

Os trabalhadores do transporte terrestre em Lisboa: controle estatal e empresarial e greves (1870-1910)

Land transport workers in Lisbon: state and company control and strikes (1870-1910)

Paulo Cruz Terra*

Resumo: Tratados de forma periférica pela bibliografia que se dedicou à análise do transporte terrestre em Lisboa, o presente artigo se dedica justamente aos trabalhadores do setor. O artigo abarca desde a década de 1870, que é marcada por profundas mudanças na circulação de veículos com a introdução da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, até o ano de 1910, em que ocorreu a instauração do regime republicano em Portugal e foi um momento de alta na mobilização dos trabalhadores do setor. Primeiramente, analisa-se como neste recorte, em que o próprio espaço urbano passava por profundas transformações, ocorreu o acirramento do controle municipal e policial sobre os cocheiros e carroceiros. Posteriormente, verifica-se especificamente as empresas de transporte coletivo e as tentativas de controle dentro das mesmas, por meio dos regulamentos. Em todo o texto, as greves aparecem como momentos privilegiados para a análise da experiência dos trabalhadores na cidade, desvelando condições de trabalho, conflitos de classe e as formas de organização e mobilização. Assim, as paralisações propiciam a investigação das possíveis leituras que os trabalhadores tinham sobre as medidas de controle sobre seu trabalho e corpos, e as maneiras encontradas para lutar.

Palavras-chave: Transporte terrestre; Lisboa; trabalhadores; greves.

Abstract: Treated peripherally by the bibliography dedicated to the analysis of land transportation in Lisbon, this article is dedicated precisely to the workers in the sector. The article covers the period from the 1870s, which was marked by profound changes in the circulation of vehicles

* Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Pesquisador CNPq e Jovem Cientista do Nosso Estado - FAPERJ. Professor do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da UFF. E-mail: paulocruzterra@id.uff.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0717-3399>.

with the introduction of the Companhia Carris de Ferro de Lisboa, to 1910, when the republican regime was established in Portugal, and the mobilization of workers in the sector was at an all-time high. Firstly, we look at how this period, in which the urban space underwent profound transformations, saw a tightening of municipal and police control over coachmen and carters. Later, we look specifically at the public transport companies and the attempts to control them through regulations. Throughout the text, strikes appear as privileged moments for analyzing the experience of workers in the city, revealing working conditions, class conflicts and forms of organization and mobilization. Thus, the stoppages provide an opportunity to investigate the possible interpretations that the workers had of the control measures over their work and bodies and the ways they found to fight back.

Keywords: Land transportation; Lisbon; workers; strikes.

A CAPITAL DE PORTUGAL, Lisboa, passou por importantes transformações no setor de transporte terrestre ao longo do final do século XIX e início do XX. Os autores que analisaram a história desse aspecto da cidade abordaram diversas questões, tais como os vários veículos que circularam pelas ruas, a relação entre a transformação do transporte e o crescimento urbano da capital, bem como a constituição das empresas dedicadas ao setor e as disputas entre elas.¹

Há em algumas dessas obras um olhar apologético em relação às empresas e aos respectivos empresários. Vasco Callixto, em *As rodas da capital: história dos meios de transporte da cidade de Lisboa*, de 1967, apontou que a “história de cada meio de transporte, de cada concessionário de carreiras de serviço público representa o esforço despendido em prol da primeira cidade do país”. Ele afirmou ainda que honra “seja feita a esses pioneiros, que lutaram com denodo e coragem”.²

Já Maria Amélia da Motta Capitão, em *Subsídios para a história dos transportes terrestres de Lisboa*, de 1974, referiu-se aos irmãos Cordeiro, fundadores da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, como “portugueses ilustres e empreendedores”.³ Sobre a mesma empresa, Joaquim Veríssimo Serrão, no “Prefácio” da *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal*, publicada em 2006, indicou que ela prestava um “serviço benemerente [...] a quem saía de madrugada de suas casas”. Esse autor afirmou ainda que os “transportes em Lisboa foram uma dádiva para quem se deslocava da periferia da capital

1 Como exemplo, ver: VIEIRA, Antonio Lopes. **Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910**. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1982. MARTINS, Nuno Gonçalo Simões. **A Companhia Carris de Ferro de Lisboa (1901-1926)**. Política, rede de transportes e evolução urbana. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2018.

2 CALLIXTO, Vasco. **As rodas da capital: história dos meios de transporte da cidade de Lisboa**. Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967. p. 8.

3 CAPITÃO, Maria Amélia da Motta. **Subsídios para a história dos transportes terrestres de Lisboa**. Lisboa: Publ. Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1974. p. 43.

ou aos domingos usufruía do merecido repouso comercial”.⁴A Companhia Carris de Ferro de Lisboa foi propriamente uma das principais protagonistas da história dos transportes dessa cidade e ainda hoje, em 2024, monopoliza boa parte desse serviço. Aliás, a Carris encomendou algumas obras sobre a sua própria história, como a já mencionada *História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal, e Eléctricos de Lisboa: aventuras sobre carris*, de Cristina Ferreira Gomes, de 1994.⁵

Apesar da variedade de aspectos abordados pela bibliografia sobre o transporte terrestre em Lisboa, os trabalhadores envolvidos no setor foram tratados de forma bem periférica, até mesmo porque não constavam entre os objetivos dos autores. O objetivo do presente texto é justamente dar enfoque aos trabalhadores. O artigo abarca desde a década de 1870, que é marcada por profundas mudanças na circulação de veículos com a introdução da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, até o ano de 1910, em que ocorreu a instauração do regime republicano em Portugal e foi um momento de alta na mobilização dos trabalhadores do setor. Primeiramente, analisa-se como neste recorte, em que o próprio espaço urbano passava por profundas transformações, ocorreu o acirramento do controle municipal e policial sobre os cocheiros e carroceiros. Posteriormente, verifica-se especificamente as empresas de transporte coletivo e as tentativas de controle dentro das mesmas, por meio dos regulamentos.

Em todo o texto, no entanto, as greves aparecem como momentos privilegiados para a análise da experiência dos trabalhadores na cidade, desvelando condições de trabalho, conflitos de classe e as formas de organização e mobilização.⁶ Assim, as paralisações propiciam a investigação das possíveis leituras que os trabalhadores tinham sobre as medidas de controle sobre seu trabalho e corpos, e as maneiras encontradas para lutar.

Trabalho, transporte e formas de controle em Lisboa

No PERÍODO aqui analisado, a cidade de Lisboa passou por um rápido crescimento populacional. Se em 1864, eram 199.056 habitantes, em 1911, eram 435.359,⁷ representando um aumento de 129%, revertendo uma posição que existia até 1850 de estagnação e regressão, devido a um saldo migratório negativo.⁸ O incremento populacional correspondeu ao crescimento da

4 SERRÃO, Joaquim Veríssimo. Prefácio. In: **História da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Portugal**. Lisboa: Companhias Carris de Ferro de Lisboa, 2006. p. 9.

