



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**MONA LISA NUNES DE SOUZA**

**‘O QUE É QUE VOCÊ QUER SER? CARROCEIRO?’: A**  
**LABUTA DOS TRABALHADORES DO TRANSPORTE EM**  
**SALVADOR NO SÉCULO XIX**

Salvador, 2024.

**MONA LISA NUNES DE SOUZA**

**‘O QUE É QUE VOCÊ QUER SER? CARROCEIRO?’: A  
LABUTA DOS TRABALHADORES DO TRANSPORTE EM  
SALVADOR NO SÉCULO XIX**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia como requisito para obtenção do título de Mestre em História Social.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Gabriela dos Reis Sampaio

Salvador, 2024.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) Universidade  
Federal da Bahia (UFBA)  
Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI)  
Biblioteca Universitária Isaias Alves (BUIA/FFCH)

---

N936 Souza, Mona Lisa Nunes de  
‘O que é que você quer ser? carroceiro?’: a labuta dos trabalhadores do transporte em  
Salvador no século XIX / Mona Lisa Nunes de Souza, 2024.  
227 f.: il.

Orientadora: Profª Drª. Gabriela dos Reis Sampaio  
Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de  
Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2024.

1. Trabalhadores do transporte. 2. Carroceiros. 3. Condutores de veículos de tração  
animal. 4. Salvador (BA) - Século XIX. I. Sampaio, Gabriela dos Reis. II. Universidade  
Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 981

---

Responsável técnica: Hozana Maria Oliveira Campos de Azevedo - CRB/5-1213



Ata da sessão pública do Colegiado do PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA (PPGH), realizada em 31/01/2024 para procedimento de defesa da Dissertação de Mestrado em História no. 2, área de concentração História Social do Brasil, do(a) candidato(a) MONA LISA NUNES DE SOUZA, de matrícula 2020113551, intitulada O QUE É QUE VOCÊ QUER SER? CARROCEIRO? : A LABUTA DOS TRABALHADORES DO TRANSPORTE EM SALVADOR NO SÉCULO XIX. Às 14:00 do citado dia, CEAO/UFBA, foi aberta a sessão pelo(a) presidente da banca examinadora Prof<sup>a</sup>. Dra. GABRIELA DOS REIS SAMPAIO que apresentou os outros membros da banca: Prof<sup>a</sup>. Dra. WLAMYRA RIBEIRO DE ALBUQUERQUE e Prof. Dr. ALDRIN ARMSTRONG SILVA CASTELLUCCI. Em seguida foram esclarecidos os procedimentos pelo(a) presidente que passou a palavra ao(à) examinado(a) para apresentação do trabalho de Mestrado. Ao final da apresentação, passou-se à arguição por parte da banca, a qual, em seguida, reuniu-se para a elaboração do parecer. No seu retorno, foi lido o parecer final a respeito do trabalho apresentado pelo(a) candidato(a), tendo a banca examinadora aprovado o trabalho apresentado, sendo esta aprovação um requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre. Em seguida, nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão pelo(a) presidente da banca, tendo sido, logo a seguir, lavrada a presente ata, abaixo assinada por todos os membros da banca.

**Dr. ALDRIN ARMSTRONG SILVA CASTELLUCCI, UNEB**

Examinador Externo à Instituição

**Dra. WLAMYRA RIBEIRO DE ALBUQUERQUE, UFBA**

Examinadora Interna

**Dra. GABRIELA DOS REIS SAMPAIO, UFBA**

Presidente

**MONA LISA NUNES DE SOUZA**

Mestrando(a)



Universidade Federal da Bahia

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA (PPGH)

FOLHA DE CORREÇÕES

ATA Nº 2

**Autor(a):** MONA LISA NUNES DE SOUZA

**Título:** 'O QUE É QUE VOCÊ QUER SER? CARROCEIRO? ': A LABUTA DOS TRABALHADORES DO TRANSPORTE EM SALVADOR NO SÉCULO XIX

**Banca examinadora:**

Prof(a). ALDRIN ARMSTRONG SILVA  
CASTELLUCCI

Examinador Externo à Instituição

Prof(a). WLAMYRA RIBEIRO DE ALBUQUERQUE Examinadora Interna

Prof(a). GABRIELA DOS REIS SAMPAIO

Presidente

---

Os itens abaixo deverão ser modificados, conforme sugestão da banca

1. [ ] INTRODUÇÃO
2. [ ] REVISÃO BIBLIOGRÁFICA
3. [ ] METODOLOGIA
4. [ ] RESULTADOS OBTIDOS
5. [ ] CONCLUSÕES

COMENTÁRIOS GERAIS:

---

Declaro, para fins de homologação, que as modificações, sugeridas pela banca examinadora, acima mencionada, foram cumpridas integralmente.

**Prof(a). GABRIELA DOS REIS SAMPAIO**

Orientador(a)

Para a minha avó e a minha mãe, Isabel Nunes Rodrigues  
e Vitalina Nunes de Souza, terno amor, gratidão e  
carinho (In memoriam).

