luxo, carroças ou qualquer vehiculo de transporte de condução de cargas, água &. (JORNAL DO AMAZONAS. Manaus, 30 de Julho de 1875)

O Código de Posturas de 1875 descreve as diretrizes que os carroceiros deveriam acatar. Entre as quais, as carroças ou qualquer outro veículo obrigatoriamente serão identificados por placa com o número de matrícula. Aos contraventores, a multa de 20\$000 réis ou quatro dias de prisão, ficando o carro detido até o pagamento da penalidade e regularização da matrícula; os carros e carroças de condução não podem trafegar aos domingos, quintas e dias santos, sob pena de multa de 20\$000 réis ou cinco dias de prisão; as carroças não podem transmitir nenhum som de mau funcionamento, sendo o dono multado em 5\$000 réis ou um dia de prisão; os donos das carroças de água devem manter as suas pipas cheias todas as noites e comparecer com elas no caso de algum incêndio, sendo premiado o primeiro carroceiro que chegasse ao local do sinistro; à noite no valor de 20\$000 e de dia no valor de 10\$000. Aos contraventores mais uma vez a multa de 20\$000 réis ou cinco dias de prisão. O estacionamento das carroças vazias em qualquer outro lugar que não fosse o estabelecido pela Intendência, a multa de 5\$000 ou dois dias de prisão.

Vale à pena ressaltar que desde o Código de Posturas de 1862, os carroceiros recebiam orientação na forma de como deveriam guiar os animais com cabresto ou a corda na mão, e, quando o veículo estivesse carregado, o carroceiro deveria ir dentro da carroça, não permitindo que o animal galopasse no percurso da viagem. Cabia também ao carroceiro, cuidar bem dos animais de carga, não maltratando com pancadas ou sobrecarga, evitando o excesso de peso. Aos infratores, a pesada multa de dez mil réis ou quatro dias na prisão.

O Jornal "A Federação" chama a atenção da chefatura para a forma como os carroceiros sobrecarregam os animais. Diante de tal atitude, a postura dos carroceiros é considerada como "desumana" e "bárbara", e o Jornal pede providências para os infratores:

Chamamos a atenção da autoridade competente a para forma barbara com que os carroceiros desta capital espancam e maltratam os animaes. Enchem demasiadamente as carroças com pezosbrutaes, de modo que os pobres irracionais não têm a força precisa para arrastalas e então toca a saraivada de espancamentos. E' deshumano, é bárbaro! (JORNAL A FEDERAÇÃO. Manaus, quinta-feira, 16 de Janeiro de 1896).

Não somente infratores, os carroceiros também são vítimas de acidentes de trânsito, decorrente aos problemas devido ao rápido crescimento da cidade, inerentes à modernidade; o que antes era calma, agora, começa a tomar novos rumos, produzindo aflição a população em geral:

Hontem por volta das 8 horas da manhã, na rua Municipal, deu-se um facto cujo culpado merece severa punição da parte de nossa policia. O caso é de um trabalhador guiando uma carroça, passava em frente d'um bond e nesse momento espantou-se o animal que conduzia o vehiculo de praça, indo ter ao trilho do referido bond. O imprudente conductor do mesmo se havia de fazel-o parar, propositalmente deu toda força na machina a ponto de resultar uma scenadesagradavel. O infeliz trabalhador recebeu um empurrão produzido pelo encontro dos carros que o contundiou em diversas parte dos rosto, um coice do animal e mais o insulto do imprudente. Logo fizeram-se os curativos na pharmacia mais próxima, sendo conduzido o desventurado homem para a Santa Casa de Misericordia. (JORNAL COMMERCIO DO AMAZONAS. 7 de novembro de 1899)

Os cocheiros e o transporte do luxuoso

O serviço dos cocheiros era realizado em carroças luxuosas e, para que o trabalho pudesse ser executado com excelência desde 1884, a Intendência Municipal procurava organizar o serviço desses trabalhadores através do cadastramento de cada

cocheiro na Intendência Municipal. Nesse âmbito de organizações, é do dia 09 de fevereiro de 1886 que a Instituição aprova a primeira regulamentação para os condutores de veículos de luxo da capital.

O Regulamento continha 29 artigos específicos à categoria. Dentre os artigos publicados existiam especificações para os carros da cocheira e os carros de praça.

Os carros da cocheira são alugados com condições previamente convencionadas com o proprietário do carro, podendo prestar serviço dentro do período urbano que compreendia os limites da cidade. O valor regulamentado por tabela era do conhecimento da polícia que a fiscalizava. A tabela contendo os preços das corridas deveria estar em bom estado e fixada num lugar visível ao passageiro, caso contrário o infrator seria punido com suspensão de 30 dias mais multa de 5\$000 réis. Os cocheiros deveriam declarar o valor prévio ao passageiro; cada hora do serviço contratado tinha o valor determinado em 3\$000 réis e 2\$000 por hora adicional excedente à primeira.

Os carros de praça ficavam alinhados numa só direção, todos com tabela de preços visível, e numerados; poderiam dessa forma prestar serviços no Largo Imperatriz e em outros lugares prescritos pela polícia. O horário de funcionamento dos carros estava determinado entre às 5 horas da manhã até à meia noite.