5 O fato de serem financiados pela empresa não retira o mérito desses trabalhos, embora aponte o comprometimento com a mesma.

6 Segundo Michelle Perrot, “como um campo de conflito, ela [a greve] multiplica as relações entre classes e grupos sociais, os quais estamos acostumados a ver separados em seus próprios compartimentos”. PERROT, Michelle. **Workers on strike**. France, 1871-1890. Nova Heaven/Londres: Yale University Press, 1987. pp. 4-5.

7 RODRIGUES, Tereza; FERREIRA, Oligário A. V. **As cidades de Lisboa e Porto na viragem do século XIX** – Características da sua evolução demográfica: 1864-1930. Congresso O Porto de Fim do Século 1880-1910, 1991, p. 301.

8 PINHEIRO, Magda. **Cidade e caminhos-de-ferro**. Lisboa: CEHCP - Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa/ISCTE, 2008. p. 11.

própria superfície da cidade, que passou de 1.208 hectares, em 1852, para 8.244, entre 1895 e 1903.⁹ Além disso, é possível verificar o investimento público em projetos que buscavam transformar a face da cidade, como a construção de mercados, abertura de ruas e jardins, entre outras iniciativas.¹⁰

Nesse cenário de crescimento populacional e do espaço urbano, o transporte se tornava um elemento fundamental bem como um próprio indutor da expansão. Em termos de transporte coletivo, que será abordado mais à frente, na década de 1870 foi criada a Companhia de Carris de Ferro Lisboa, embora outras empresas já realizassem o serviço. Contudo, em Lisboa, além dos veículos particulares, existia o serviço de carros de aluguel. No período, eram veículos conduzidos por animais, tais como seges, caleches e carruagens.¹¹ Já em termos do transporte de mercadorias, a cidade contava, ao longo do período aqui abordado, com as carroças, tanto de empresas que a alugavam quanto de trabalhadores por conta própria.

Sobre os carros de aluguel, Artur Teodoro Matos apontou que, apesar de se desconhecer a data em que foi estabelecido esse serviço em Lisboa, um edital de 8 de novembro de 1766 regulava tal prática. Porém, foi no século seguinte “que vários editais da Câmara Municipal regulamentam o seu trânsito, quer fixando os preços e estipulando as obrigações dos boleeiros, quer demarcando os locais onde era permitido fazer praça ou mesmo impondo sentidos de percurso em determinadas ruas”.¹²

O fato de circularem pelo espaço público fez com que os veículos, e respectivamente os trabalhadores envolvidos, fossem objeto de constante regulação da Câmara Municipal e da polícia de Lisboa ao longo do século XIX. Um edital da instituição camarária de 6 de outubro de 1829, por exemplo, afirmava que as pessoas que conduziam carros de bois deveriam andar sempre diante dos bois e nunca em cima dos carros. A pena era de 2\$000 réis de condenação e oito dias de cadeia, que dobraria no caso de segunda infração.¹³

Já um edital da Câmara Municipal de Lisboa, datado de 21 de abril de 1837, determinava que os donos de todos os veículos de Lisboa deveriam inscrever seus nomes em um livro de registro, receberiam uma licença e teriam uma placa afixada no veículo. Os que transgredissem pagariam uma multa de 4\$000 réis. No mesmo edital, afirmou-se que sendo “notória a excessiva crueldade com que alguns condutores tratam os animais fica por este artigo imposta a multa de 4\$000 réis aos que se encontrarem na

9 RAPOSO, Raquel. O “Negócio”: marketing e prostituição feminina em Lisboa no início do século XX. **Revista Trilhas da História**, v. 8, n. 15, pp. 221-236, 2018, p. 245.

10 SILVA, Álvaro Ferreira da; MATOS, Ana Cardoso de. Urbanismo e modernização das cidades: O “embelezamento” como ideal, Lisboa, 1858-1891. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, v. 30, n. 69, [s/p], 2000.

11 RICARDI, Alexandre. Da tração animal aos carros invisivelmente propelidos: o transporte público em Lisboa, 1834-1910 - parte I, o tempo das bisarmas (1834-1873). **Faces da História**, v. 8, n. 2, p. 101-120, 2021, p. 108.

12 MATOS, Artur Teodoro. **Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)**. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980, p. 395.

13 CAPITÃO, op. cit., p. 204.

prática desse bárbaro ato”.¹⁴ Uma postura de 18 de abril de 1850, por sua vez, proibia os condutores de carros e carroças de deitarem “de pancadas sobre as calçadas as cargas que conduzirem, pois só poderão descarregar à mão”. Estavam previstas igualmente nas determinações municipais as ruas que os carros poderiam circular, por exemplo, no Cais Sodré.¹⁵

Ao longo da segunda metade do século XIX, e, principalmente a partir de 1880, é possível verificar que as medidas da Câmara e da polícia de Lisboa não intencionavam apenas regular o trânsito de veículos pelas ruas, mas passaram cada vez mais a estarem voltadas para o controle dos trabalhadores envolvidos no setor. Esse controle está relacionado a uma característica do ofício no transporte, pois, como afirmou Anton Rosenthal, cocheiros e carroceiros tinham mais mobilidade física do que qualquer outro grupo de trabalhadores industriais.¹⁶ Nesse sentido, as posturas e regulamentos surgem como instrumentos de controle desses trabalhadores que, por força do ofício, circulavam pelo espaço urbano e não apenas conheciam intimamente a cidade, como estavam em constante contato com os seus habitantes.

Fenômeno observado em outras cidades do mundo no mesmo período, Maria João Vaz apontou que, em Lisboa, “parte da população trabalhadora de Lisboa suscitou receios e foi assimilada a elementos perigosos, ligados à prática do crime, causadores de permanentes sentimentos de insegurança e intranquilidade”.¹⁷ Tornou-se uma prioridade, então, a manutenção da ordem pública e da segurança dentro do espaço da cidade. Ao analisar os dados estatísticos coligidos entre 1886 e 1892, pela Polícia Civil de Lisboa, Vaz indicou que a categoria dos cocheiros e carroceiros aparecia atrás apenas da formulação genérica de “trabalhadores” como a que mais foi detida, sendo que em 1891 chegou ao primeiro lugar.¹⁸

Vaz, por sua vez, expôs que “alguns dos crimes e contravenções determinadas para a altura remetiam em grande medida” ao trabalho dos cocheiros e carroceiros, “como era o caso dos ‘maus-tratos a animais’, ‘circular a mais do que o trote regular’, entre outros”. A autora assinalou ainda que muitas das detenções, como as causadas por ofensas corporais e à moral pública, estavam relacionadas aos conflitos decorrentes da atividade que realizavam ou de disputas entre colegas do mesmo ofício. No entanto, era sobretudo por conta de problemas no trânsito que essa categoria alcançou um lugar proeminente entre os detidos de Lisboa.¹⁹

14 Ibidem, p. 207.

15 Ibidem, p. 213.

16 ROSENTHAL, Anton. Streetcar Workers and the Transformation of Montevideo: The General Strike of May 1911. *The Americas*, v. 51, n. 4, p. 471-494, 1995, p. 479.