Para minha Querida Tia Luzia Nunes.

Para toda a minha família em Andaraí, Lençóis e  
Wagner, especialmente aos meus tios: Rio, Vel, Nel, Lu,  
Maria, Diogenes e Marccone.

Para a família que construí: Lucas Nunes Pereira e  
Welson Pereira.

## AGRADECIMENTOS

Na encruzilhada da vida, diversas pessoas atravessaram o meu caminho, algumas passaram rápido, ligeiro, outras ficaram por um tempo, mas precisaram se despedir. Ao mesmo tempo, existem aquelas que não largam a nossa mão por nada, mesmo quando queremos, quando insistimos para que nos deixem afundar, parece que aí, é que elas nos seguram com mais força!

A esta pessoa que agradeço de início e imensamente, a minha querida e amada orientadora - Gabriela dos Reis Sampaio. Você é uma pessoa incrível! A tua compaixão mudou o meu mundo. Teus olhares doces e repletos de confiança em mim acalentaram meus momentos de tristeza e de desânimo. Meus olhos enchem de lágrimas e de alegria ao lembrar o nosso lindo percurso, especialmente por tudo que aprendi com você. A minha dívida contigo é impagável! Pois não é possível retribuir integralmente alguém que te deu sentido na vida por meio de uma profissão admirável. Você é uma professora extraordinária, desenvolve pesquisas com maestria, inteligência e sensibilidades raras. Foi nas tuas aulas que despertei o gosto e a paixão pela História Social. Foi no teu projeto de iniciação científica que tive o incentivo e a orientação necessária para a feitura desta pesquisa. Com você aprendi os ofícios do historiador e o amor pela investigação histórica. Ter sido sua aluna, sua bolsista e sua orientanda, foi a maior dádiva que tive na universidade. Isso marcou e transformou profundamente o meu viver. Mesmo em meio as minhas limitações educacionais e sociais, você nunca desistiu de mim. Pelo contrário, você criou oportunidades para que eu pudesse complementar minha frágil formação escolar. A tua interferência foi o pilar da minha formação como profissional e cidadã, as reuniões contigo me empoderavam e encorajavam. Teus ensinamentos sempre estarão comigo. Gratidão por ter me visto, por ter cuidado e investido em mim até o fim. Tenho imensa admiração por ti. Obrigada por tudo que aprendemos juntas! “Só tinha que ser com você”!

Agradeço a Professora Wlamyra Albuquerque, pelos ensinamentos em sala de aula e por ter aceitado participar da banca. Nunca esquecerei que você leu meus primeiros escritos desajeitados e mesmo assim incentivou e contribuiu.

Agradeço ao Professor Aldrin Castellucci, pela forma convidativa e acolhedora que me recebeu no PPGH – UNEB Alagoinhas, além disso, aceitou prontamente participar da banca, contribuindo de forma bastante generosa sobre o Mundo do Trabalho.

Agradeço aos Professores da Graduação e da Pós-Graduação em História da UFBA que me formaram especialmente Maria de Fátima Novais Pires, Iacy Maia Mata, Antônio Luigi Negro (Gino), Lina Brandão Aras e a Laura Oliveira.

Agradeço a Professora Magali Engel por ter lido tão generosamente os primeiros rabiscos desta pesquisa, depois pela leitura cuidadosa e atenta do texto que apresentei na Linha de Pesquisa Escravidão e Invenção da Liberdade.

Agradeço ao Professor João José Reis pela contribuição e considerações feitas na discussão do meu texto na Linha de Pesquisa Escravidão e Invenção da Liberdade, elas foram significativas para o amadurecimento deste trabalho.

Agradeço a Professora Kátia Lorena por ter me recebido de forma tão gentil no PPGH – UNEB Alagoinhas. E também pelos conselhos de força e perseverança.

Ao Professor Robério Santos Souza pelo entusiasmo contagiante sempre!

Aos Professores e alunos integrantes da Linha de Pesquisa Escravidão e Invenção da Liberdade, desde que eu era aluna da graduação sonhava em participar, em conhecer e saber quem eram vocês. Aprendi imensamente lendo os textos e ouvindo as discussões, parte da minha formação perpassou por esta Linha. Agradeço pela oportunidade.