O serviço de cocheiro poderia ser exercido a partir dos 18 anos de idade, uma vez aprovado no teste de direção com atestado de boa conduta, mais termo de confiança dos proprietários das carroças com a devida matrícula emitida pela "Inspectoria Geral de Vehiculos". Era prerrogativa do cocheiro evitar o transporte de pessoas com doença contagiosa, caso em contrário seria penalizado em 10\$000 réis de multa, tendo a obrigação de desinfetar o carro; o cocheiro não poderia demorar no transporte de passageiro a pretexto de esperar por outro; pena de multa de 5\$000 réis ou dois dias de prisão; não poderia usar no serviço, animais doentes, manhosos, e incapacitados, pena: 10\$000 réis de multa; o cocheiro apanhado em algum ato criminoso ou imoral incorreria na pena de inabilidade absoluta imposta pelo Chefe da Polícia; em noites de apresentações teatrais, os carros deveriam transportar as famílias até ao ponto mais próximo de suas residências, sob pena de 10\$000 de multa e suspensão por 10 dias havendo reincidência; em nenhuma situação os cocheiros deveriam combinar entre si a suspensão do serviço, multa de 30\$000, mais a proibição em continuar no exercício da profissão, motivo pelo qual as greves nessa categoria não ocorreram dentro do período pesquisado.

Além das prescrições acima, ao cocheiro era proibido dormir dentro do carro, fumar, receber pessoas indecentemente vestidas, caminhar na cidade em horário de expediente, desrespeitar o tráfego de outros veículos e evitar conversar com o passageiro. Ao infrator a multa seria de 10\$000 réis e suspensão da matrícula por 20 a 60 dias.

A regulamentação não inibe os cocheiros de cometerem infrações que são constantemente notórias nos jornais da época. Dentre as mais diversas críticas, destacavam-se à falta de limpeza dos carros, aos valores das corridas, à vestimenta do trabalhador e ao excesso de velocidade na condução dos carros.



(Avenida Eduardo Ribeiro – Imagem retirada da Biblioteca Virtual do Amazonas)

A exclusão

Em destaque ao serviço dos cocheiros e carroceiros, as dificuldades cotidianas impostas a esses trabalhadores estavam constantemente a mercê dos perigos inerentes à atividade e a um contexto social muitas vezes desfavorável aos trabalhadores de modo geral. Sobre os ombros carregavam o preconceito infringido aos populares, onde os trabalhadores estão incluídos, a despeito de todo o empenho e contribuição dedicados, o paradoxo: As benéncias da tão sonhada "*modernidade*" lhes eram excludente:

Nem os pobres trabalhadores são poupados pelos gatunos!
Manoel Francisco Pataco Junior, pobre carroceiro foi antontem victima de um gatuno audaz, que em pelo dia arrombou a porta do quarto, onde reside,

na vizinhança do Instituto Benjamin Constant, e roubou-lhe toda roupa e uma caixa, contendo vales de carretos no valor superior a 500&000 réis, na sua maior parte da casa comercial dos srs. Bernado Bockris & C^a.

Dando publicidade a esta proeza do audaz gatuno, temos por fim chamar a atenção do exm. sr. desembargador chefe de segurança para que tome energéticas providências no sentido de evitar que os gatunos affrontem a população d'esta capital, ao pino do meio dia (JORNAL COMMERCIO DO AMAZONAS, Manaus, 22 de fevereiro de 1899).

Nesse contexto de reclamações e exclusão, é evidente que embora a elite manauara almejasse a modernização, a história de Manaus, no início do século XX, promove um ambiente em transição e contradição. Em transição, no que se refere ao processo realizado pela europeização, onde a cidade toma como exemplo os gostos e costumes de Paris, almejando uma sociedade formada pela comodidade e estilo europeu. Nesse sentido, a contradição é evidente por meio da exclusão social que a modernidade exercia:

Queremos dizer com isso que a “modernidade manauara” apresentava em seu bojo, e de forma marcante, a exclusão social. Emblemático, nesse sentido, é a constatação de que a modernidade fazia-se por sobre os escombros do que era percebido como antigo, arcaico ou atrasado, em geral identificados nos hábitos e nas tradições populares de uma cidade que insistia em ainda mostrar o seu lado primitivo de antiga tapera (PINHEIRO, 2003, p. 48).

Referências

COSTA, Francisca Deusa Sena da. Quando o Viver Ameaça a Ordem Urbana. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.

DIAS, Edinéa Mascarenhas. A ilusão do Fausto – Manaus 1890 – 1920. Manaus: Editora Valer, 2007.

MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos: EDUA, 2014.

PINHEIRO, Maria Luíza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus de 1889 – 1925. 2^o edição. Manaus: EDUA, 2003.

SÁ, Jorge Franco de. Manaus: higiene, meio ambiente e segurança do trabalho na época da borracha. Manaus: EDUA, 2012.

Fontes

Relatório de Presidentes da Província

Jornal *Estrella do Amazonas* – 1859.

Jornal do Amazonas – 1878.

Jornal *A Federação* – 1896.

Jornal *Commercio do Amazonas* – 1899.