17 VAZ, Maria João. Crime e Sociedade. Lisboa, c. 1867-1910. In: POLÓNIA, Amélia et al. (org.). **Não nos deixemos petrificar**. Reflexões no Centenário do Nascimento de Vítor de Sá. Porto: CITCEM - U. Porto, 2021. p. 50.

18 Ibidem, p. 58.

19 Ibidem.

O comissário-geral da Polícia de Lisboa determinou, em novembro de 1884, uma série de ocorrências em que a força policial deveria agir com toda eficácia, sendo uma delas justamente a que envolvia “as posturas municipais sobre os maus-tratos de animais, colocando sob especial vigilância os cocheiros e carroceiros da cidade, ‘exercendo-se todo o rigor tanto com uns como com outros, dentro da esfera da legalidade’”.²⁰ Em 1890, segundo Gonçalo Gonçalves, o comissário-geral explicou como os policiais deveriam realizar a prisão ou aplicar multa aos condutores de veículos carregados (inclusive com passageiros):

quando tenha que prender ou autuar algum cocheiro que conduza passageiros para qualquer ponto desta cidade o não faça sem que eles tenham chegado ao ponto a que se destinam. A polícia nestes casos subirá para a almofada do carro, tendo antes feito conhecer aos passageiros que assim o pratica com o fim de lhes evitar transtornos e não ficar impune o cocheiro que cometeu a falta.²¹

Ao relatar os casos do cocheiro conhecido como “Zé Lagarto”, na Lisboa do início do século XX, seu sobrinho Joaquim de Oliveira indicou que no período do tio era proibido andar a trote e a galope dentro da cidade, e quem tentava, “logo a polícia apitava e lá vinha a multa e por vezes prisão até”. Relacionado à ordem policial acima, Zé Lagarto foi multado pela polícia, mas estava com passageiros. Ele, então, disse que iria ao Governo Civil pagá-la, mas primeiro deixaria os passageiros no destino, tendo o policial acedido e sentado ao seu lado. Contudo, no regresso, já sem fregueses, “aproveitando uma curva, o Zé Lagarto puxou as rédeas, os bichos puseram-se a correr à desfilada e o polícia” foi cuspidado do assento.²²

As posturas municipais que buscavam controlar o trabalho dos cocheiros e carroceiros, bem como o trabalho policial para fazer com que fossem cumpridas, foram intensificadas a partir de 1880, tornando a categoria um alvo preferencial das detenções do período. Foi justamente uma determinação da Câmara que esteve no centro da primeira greve organizada por eles. No dia 3 de julho de 1882, os carroceiros das carroças de aluguel paralisaram o serviço por causa da postura da Câmara Municipal que os proibia de guiar os veículos de cima da almofada, e concedia esse privilégio aos das carroças particulares, e de estabelecimentos fabris e industriais.²³ A instituição camarária, então, colocou à disposição do comércio, e mediante a retribuição usual, as carroças que tinham

20 GONÇALVES, Gonçalo Rocha. Chamem a polícia? As ruas da cidade e a governamentalidade policial em Lisboa, c.1870-1910. **Revista Brasileira de História**, v. 43, n. 94, 2023, p. 355.

21 Ibidem, p. 362.

22 CAPITÃO, op. cit., p. 124.

23 **O Século**, Lisboa, p. 3, 4 jul. 1882. A presente pesquisa foi feita, principalmente, no periódico *O Século*. Este foi criado em 1880 e, segundo Priscila de Oliveira e Leandro Gonçalves, “com o apoio de uma elite de jornalistas e intelectuais ligados à causa da República em Portugal”, o jornal “rapidamente alcançou êxito em vendas e popularidade”. Na virada do século, “o periódico passou por um processo de dinamização, com a formação de uma rede de jornalistas correspondentes, bem como a introdução de novos suplementos, edições especiais e outras publicações”. OLIVEIRA, Priscila de; GONÇALVES, Leandro. Martinho Nobre de Melo e a União dos Interesses Económicos: a defesa da representação profissional no jornal *O Século*. **Historiae**, v. 7, n. 2, p. 9-28, 2016, p. 11. Já José Tengarrinha expôs que *O Século* constava justamente entre os principais jornais de Lisboa ao dobrar do século, ao lado do *Diário de Notícias* e *Jornal do Comércio*. TENGARRINHA, José. A imprensa *In: Lisboa nos princípios do século*: aspectos da sua vida e fisionomia na coleção de postais ilustrados da Biblioteca Nacional de Lisboa: exposição. Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa, 1977. p. 55

na repartição da limpeza. Além disso, oficiou o governador civil para que desse ordens de retirar “as guias e as tábuas de assento a todas as carroças, cujos carroceiros não podem, pela postura, guiar por tal forma”.²⁴

As determinações da Câmara Municipal estiveram ainda no centro de uma paralisação organizada pelos cocheiros de carros de praça de Lisboa em junho de 1890. Os trabalhadores se insurgiram contra o edital da instituição camarária que determinava, por exemplo, que os cocheiros fossem autuados caso eles se recusassem a servir qualquer freguês. O edital igualmente dava à polícia poderes de inutilizar temporariamente os cocheiros, tirando-lhes as licenças ou aplicando-lhes multas pesadas.

Segundo o periódico *O Século*, a atuação da polícia constituiu uma questão de fato para os trabalhadores, pois havia “cocheiros que no mesmo dia sofreram duas e três autuações”.²⁵ O jornal reclamava que a multa não deveria ser um mero capricho de um policial, “no maior número dos casos ignorante, e muitas vezes bilioso e acintosamente perseguidor dos cocheiros”. Isso pois, se havia os cocheiros que abusavam, muito maior era o número dos que não abusavam e estavam à mercê de um policial.²⁶ Como comentado anteriormente, cocheiros e carroceiros estavam justamente entre os mais abordados pela força policial.