Agradeço de forma muito especial a um conjunto de pessoas que acompanharam bem de pertinho a feitura do pré-projeto. No início desta pesquisa, tudo era meio desalinhado, eu estava navegando em um terreno movediço, à única coisa concreta que tinha, era o método indiciário na cabeça e muita determinação na direção dos Arquivos. Só que aí, aos pouquinhos, fui encontrando diversas criaturas que foram me ensinando e abrindo caminhos. Daí entrou o Urano Andrade, pesquisador nato, generoso e muito dedicado a este ofício, logo apresentou e ofertou a principal fonte desta pesquisa. Depois Juliana Oliveira com seu entusiasmo me aconselhou diversas vezes que eu era capaz de escrever um projeto de pesquisa. E o Carlos Francisco Júnior, entrou em seguida lendo e relendo com o todo o cuidado e atenção aquele exagerado projeto de 60 páginas. Cândido Domingues com seus incentivos insistia para eu fosse em frente e perdesse o medo. Vinicius (Nikima) socorreu-me no arquivo quando eu não conseguia fotografar todas as fontes interessantes que ele me apontava. Ana Claudia Lopes indicou diversas leituras e ainda leu e formatou a última versão do projeto. Enfim, agradeço a todos vocês pelo acolhimento e amizade daquele ano de 2019.



Agradeço a Tânia Salgado Pimenta pelo acolhimento na Fiocruz do Rio de Janeiro e também pela gentileza em sempre perguntar a Gabi notícias sobre mim.

A bibliotecária de São Lázaro, a que carinhosa chamamos de companheira! Agradeço pelo carinho e entusiasmo em me ensinar a encontrar bons livros na biblioteca.

Agradeço ao João Reis Novais pela oportunidade de ter sido bolsista e por todo o aprendizado que tive com tua pesquisa sobre policiamento na Bahia.

A Heloisa (Helô), a pesquisa do João fez com a gente se encontrasse, a labuta nos arquivos, por muito tempo, foi nossa rotina quase diária. Obrigada pelo carinho, conselhos e trocas de experiência de vida e de conhecimento.

Agradeço a Ana Luísa Dias e a Melina, vocês cuidaram de mim quando precisei passar por uma travessia muito delicada. Vocês formaram uma rede de acolhimento e cuidado que nunca pensei que teria na vida. Gratidão por terem me oportunizado isso! Em especial a Ana que me acompanhou desde 2017, conhecer você foi uma dádiva.

Agradeço a Giovanna Ferreira Nunes, Gi! Tua amizade é um presente para mim, chegou assim de repente, que está crescendo e se expandindo a cada dia. Os seus olhares, generosos, assertivos e acolhedores devolveram-me a confiança nesse sentimento lindo que é a amizade. Nestes momentos derradeiros de finalização do trabalho, você se preocupou com cada detalhe, de forma muito generosa você me encoraja, ensina e fortalece. Minha imensa gratidão por todo o carinho.

Agradeço a Maili, pela gentileza, bondade, serenidade e inspiração.

Agradeço a Isis Góes pela amizade, incentivo, pela escuta carinhosa e ajuda com a língua inglesa.

A Flaviane (Flavi) por seus olhares acolhedores.

Agradeço a Adriana e Lidi do Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS).

Agradeço aos funcionários do Instituto Geográfico Histórico (IGHB), (seu) Fernando, Lidiane (Lidi), Simone e Fernanda (Nanda).

Agradeço aos funcionários do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), especialmente Libânia, Maria, Barbara, dona Marlene (in memoriam), Tom, (seu) Moraes,

Roberto, Rita de Cassia, Nelson, Marcelo, Idália, Arilma, Ana Claudia, Professora Rita, Professora Teresa, Ana Clara e Claudia. Parte de vocês acompanhou o meu processo quando eu ainda era estagiária do APEB. Como a Bárbara, minha primeira chefinha da Seção de Arquivo Colonial, obrigada pela oportunidade de ter trabalhado e aprendido contigo, agradeço também pela linda homenagem que recebi da Fundação Pedro Calmon no ano de minha formatura na graduação. Outros se tornaram meus amigos: agradeço a Libânia (Libe), por todo o carinho, mesmo ao notar minhas limitações sempre me incentivou a seguir o percurso acadêmico, ainda leu e comentou a versão final da dissertação. Ao Roberto que me doou tantos livros incríveis! E quando pode tenta me mostrar que não estou sozinha. A Maria (Gal), por me ensinar a trilhar o caminho da espiritualidade e pelos caderninhos lindos que só você faz.

A Larissa, Alcione, Jéssica e Bento, por terem tentado me ajudar quando as águas ficaram turvas. Sei que as dificuldades da vida nos afastaram, mas lembro de vocês com carinho.

Ao Carlos Santiago, pelos ensinamentos com a língua portuguesa e também por compartilhar sua rica experiência como escritor.

A Riva e todos os Professores do Cursinho ASDC da Igreja Batista Sinai, meu agradecimento especial aos professores: Lucas Porto pelo incentivo pra cursar História, a Coxise pelos preciosos conselhos e ao Marcelo.

Agradeço a toda trupe do Cinematografo, pelo carinho, amizade e o conhecimento compartilhado, especialmente a Lucianne (Lu), Grácia, Vitor Grave, Zeni, Paulo Vitor, Neide, Cristina e aos queridos curadores Mel e Fabrício.