A greve teve início no dia 4 de junho e, segundo *O Século*, “a adesão foi geral”.²⁷ O mesmo periódico denunciou que alguns órgãos da imprensa tentavam deturpar a manifestação dos cocheiros publicando reclamações falsas desses trabalhadores, ou afirmando que não se sabia o que eles desejavam. *O Século*, no entanto, expôs que as demandas dos trabalhadores estavam expressas na representação entregue à Câmara, a qual respondeu como de costume: “mandando enterrar a representação em alguma comissão qualquer”.²⁸

A representação entregue pelos cocheiros continha demandas, como poderem “os trens de praça transitar pelas ruas a passo e a trote regular quando seja necessário”.²⁹ No que diz respeito à polícia, o documento pedia que o governador civil fosse oficiado no sentido de que a polícia tivesse um comportamento mais moderado “na imposição de multas no serviço dos trens feito a trote ou a galope”. Afirmava-se também que o cocheiro deveria ter o direito “tirar testemunhas quando julgar que a anotação é injusta”. Entre os pedidos, constava que, quando o cocheiro fosse autuado, a polícia passasse o bilhete de aviso na mesma ocasião e local onde a transgressão ocorresse, sem que o policial tivesse “o direito de reter o veículo, nem tirar a matrícula”.³⁰ O ponto de conflito, portanto, não eram apenas

24 *O Século*, Lisboa, p. 3, 8 jul. 1882.

25 *O Século*, Lisboa, p. 1, 5 jun. 1890.

26 *O Século*, Lisboa, p. 1, 5 jun. 1890.

27 *O Século*, Lisboa, p. 1, 6 jun. 1890.

28 *O Século*, Lisboa, p. 2, 7 jun. 1890.

29 Trem de praça era o termo que dizia respeito aos carros de praça, ou veículos de tração animal, como os tálburis, que faziam o transporte cobrando um determinado valor pelo trajeto.

30 *O Século*, Lisboa, p. 2, 8 jun. 1890.

as determinações da Câmara, mas principalmente a atuação da polícia na vigilância dessas medidas, tendo os trabalhadores encontrado na greve uma maneira de denunciar os abusos cometidos.

No dia 7 de junho de 1890, uma comissão de proprietários de trens de aluguel procurou dois vereadores, os quais “responderam que estavam estudando a melhor forma de remodelar o artigo único do edital de 12 de maio, para tornar efetiva as multas, sem a cassação das matrículas dos cocheiros”.³¹ Os vereadores afirmaram ainda que só fariam a modificação se a greve findasse. A mesma comissão que foi à Câmara dirigiu-se ao comissariado-geral da polícia e ali lhes foi prometido que, enquanto a instituição camarária não resolvesse o assunto, o serviço da polícia seria mais moderado. Tendo em vista as respostas do comissariado-geral e do presidente da comissão administrativa, os cocheiros começaram a voltar ao trabalho.

As formas de controle por parte da Câmara Municipal e da Polícia em Lisboa envolviam questões como o trato com os animais, a velocidade do deslocamento, bem como o direcionamento das ruas. Contudo, a tentativa de controle ia além e poderia envolver a própria aparência dos trabalhadores. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, periódico voltado aos proprietários dos caminhos de ferro, em edição de primeiro de fevereiro de 1902, expôs que a Câmara já havia publicado “uma postura para o uniforme dos cocheiros, mas estes conseguiram adiar a execução, pretextando que os alfaiates não poderiam aprontar os uniformes para o dia fixado. Desde então, já lá vão talvez dez anos (!) ainda os alfaiates não os aprontaram!”.³²

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* indicava ainda que, não bastasse Lisboa ter o pior e mais caro serviço de carros de praça, os veículos eram decrepitos. Os cocheiros, por sua vez, eram “sujos, rotos, vestindo de cores variadas, barba por fazer, chapéu de coco ou desabado, manta ou esburacado cobertor, que nunca soube o que é lavagem na almofada, assim como o cocheiro nunca soube o que é delicadeza, urbanidade, ao menos”. O jornal sugere que deveriam ser impostas condições para os cocheiros exercerem o ofício, pois “deveria não se consentir que tomassem as rédeas sem se apresentarem limpos, barbeados, uniformizados”.³³ O uniforme deveria ser, segundo a *Gazeta*, um longo casaco escuro, um chapéu alto, umas luvas e uma gravata de algodão branco.

Os uniformes exigidos aos trabalhadores deveriam ser pagos por eles mesmos, sendo que eles já arcavam com as multas e danos ao veículo. O fato de terem que pagar uma série de itens, bem como receberem um baixo salário, foi a motivação da paralisação declarada pelos carroceiros em 25 de outubro de 1890, alguns meses após a greve feita pelos cocheiros. Os trabalhadores afirmavam, segundo *O Século*, que além das velas para as lanternas, em algumas empresas eram descontados 10 réis para o pagamento da

31 *O Século*, Lisboa, p. 2, 7 jun. 1890.

32 *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, p. 35, 1 fev. 1902.

33 *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, p. 35, 1 fev. 1902.

água dos cavalos, e havia estabelecimentos em que outro desconto era feito para ajudar o pagamento do guarda noturno da cocheira. Um grevista, entrevistado pelo jornal, teria dito que, entre outras formas de exploração infligidas pelos patrões, havia um empresário específico que obrigava “os moços a comerem numa taberna de que é dono; descontando-lhes nos ordenados a despesa que eles fazem durante a semana”.³⁴

A obrigação de comprarem uniformes, comerem em lugares determinados pelos patrões são exemplos de que a relação do empregador com o empregado não se limitava à troca de dinheiro por força de trabalho, e ocorria em outros lugares, como o Rio de Janeiro.³⁵ Esses são casos que elucidam a afirmação de Marcel van der Linden de que existiam laços “possíveis entre ambas as partes fora do processo de circulação”, e o empregador tinha diferentes formas de prender o funcionário economicamente.³⁶

A reclamação de terem que pagar pelas velas ainda era uma questão para os carroceiros em 1910, e foi uma das demandas da paralisação que estourou em 24 de outubro daquele ano. Em número de 3.000, os trabalhadores reivindicaram receber 700 réis por dia, 300 réis para os sotas,³⁷ além de que a água, lanternas e cotos de velas fossem pagos pelos proprietários de carroças. Declarada a greve, formaram-se comissões de trabalhadores de vigilância para impedir a saída de veículos. Os grevistas se dirigiram para a Alfândega, Santa Apolônia e estação Rossio, para impedir a passagem de carroças de mão, não deixaram passar ainda as carroças com pinho para as padarias. Após deliberação dos trabalhadores, foi liberada a condução de hortaliças e carnes para os mercados e de pão para os hospitais e asilos.³⁸

A tentativa de impedir a circulação de veículos ganhou cores mais fortes ao longo da greve. Na Cruz das Almas, grevistas teriam agredido a facada um carroceiro que não queria aderir à greve.³⁹ Já o comerciante Manuel da Costa, tendo ido buscar uma carroça, foi advertido por Joaquim Serra de que os carroceiros estavam em greve e, portanto, retornasse o veículo. Como o comerciante não lhe atendeu a intimação, Serra deu-lhe um golpe de navalha no braço.⁴⁰ A atitude de impedir a circulação de veículos era comum também em greves dos trabalhadores do Rio de Janeiro e pode ser compreendida pelo fato de que os carroceiros eram facilmente substituídos, mesmo que tivessem algum grau de especialização, pois deveriam saber conduzir os veículos e retirar licença para isso.

A paralisação em Lisboa causou grande impacto no funcionamento da cidade, tendo paralisado o comércio e a construção civil. No Tejo, alguns vapores e fragatas com carvão

34 **O Século**, Lisboa, p. 1, 25 out. 1890.

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

36 LINDEN, Marcel van der. Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial. **História**, 24, n. 2, p. 11-40, 2005, p. 24.

37 Sotas são os trabalhadores que conduziam os veículos montados nos animais.

38 **O Século**, Lisboa, p. 1, 25 out. 1910.

39 **O Século**, Lisboa, p. 1, 26 out. 1910.

40 **O Século**, Lisboa, p. 1, 25 out. 1910.

para a fábrica de eletricidade não foram desembarcados, pois os descarregadores fizeram causa comum aos carroceiros.⁴¹

Os carroceiros formaram uma comissão que negociou com a representação dos proprietários de veículos, tendo como intermediário o governador civil. Primeiramente, os patrões cederam a todas as reclamações, com exceção do aumento de salário. Os trabalhadores decidiram, então, permanecer em greve. Os proprietários fizeram nova proposta, em que acatavam as demandas dos trabalhadores, inclusive com o compromisso de não exercer represália sobre aqueles que participaram do movimento. Os trabalhadores optaram, portanto, por finalizar a greve, tendo permanecido apenas os empregados do proprietário de carroças João Luiz de Sousa, que não quis respeitar os termos do acordo.⁴² Outra importante consequência dessa paralisação foi a constituição da associação dos carroceiros, que na sua primeira reunião abordou o bom resultado da greve para os trabalhadores, embora alguns carroceiros tenham se queixado da falta de cumprimento por parte de certos patrões do que foi acordado.⁴³ A greve propiciou igualmente uma maior organização dos proprietários de veículos, que reorganizaram a sua associação de classe, que passou a contar com 800 membros.⁴⁴

O não cumprimento do acordo estabelecido na paralisação de outubro levou carroceiros que trabalhavam em uma cocheira de carroças a se declararem novamente em greve em novembro de 1910.⁴⁵

No período abordado neste artigo, 1870 a 1910, a cidade de Lisboa passou por um processo de crescimento populacional e também de urbanização que procurava enquadrá-la nos padrões de outras capitais europeias.⁴⁶ Nesse cenário, os cocheiros e carroceiros, ao circularem cotidianamente pela cidade, se tornaram importante alvo das posturas municipais e da fiscalização policial. Os trabalhadores, no entanto, tinham suas leituras e expectativas sobre as medidas de controle por parte da municipalidade e da polícia e procuravam demonstrá-las através das greves e das representações. O fato de os trabalhadores do transporte serem objeto de vastas leis e, ao mesmo tempo, de essas medidas serem um importante detonador de suas ações não era, no entanto, uma exclusividade de Lisboa e ocorria em outros contextos. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, do total de 22 paralisações realizadas pelos trabalhadores do transporte, entre 1870 e 1906, cinco (22,7%) tiveram como principal motivo as leis, em âmbito federal e municipal, e regulamentos policiais. Das três principais paredes (em 1890, 1900 e 1906), por congregarem o maior número de trabalhadores, duas (66,66%) estavam atreladas

41 **O Século**, Lisboa, p. 1, 25 out. 1910.

42 **O Século**, Lisboa, p. 4, 27 out. 1910.

43 **O Século**, Lisboa, p. 5, 31 out. 1910.

44 **O Século**, Lisboa, p. 4, 27 out. 1910.

45 **O Século**, Lisboa, p. 3, 27 nov. 1910.

46 SILVA; MATOS, op. cit.

às leis e regulamentos.⁴⁷ A seguir, analiso os trabalhadores nas empresas de transporte coletivo em Lisboa.

Carris de Ferro, regulamentos e greves

EM TERMOS DE transporte coletivo em Lisboa, a primeira empresa foi a *Companhia de Omnibus*, criada em 1834.⁴⁸ Ao longo do tempo, os atrasos, o mau estado dos carros e dos animais deram origem aos primeiros protestos do público. Aliada às reclamações dos usuários, uma reunião dos acionistas verificou a má administração e a empresa acabou encerrando o serviço em 1865.⁴⁹ Em 1864, por sua vez, passaram a circular as primeiras carreiras do Florindo. Segundo Vasco Callixto, “o público gostava destes carros, os cocheiros criavam fama pela sua destreza e afabilidade, passando a ser conhecidos pelos nomes com que os passageiros os ‘batizavam’. Um era o João Cara de Pelo, outro o Papa-Leite, este o Perninha”.⁵⁰ Já em 1870 foi inaugurado o sistema Larmanjat, uma espécie de carris, ou bonde. A irregularidade de tal caminho de ferro e os sustos que os passageiros tinham ao longo do percurso criaram grande antipatia entre os usuários.⁵¹ Cessou em 1877, por decisão dos acionistas, cansados dos prejuízos e desconfiados da existência de fraude.⁵²

Sobre as linhas de bondes, ou caminhos de ferro, entre 1870 e 1872, foram entregues 13 requerimentos à Câmara Municipal de interessados no negócio.⁵³ A proposta que acabou por vingar foi a dos irmãos Luciano e Francisco Cordeiro, sendo que este último era chanceler do Consulado dos EUA no Rio de Janeiro. Um dado importante sobre a constituição da Carris é que, em 1871, todas as concessões, licenças e autorizações obtidas pelos irmãos Cordeiro foram transferidas a um grupo de capitalistas que se encontrava no Brasil. Antonio Lopes Vieira expôs que a fundação da Carris no Brasil se explica pela importância da colônia portuguesa no país, mas também pelos tipos de relações econômicas existentes entre os dois países.⁵⁴ Influenciaram nesse sentido, a disponibilidade de capitais a serem investidos, a ligação dos imigrantes portugueses no Brasil à terra natal, além do conhecimento do sucesso de um novo meio de transporte numa cidade como o Rio, onde se encontravam em funcionamento diversas companhias de transporte sobre carris.⁵⁵

Os bondes da Carris, conhecidos como carros “americanos”, passaram a circular em 1873, e a história da companhia é pontuada pela constante busca do monopólio nos transportes terrestres da cidade. As batalhas da Carris eram travadas não só em relação às

47 TERRA, op. cit.

48 O omnibus mencionado diz respeito a um meio de transporte coletivo movido por tração animal.

49 CALLIXTO, op. cit., p. 24.

50 Ibidem, p. 25-26.

51 Ibidem, p. 33.

52 GOMES, Cristina Ferreira. **Eléctricos de Lisboa**: aventuras sobre carris. Lisboa: Gradiva, 1994. p. 18.

53 SANDE E CASTRO, Antonio Paes de. **A Carris e a expansão de Lisboa**: subsídios para a história dos transportes colectivos na cidade de Lisboa. Lisboa: Mimeo, 1956. p. 11.