Agradeço a Márcia e ao Odair Marques Rodrigues, por terem dedicado o tempo de vocês para me encorajar em uns dos momentos dolorosos que passei. O apoio de vocês manteve o meu sonho aceso.

Agradeço ao Rafael Galante, gratidão pela oportunidade de aprender contigo, assistir as tuas aulas foi incrível!

Aos Professores Ronaldo Braga e Dani Souza, aos colegas e amigos do curso de Iniciação Teatral do Centro de Formação em Artes da Funceb. Em especial a Natália (Nati)

pela escuta, amizade e por ter feito junto comigo a cena de representação da nossa história na Sala do Coro do Teatro Castro Alves.

Agradeço aos trabalhadores que ziguezaguearam pelas ruas angulosas de Salvador. Espero te conseguido descrever um pouco do que foram suas vidas, lutas, dores e conquistas.

Agradeço ao Programa de Pós Graduação em História e o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento da bolsa de mestrado.

"Don't worry about a thing,  
'Cause every little thing is gonna be alright.  
Singin': "Don't worry about a thing,  
'Cause every little thing gonna be alright!"  
Rise up this mornin',  
Smiled with the risin' sun,  
Three little birds  
Pitch by my doorstep  
Singin' sweet songs  
Of melodies pure and true,  
Saying', ("This is my message to you-ou-ou :")  
Singin': "Don't worry 'bout a thing,  
'Cause every little thing is gonna be alright."  
Singin': "Don't worry (don't worry) 'bout a thing,  
'Cause every little thing is gonna be alright!"

**Three Little Birds, Bob Marley**

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo investigar a experiência de trabalhadores do transporte na cidade de Salvador na segunda metade do século XIX, tendo como principal fonte os registros de matrículas dos trabalhadores urbanos, no qual constam dados sobre 713 homens. Centra-se na análise e interpretação da maneira como carroceiros, cocheiros, boleiros condutores e aprendizes foram elaborando maneiras próprias de relações sociais e de trabalho que eram compartilhadas nas ruas da cidade de Salvador entre 1866-1874. Além disso, a partir da análise da série de correspondências expedidas da câmara municipal para a presidência da província entre as décadas de 1850, 1860 e 1870, foi possível levantar os assuntos que envolviam serviços urbanos como a distribuição de gás, de água, de carne verde e da limpeza das ruas e praças, bem como da locomoção de passageiros e demais modalidades. Isso nos permitiu perceber que determinadas prestações de serviços dependeram por muito tempo do uso de carros e carroças, assim como de seus condutores. Embora existisse certa hegemonia em torno do trabalho de carregamento realizado quase exclusivamente por carregadores africanos escravizados e libertos, a partir do fim do tráfico em 1850, novos investimentos nas cidades e modificações no mundo do trabalho tiveram que ser pensadas. Isso contribuiu para a maior modificação e aplanamento das ruas para o uso de carros, carroças e bondes que paulatinamente foi sendo implementadas no perímetro urbano de Salvador no período estudado.

**Palavras-chave:** Trabalhadores do transporte, Carroceiros, Cocheiros, Boleiros, Condutores, Salvador século XIX.

## **ABSTRACT**

This work investigates the experience of transport workers in the city of Salvador in the second half of the 19th century, using records of urban workers as its main source, which contains data on 713 men. It focuses on the analysis and interpretation of the way in which carters, coachmen, drivers and apprentices developed their own ways of social and work relations that were shared on the streets of the city of Salvador between 1866-1874. From the analysis of the correspondence sent from the city council to the province's presidency between 1850s, 1860s and 1870s, it was possible to raise issues involving urban services such as the distribution of gas, water, meat greenery and cleaning of streets and squares, as well as passengers movement and other services provided for a long time by cars and carts, as well presenting their drivers. Although there was a certain hegemony surrounding the carrying work carried out almost exclusively by African slaves, after the end of the slave trade in 1850, new investments in cities and changes in the world of work had to be made. This contributed to the greater modification and flattening of streets for the use of cars, carts and trams that were gradually implemented in the urban perimeter of Salvador during the period studied.

**Keywords:** Transport workers, Carters, Coachmen, Conductors, Salvador XIX century.

# LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS, FIGURAS, TABELAS, GRÁFICOS, QUADROS E PLANTAS

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHMS – Arquivo Histórico Municipal de Salvador

APEB – Arquivo Público do Estado da Bahia

IGHB – Instituto Geográfico e Histórico da Bahia

BPEB – Biblioteca Pública do Estado da Bahia

ACMS – Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador

## FIGURAS

Figura 1 Cais do Ouro.....	12
Figura 2 Desenho de Bonde.....	14
Figura 3 Estrado de Arrasto de Carro.....	21
Figura 4 - Ilustração do Largo da Piedade, com destaque de carros e seges, em 1835.....	27
Figura 5 Anúncio de tratamento de animais.....	54
Figura 6 Carroceiro.....	70
Figura 7 Cocheiro de Bonde.....	73
Figura 8 Carroceiro e a carroça de lixo em meados do Século XX.....	79
Figura 9 Matrícula do Carroceiro Benedito, 1866.....	80
Figura 10- Carrego no Lombo de Burro.....	84
Figura 11 Carroça de Carne- Verde (de boi) (frente), 1913.....	87
Figura 12 Carroça de Carne Verde (de boi) (verso), 1913.....	87
Figura 13 Transporte de Doentes.....	93
Figura 14 Bonde.....	113