54 VIEIRA, op. cit., p. 109.

55 Ibidem, p. 110.

empresas que também pretendiam implementar o sistema de carris de ferro, mas no que diz respeito aos outros empreendimentos que realizavam o transporte de passageiros pelas ruas de Lisboa. Nesse sentido, Vieira expôs que as “relações entre acionistas e diretores da Carris, por um lado, e a Câmara, por outro, viriam a revelar-se um fator decisivo para a eliminação das companhias de omnibus e a progressiva monopolização”.⁵⁶

Entre as empresas existentes no final do século XIX, duas foram organizadas por ex-funcionários da Carris. Eduardo Jorge, chamado de “Chora”, nasceu em uma família pobre e, em 1878, foi trabalhar como moço de cavalaria na Carris. Em 1888, ele fundou a sua empresa de transportes, surgindo em Lisboa o primeiro carro do Chora. Tendo começado com um veículo, na virada do século já eram 24.⁵⁷ Segundo Gomes, os Chora eram admirados pela população, “que já maldizia os americanos careiros e com pessoal sem escrúpulos”.⁵⁸

Já a Lusitana foi fundada em 1896 por 24 condutores e cocheiros despedidos da Carris e, segundo Callixto, tomou o nome de “A Lusitana, Sociedade Cooperativa dos Condutores e Cocheiros da Viação Lisbonense”.⁵⁹ Gomes apontou que a “sua constituição baseou-se nos ideais socialistas, que alastravam por toda a classe trabalhadora de finais do século passado”.⁶⁰ Callixto apontou que foi uma empresa benquista pelo público, não só pelo preço mais baixo, mas também por ter criado um tipo único de bilhetes, que podiam ser colecionados e davam direito a brindes oferecidos pelo estabelecimento de louças das Caldas.⁶¹

Diante de uma concorrência que interferia nos negócios da Carris, baixar os preços, ou outras medidas do livre-mercado, não foram suficientes e a empresa lançou mão da sua ligação com o poder local. Em 1890, foi promulgada uma postura que proibia os carros de outras empresas de pararem sobre os trilhos dos americanos. *O Protesto Operário*, ao comentar a postura, afirmou que a pequena indústria da viação ia acabar. Esta lutava “contra uma potência que possui recursos superiores, desde a abundância de capital, recurso de máquinas e proteção dos poderes constituídos”.⁶² Ao lado do capital, punha-se tudo: “quase toda a imprensa diária, a força pública, os códigos, as posturas.”⁶³ Tinha-se, assim, o monopólio oficial, a “vitória do capital”.

Em 1898, foi estabelecido novo contrato entre a Carris e a Câmara, em que se discutia a exploração da tração elétrica. Concomitantemente ao contrato foi promulgada uma postura que obrigava as outras empresas a pagarem 500\$000 réis anuais por carro. Capitão afirmou que, se antes do contrato de 1898 havia o monopólio virtual da Carris, a partir daí o exclusivo foi completo.⁶⁴

56 Ibidem, p. 89.

57 CALLIXTO, op. cit., p. 76-77.

58 GOMES, op. cit., p. 35.

59 CALLIXTO, op. cit., p. 91.

60 GOMES, op. cit., p. 35.

61 CALLIXTO, op. cit., p. 93.

62 *O Protesto Operário*, Lisboa, p. 1, 6 jul. 1890.

63 *O Protesto Operário*, Lisboa, p. 1, 13 jul. 1890.

64 CAPITÃO, op. cit., p. 77.

O contrato concedido pela Câmara gerou uma onda de protestos da Lusitana e da Junta Municipal Socialista. Foi realizado um comício, em 1898, ao qual assistiram representantes dos jornais *O Século*, *Vanguarda* e *Lanterna*, tendo os oradores denunciado a vereação como querendo salvar uma companhia arruinada. Foi feita uma moção que seria entregue ao Ministério do Reino, e o documento afirmava que o referido contrato arruinaria a Lusitana, empresa “criada pelo povo da capital para defender os interesses do público e salvar da miséria centenas de famílias de honrados trabalhadores, escoraçados brutalmente da poderosa Companhia”.⁶⁵ Crítica semelhante foi feita pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de primeiro de fevereiro de 1902, que expôs que o imposto cobrado pela Câmara às outras empresas foi instituído justamente “para aliviar as despesas da companhia Carris, o que é outra podridão maior”.⁶⁶

Os bondes elétricos começaram a circular por Lisboa em 31 de agosto de 1901 e, por um lado, consolidou a Carris, haja visto que, entre 1901 e 1910, o número de passageiros aumentou 337,45%.⁶⁷ Por outro lado, atingiu, de fato, muitas empresas que realizavam o transporte pelas ruas de Lisboa. Segundo a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de primeiro de fevereiro de 1902, os jornais indicavam que, desde que principiou o serviço dos bondes elétricos, 15 empresas de carros de praça teriam quebrado, o que na avaliação do periódico seria um pouco exagerado. A Lusitana encerrou o serviço em 1902, tendo permanecido apenas os carros do Chora, que lutaram contra a predominância da Carris por mais 16 anos.⁶⁸

No que diz respeito ao cotidiano do trabalho na Carris, um importante elemento é o regulamento instituído pela companhia. Os regulamentos das empresas não eram restritos ao setor de transporte e “se configuraram como um conjunto de regras e normas cada vez mais extensas, que incluíam desde prescrições morais para os operários até dados sobre salários, multas e penalidades, suspensões e dispersão das tensões”.⁶⁹

Ao acompanhar os regulamentos da Companhia Carris de Ferro Lisboa, entre 1877 e 1904, um item que se repete em todos os documentos era o seguinte:

Todos os empregados da Companhia devem manter, em serviço, a maior seriedade de porte, maneiras e ações, inalterável prudência e urbanidade, escrupulosa obediência aos regulamentos e às ordens dos seus superiores e perfeita dedicação aos interesses e bom nome da Companhia.⁷⁰

O documento, e todo o sistema de fiscalização e multa que estavam relacionados, pretendia incutir nos empregados um modelo de autoridade e hierarquia. O regulamento da empresa

65 MARTINS, op. cit., p. 62.

66 *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, p. 34, 1 fev. 1902.