Figura 15 Carros de Condução de Cadáveres.....	117
Figura 16 Detalhe da imagem Carros de Condução de Cadáveres.....	126
Figura 17 Teatro São João final do Século XIX.....	128
Figura 18 Anúncio Companhia de Omnibus e Gondolas.....	129
Figura 19 Teatro São João, em 1859, data da visita do Imperador D. Pedro II.....	131
Figura 20 Carroceiro no varal da carroça.....	167
Figura 21 Carroça Numerada.....	180
Figura 22 Carroças Estacionadas em Fileiras.....	184

## **TABELAS**

Tabela 1 - Composição Geral dos Matriculados por Categoria de Trabalho, 1866-1874.....	74
Tabela 2 - De Veículos Condução de Pessoas e Funerários por Preço e Classe.....	120
Tabela 3 - Distribuição dos Matriculados por Naturalidade.....	134
Tabela 4 - Classificação dos Trabalhadores por Cor, 1866-1874.....	149
Tabela 5 - Faixa etária dos Trabalhadores.....	162

## **GRÁFICOS**

Gráfico 1 Distribuição das cores dos acompanhados a sege e a carro, 1858-1866.....	34
Gráfico 2 Distribuição profissional dos acompanhados a sege e carro, 1858-1866.....	35
Gráfico 3 Distribuição dos Registros de Licenças para Veículos por sexo, 1877-1890 (total de 1.496).....	67
Gráfico 4 Frequência de Licenças para Carroças, Carros e Carretas, 1877-1890 .....	70
Gráfico 5 Distribuição dos matriculados por condição jurídica social, 1866-1874 (total de 713).....	139



Gráfico 6 Distribuição dos presos nas delegacias e subdelegacias por condição jurídica social, 1866-1872 (total 113).....	143
Gráfico 7 Distribuição dos mapas de presos por condição jurídica social, 1870-1884 (total 78).....	144
Gráfico 8 Distribuição das matrículas por ano, 1866 á 1874.....	154
Gráfico 9 Oscilação dos Matriculados por ano, 1866 á 1874.....	158
Gráfico 10 Motivos de Prisões de carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores, 1866-1887.....	170
Gráfico 11 Prisões decorridas do exercício da atividade de condução, 1866-1887.....	173

## **QUADROS**

Quadro 1 Alugadores de Carros e Carroças, 1872 (total de 48 empresários).....	62
Quadro 2 Carroceiros do Asseio Matriculado por José Antônio da Costa Guimarães.....	82
Quadro 3 Trabalhadores Matriculados por Francisco da Cunha Maciel (número total de carroceiros15).....	91
Quadro 4 Cocheiros Matriculados por Monterio, Carneiro e Azevedo, 1869.....	114
Quadro 5 Greves de Cocheiros de 1881-1899.....	189

## **PLANTAS**

Planta 1 Planta da Cidade de Salvador, Centro Histórico e Circunvizinhança no último decênio do século XIX.....	184
Planta 2 Detalhe da mesma Planta 1: Rua do Pilar, Corpo Santo, Rua do Comércio, atual Conselheiro Dantas, e Rua das Princesas.....	185