67 VIEIRA, op. cit., p. 205.

68 *Gazeta dos caminhos de ferro*, Lisboa, p. 35, 1 fev. 1902.

69 SOUZA, Robério Santos. Organização e disciplina do trabalho ferroviário baiano no pós-abolição. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 3, p. 76-98, 2010, p. 76.

70 Museu da Carris, Centro de documentação, Lisboa, *Regulamento da circulação dos carros da companhia carris de ferro de Lisboa*, 1877, p. 9.

trazia, assim, diversas normas para a conduta dos trabalhadores. Seriam proibidas e punidas com expulsão “a embriaguez, a relaxação de costumes, modos e trajes, as vozerias, as assuadas, o incitamento a paredes e a manifestações coletivas, em serviço ou dentro dos terrenos, edifícios e carros da Companhia”.⁷¹ Como indicou Michele Perrot, os regulamentos tinham, além da finalidade econômica, a intenção de disciplinar o corpo, o comportamento e os gestos do trabalhador.⁷²

Ao longo do tempo, os regulamentos da Carris passaram a incluir novas interdições ao comportamento de seus funcionários, o que indica uma tentativa de ampliação das formas de controle. No documento de 1904, por exemplo, os guarda-freios – como eram denominados os motorneiros em Portugal – passaram a ser proibidos de falar “em serviço, a não ser para responder perguntas feitas pelos empregados superiores”.⁷³

Em manifesto de 1910, os empregados da Carris comentaram a interdição de conversar com os passageiros. Os trabalhadores questionaram que, se um usuário fizesse uma pergunta ao guarda-freio e ele não respondesse a mesma, o passageiro estaria “no seu direito de lhe chamar de malcriado”. Dessa forma, o trabalhador tinha que “ser malcriado para com os passageiros, em vista das ordens que recebe”.⁷⁴ Segundo o discurso dos empregados, portanto, uma medida que tentava cercear o trabalho deles poderia, ao mesmo tempo, prejudicar a opinião que a população teria sobre a própria empresa.

No mesmo manifesto, os empregados da Carris expunham que, apesar de os trabalhadores serem os que mais “concorriam para os interesses da companhia”, eram eles justamente “mais perseguidos e mais sacrificados”. Comentaram também diversas questões presentes nos regulamentos, como, por exemplo, que o guarda-freio ou condutor não podia fumar quando estava fora de serviço, “se é condutor, são 200 réis de multa; se é guarda-freio, tem um dia suspenso”. O condutor era castigado também por um passageiro não ter bilhete ou por este ir além da zona, ou “por parar o carro para fazer qualquer necessidade corporal, ainda que seja beber água”. O guarda-freio, por sua vez, era castigado “por fazer uma curva mais depressa, por não fazer a contagem como manda o regulamento”.⁷⁵

No que diz respeito às paralisações dos trabalhadores do transporte terrestre em Lisboa, a maior concentração se deu justamente nas mobilizações organizadas pelos empregados da Carris. O que explica em parte **é que** essa foi a empresa que reuniu o maior número de trabalhadores, bem como a que praticamente monopolizou o serviço de transporte coletivo a partir de 1901.

71 Museu da Carris, Centro de documentação, Lisboa, **Regulamento da circulação dos carros da companhia carris de ferro de Lisboa**, 1877, p. 10.

72 PERROT, Michelle. **Workers on strike**: France, 1871-1890. Nova Heaven/Londres: Yale University Press, 1987.

73 Museu da Carris, Centro de documentação, Lisboa, **Regulamento da circulação dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa**, 1914, p. 18.

74 **O Sindicalista**, Lisboa, p. 5, 18 dez. 1910.

75 **O Sindicalista**, Lisboa, p. 5, 18 dez. 1910.

A primeira greve realizada pelos empregados da Carris ocorreu em 1892, e foi contra a mudança na forma de pagamento, que antes era feita de acordo com dia do trabalho e passou a ser feita por hora trabalhada. Em manifesto, os empregados expuseram que o “pagamento do trabalho às horas, estabelecendo-se o preço de 60 réis para o trabalho do cocheiro e de 30 réis para o do condutor, equivale a uma redução nos salários incompatível com o atual preço dos gêneros de subsistência, e ainda das habitações”.⁷⁶ José Tengarrinha afirmou que a grande crise de 1890-1892 agravou a subida do custo de vida e que acabou por estar relacionada ao aumento de greves no período.⁷⁷

A mudança na forma de pagamento também desagradou trabalhadores do transporte de outras localidades. Em julho de 1900, os empregados da Companhia São Christovão, do Rio de Janeiro, declararam greve porque os vencimentos dos empregados, que antes eram por dia, passaram a ser marcados de acordo com o tempo de trabalho. Segundo a *Gazeta de Notícias*, isso “não agradou a maior parte dos cocheiros que se viam sujeitos a 100 réis por hora, havendo uns que pela tabela recebiam mais e outros menos”.⁷⁸

No caso da paralisação dos funcionários da Carris, é possível verificar que no dia 7 de maio de 1892, um chefe de movimento da Carris ordenou aos referidos funcionários que nomeassem uma comissão para se entender com a direção da companhia, “a fim de estabelecer o pagamento de seu trabalho às horas”.⁷⁹ O convite foi mal aceito, segundo *O Século*, pois os funcionários julgavam que a questão já havia sido resolvida. Os trabalhadores se reuniram e formaram uma comissão que deveria comunicar à direção que a nova tabela de salários não fora aceita, porque fazia com que os rendimentos caíssem.⁸⁰

Às quatro horas da madrugada do dia 8 de maio de 1892, a referida comissão nomeada pelos trabalhadores declarou que o pessoal não iria trabalhar enquanto a direção não garantisse os salários anteriores à nova tabela. A paralisação surtiu efeito e no mesmo dia a direção da companhia reuniu-se com os representantes dos grevistas, tendo os representantes da direção afirmado que desistiam da nova tabela de pagamento e que sustentariam os salários antigos, “podendo os grevistas voltar imediatamente ao trabalho”.⁸¹ Os trabalhadores, por sua vez, exigiram que a declaração da direção fosse feita por escrito, o que não foi aceito.

Segundo os grevistas, a paralisação tinha contado no início com a adesão quase geral. No segundo dia de greve, 249 era o contingente de grevistas, enquanto 11 trabalhadores haviam retornado ao serviço. Nesse mesmo dia, uma comissão tentou falar com a direção, não tendo sido atendida. Algumas horas depois, a direção tomou a resolução

76 *O Século*, Lisboa, p. 1, 25 out. 1890.

77 TENGARRINHA, José. As greves em Portugal: uma perspectiva histórica do século XVIII a 1920. *Análise Social*, v. 17, n. 67-68, p. 573-601, 1981, p. 594.

78 *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, p. 1, 16 jul. 1900.