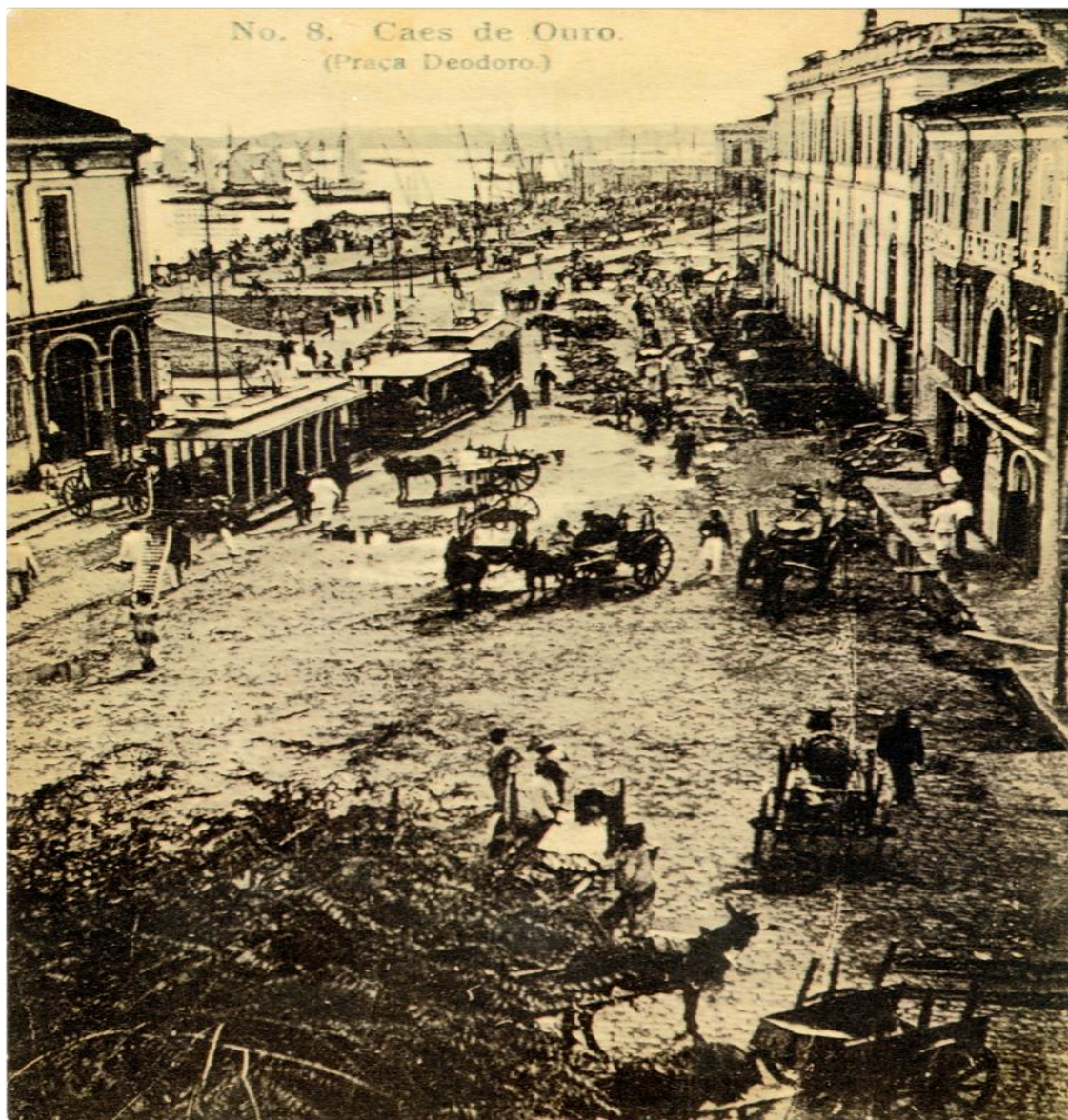
## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>CAPÍTULO 1:</b>	
<b>NOTAS INICIAIS SOBRE O TRANSPORTE DE VEÍCULOS EM SALVADOR</b>	
1.....	21
1.1 Transformando os costumes: seges, carros e carroças em Salvador.....	23
1.2 Os primeiros trabalhadores da boleia.....	29
1.3 As seges e os carros nos enterros.....	33
1.4 Os primeiros pedidos e iniciativas.....	36
1.5 Os primeiros fabricantes.....	43
1.6 Os animais.....	48
1.7 Carros, carruagens e carroças de ganho e de aluguel.....	57
1.8 As Marias e outras donas: mulheres proprietárias de carros e carroças.....	66
1.9 O momento de maior concentração das carroças e carros.....	68
<b>CAPÍTULO 2:</b>	
<b>ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NAS RUAS: PERFIL SOCIAL NA EXPERIÊNCIA LABORAL DE CARROCEIROS, COCHEIROS E BOLEEIROS</b>	
2. Breve apresentação dos trabalhadores através das fontes imagéticas e panorama geral dos matriculados.....	70
2.1 “Se não tiverem ofício, ou meio de vida, puxem carroças para ganhar o pão”: os carroceiros e suas diversas atividades nas ruas.....	76
2.2 Carroceiros da limpeza das ruas.....	78
2.3 Carroceiros de condução de carne verde.....	84
2.4 Carroceiros de condução de gente enferma, doente e desfalecida.....	93
2.5 “para que os malandros da almofada do carro não escutem”: os cocheiros e suas múltiplas funções.....	105
2.6 Cocheiros de condução de bondes.....	113
<b>CAPÍTULO 3:</b>	
<b>OS COCHEIROS MAIS UMA VEZ, OS BOLEEIROS, COR, NACIONALIDADE, CONDIÇÃO SOCIAL, REGULAMENTAÇÃO E RESISTÊNCIA DOS TRABALHADORES</b>	
3. Cocheiros de carros fúnebres.....	117