79 *O Século*, Lisboa, p. 2, 9 maio 1892.

80 *O Século*, Lisboa, p. 2, 9 maio 1892.

81 *O Século*, Lisboa, p. 2, 9 maio 1892.

de demitir os trabalhadores que haviam permanecido em greve. Sendo assim, a paralisação findou em 10 de maio de 1892, e os funcionários afirmavam que cerca de 150 homens haviam ficado sem trabalho.⁸²

A próxima greve dos trabalhadores da empresa ocorreu apenas em outubro de 1910. A queda da Monarquia e a instauração da República em Portugal, naquele mesmo mês, segundo Vasco Pulido Valente, fez surgir nas classes trabalhadoras a esperança de que o novo regime traria uma rápida melhoria do seu nível de vida. Essa esperança, “juntamente com a experiência política que as classes trabalhadoras haviam acumulado durante a luta contra a Monarquia, provocaram um extraordinário renascimento do movimento sindical e uma geral intensificação dos conflitos de trabalho”.⁸³ O número de greves elevou-se enormemente, pois, se em 1909 ocorreram 17 paralisações no país, e nos primeiros nove meses de 1910, 19. Só nos últimos 20 dias de outubro de 1910 foram organizadas 21, passando para 48 em novembro e 26 em dezembro do mesmo ano.⁸⁴

Em 6 de outubro de 1910, dois dias após a Proclamação da República, um numeroso grupo de condutores e guarda-freios de elétricos da Carris, cerca de 800, “uniformizados e empenhando a bandeira da sua associação e estandartes republicanos [...]” percorreu “as ruas da capital, soltando vivas ao novo regime, ao exército e à pátria”.⁸⁵ O grupo passou na redação do jornal *O Século* e declarou que a direção da empresa queria colocar os carros na rua no dia anterior. O pessoal, no entanto, se opôs e afirmou que só retornaria aos seus lugares quando o governo provisório autorizasse, e desde que a direção se comprometesse a dar um pagamento de 800 réis diários e 8 horas de trabalho.

Sendo assim, a greve foi de apoio ao novo regime político e, ao mesmo tempo, os trabalhadores aproveitaram para fazer demandas salariais e de tempo de trabalho. Os diretores da Carris, por sua vez, comprometeram-se a atender as requisições dos empregados, e os carros saíram em circulação no dia seguinte.

Já no dia 18 de outubro, os funcionários da Empresa de Transportes entraram em greve “por errada interpretação de uma ordem de serviço da direção [...]”, apesar de o jornal *O Século* não mencionar qual teria sido a referida ordem. A paralisação interrompeu o serviço dos correios da estação da Avenida para a repartição postal. O diretor da empresa Joaquim Falcão ficou durante toda a noite a tomar providências, “conseguindo que as malas dos correios fossem entregues na respectiva repartição às 7 horas da manhã de ontem e que às 10 horas todos os grevistas retomassem os seus lugares”.⁸⁶ O diretor prometeu que nenhum grevista seria demitido.

82 *O Século*, Lisboa, p. 2, 11 maio 1892.

83 VALENTE, Vasco Pulido. A República e as classes trabalhadoras (Outubro de 1910 - Agosto de 1911). *Análise Social*, v. 9, n. 34, p. 293-316, 1972, p. 294.

84 *Ibidem*, p. 299

85 *O Século*, Lisboa, p. 4, 7 out. 1910.

86 *O Século*, Lisboa, p. 2, 19 out. 1910.

Ainda no mês de outubro, mais especificamente no dia 24, declararam-se em greve os carroceiros, em número de 3.000, com a reivindicação de receber 700 réis por dia, 300 réis para os sotas,⁸⁷ além de que a água, lanternas e cotos de velas fossem pagos pelos proprietários de carroças. Já no dia 14 de novembro teve início uma greve dos empregados da Carris, que contou com a adesão de funcionários dos mais diversos setores. Além dos condutores e guarda-freios, paralisaram o trabalho também os revisores, os empregados dos escritórios, expedidores, foguistas e ajudantes. Havia requisições específicas para os diferentes cargos, embora em comum tivessem a demanda de oito horas de trabalho por dia. Os trabalhadores negociaram com a empresa, através da intermediação do ministro do Interior, e depois de quatro dias de greve saiu uma sentença arbitral que acatava quase todas as demandas dos trabalhadores.⁸⁸

Ainda no mês de novembro de 1910, os carroceiros que trabalhavam em uma cocheira de carroças declararam-se em greve, porque o patrão se recusou a cumprir o que ficou estabelecido por ocasião do último conflito.⁸⁹

Considerações finais

O PRESENTE TEXTO abordou o período de intensas mudanças no transporte terrestre em Lisboa, entre 1870 e 1910, e procurou mostrar que, além dos aspectos já abordados pela bibliografia que se dedicou ao tema – tais como os tipos de veículos, a relação com o crescimento urbano, ou as empresas –, é fundamental também incluir os trabalhadores envolvidos no setor.

As greves dos trabalhadores do transporte terrestre são importantes chaves de interpretação do cotidiano de trabalho e opressões. Carlos da Fonseca apresentou uma lista de paralisações operárias em Portugal e indicou quatro manifestações dos trabalhadores do transporte terrestre em Lisboa, no período de 1870 a 1910. A presente pesquisa chegou, no entanto, a um total de nove greves, sobre as quais procurou-se, sempre que possível, explicitar as motivações e desenvolvimento.

As paralisações permitem, por um lado, entender como no contexto aqui abordado, que foi marcado pelo crescimento populacional e tentativas de transformação do espaço urbano, intensificaram-se as formas de controle por parte da Câmara Municipal, da polícia e das próprias empresas, por meio dos extensos regulamentos. Por outro lado, as greves evidenciam as estratégias por parte dos trabalhadores para lidar com essas tentativas de controle por parte do poder público e das empresas. As paralisações constituíram-se também em importantes mecanismos para alcançar melhorias nas condições de trabalho, que iam desde o aumento de salário, passando pela diminuição das horas de trabalho, incluindo também a solicitação de serem desonerados de obrigações como a compra de

87 Sotas são os trabalhadores que conduziam os veículos montados nos animais.

88 **O Século**, Lisboa, 16 a 19 nov. 1910.

89 **O Século**, Lisboa, p. 3, 27 nov. 1910.

cotos de velas e água para os animais. As greves contribuíram ainda para a formação das associações criadas pelos trabalhadores ao longo do referido recorte temporal. Os impactos das paralisações dessa categoria de trabalhadores de Lisboa ajudam a entender igualmente a sua importância para o funcionamento da cidade, tendo em vista que eles afetavam diretamente a circulação de produtos e pessoas.

Recebido: 05/01/2024

Aprovado: 20/05/2024