3.1 “para o livre recreio da população”: boleiros e os cocheiros de carros de alugueis.....	128
3.2 A origem e nacionalidade dos trabalhadores.....	134
3.3 A condição social jurídica dos trabalhadores.....	137
3.4 A classificação das cores dos trabalhadores.....	146
3.5 Regulamentação das atividades laborais.....	152
As diversas formas de resistência dos trabalhadores.....	165
3.6 A resistência no cotidiano.....	165
3.7 O caso do varal: não sentar nos varais de carros e carroças.....	166
3.8 A chapa das carroças.....	177
3.9. Entre proibições e resistências nas ladeiras e ruas.....	181
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS: RESISTÊNCIA COLETIVA E A GREVE DOS COCHEIROS.....</b>	<b>189</b>
<b>LISTA DE FONTES.....</b>	<b>193</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>204</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>207</b>
Anexos I – Primeira Proposta de Projeto de Posturas de 1854.....	207
Anexos II – Projeto de Posturas de 1854.....	209
Anexos III – Projeto de Posturas de 1858.....	211
Anexos IIII – Projeto de Posturas de 1871.....	212

## INTRODUÇÃO

Figura 1- Cais do Ouro, sem data



**Fonte:** Acervo Privado de Ubaldo Senna.

Esta era a paisagem urbana de quem chegava a Salvador pelo Cais do Ouro, localizado entre as freguesias marítimas da Conceição da Praia e do Pilar. Carroças e bondes marcam presença nesta imagem. Percebe-se que o fotógrafo buscou capturar o que acontecia na parte central da rua. Daí observamos algumas carroças paradas e outras em constante vaivém, também é possível notar a presença de alguns carroceiros. Nestas imediações portuárias circulavam muitos destes trabalhadores, como Januário Pereira do Rosário, “que se achava com sua carroça a receber açúcar na porta do trapiche Julião” em 1876, segundo informava o

jornal *O Monitor*.<sup>1</sup> Alguns anos antes, José Candido de Souza, crioulo, parece ter entrado em uma briga no mesmo local, pois estava “por ofender a outro com um chicote”<sup>2</sup>. Já Cornélio, escravizado, pardo, esteve envolvido em um acidente: a carroça que conduzia passou “por cima do pé de um indivíduo”.<sup>3</sup> Antônio da Silva Mendonça, 18 anos, português, foi preso por infração de postura.<sup>4</sup> Mas estes trabalhadores não circulavam apenas nestas localidades perto do mar. Ainda na ambiência das ruas, era comum ocorrerem trocas de insultos soltos. Não muito distante dali, na freguesia do Paço, João Ferreira, crioulo escravizado, dirigiu insultos a um fiscal da municipalidade<sup>5</sup>, o mesmo fez Gustavo Moreira Sampaio, 39 anos, crioulo, a um Inspetor de Quarteirão<sup>6</sup>. Em ambos os casos os carroceiros devem ter agido com intolerância em relação à tentativa de intervenção destas autoridades no seu modo de trabalhar.

No segundo plano da mesma imagem, aparece um bonde atravessado na rua em meio às pessoas, animais e carroças. Mas este bonde já era elétrico, que vão aparecer na capital baiana a partir de 1897.<sup>7</sup> No período tratado neste estudo, entre 1866 e 1874, os bondes eram puxados por burros, como este do desenho a seguir:

---

<sup>1</sup> O Monitor (BA), 9/08/1876, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/221>> Acessado em: 01/06/2023.

<sup>2</sup> Arquivo Público do Estado da Bahia, doravante APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial. Fundo: Polícia. Maço 3139-40. Correspondência recebida da Secretária de Polícia, 1869.

<sup>3</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 3139-43, Correspondência recebida da Secretária de Polícia 1871.

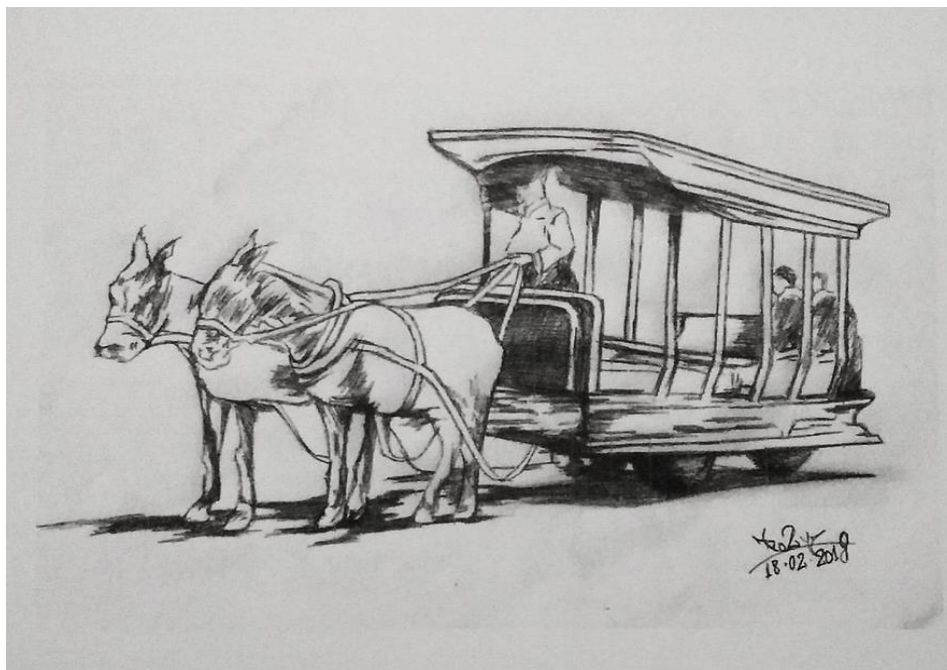
<sup>4</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 2956, Correspondência recebida dos Chefes de Polícia (1863).

<sup>5</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 3139-40, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1869).

<sup>6</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 2956, Correspondência recebida dos Chefes de Polícia (1863).

<sup>7</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

Figura 2 - Desenho de Bonde, 2018



**Fonte:** Desenho de bonde In. SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo. **Sobre arcos e bondes:** resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019.

Bondes como esse circularam pelas ruas estreitas e angulosas de Salvador a partir da segunda metade do século XIX, período que também há uma grande presença de carruagens, carros e carroças. Ao longo deste texto, serão apresentados os impactos e as transformações provocadas no trabalho urbano pela celeridade na maneira de transportar as pessoas e as coisas a partir da adoção destes veículos. Os trabalhadores que os guiavam, chamados de boleiros, cocheiros e carroceiros, também ocupavam as ruas. Como o boleiro Anacleto, escravizado, crioulo, que foi preso na Conceição da Praia por embriaguez.<sup>8</sup> No mesmo lugar foram presos por desordem e injúrias, respectivamente, dois, talvez, de seus parceiros de boleia, o crioulo Manoel Felismino Bispo e o pardo Januário.<sup>9</sup>

O cocheiro Sancho, escravizado, foi protagonista de um gravíssimo acidente. O fato aconteceu na freguesia de São Pedro, na noite de sexta-feira do dia 19 de outubro de 1871, momento em que o bonde da Companhia Trilhos Urbanos, guiado por ele, atropelou o crioulo

<sup>8</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 3139-23, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1860).

<sup>9</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 3139-41, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1870); APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 2969, Correspondência recebida dos Chefes de Polícia (1851-1879).



Martiniano. As testemunhas contaram que não foi inteiramente culpa do cocheiro, pois este tentou de todo modo conter os animais, porém não conseguiu evitar o acidente.<sup>10</sup>

O cocheiro Cecílio Armando de Oliveira, brasileiro, 20 anos de idade, por volta das dez horas da noite, no dia 10 de fevereiro de 1877, conduzia o bonde da Empresa Veículos Econômicos quando, “ao descer ao plano inclinado do Largo do Teatro, esmagou um [...] menino de nome João”, que residia na Ladeira da Misericórdia com o seu pai, que era barbeiro; este incidente causou “gravíssimos ferimentos”. Diante desses dados, o “sumário de culpa”, documento elaborado pela polícia, afirmou que Cecílio Armando de Oliveira deveria ser julgado por dirigir o bonde de forma imprudente e por causar lesões corporais na vítima.<sup>11</sup>

Ademais, fosse carregando mercadorias, trabalhando na limpeza pública ou até mesmo recolhendo e transportando mortos que também eram abandonados nas ruas, os carroceiros, cocheiros, boleiros, além de condutores e aprendizes, eram trabalhadores importantes no cotidiano da cidade.<sup>12</sup> As atividades desempenhadas por eles foram tão significativas que chamaram a atenção das autoridades administrativas e policiais, especialmente em 1854, 1858 e 1871, momentos em que diversas Posturas municipais foram promulgadas, visando regulamentar tais atividades.<sup>13</sup>

Este trabalho tem como objetivo investigar a experiência deste tipo de trabalhadores na cidade de Salvador na segunda metade do século XIX, tendo como principal fonte registros de matrículas dos trabalhadores urbanos, no qual constam dados sobre 713 homens. A intenção é analisar e interpretar a maneira como foram elaborando maneiras próprias de relações sociais e de trabalho que eram compartilhadas nas ruas da cidade de Salvador entre 1866-1874.

Além disso, a partir da análise da série de correspondências expedidas da Câmara Municipal para a presidência da província entre as décadas de 1850, 1860 e 1870, foi possível levantar os assuntos que envolviam serviços urbanos como a distribuição de gás, de água, de carne verde e da limpeza das ruas e praças, bem como da locomoção de passageiros e demais

<sup>10</sup> APEB – Seção Judiciário, Processo crime: Lesões Corporais e Atropelo, 02 outubro de 1876, 23/937/03.

<sup>11</sup> APEB – Seção Judiciário, Processo crime: Lesões Corporais, 05 março de 1877, 08/310/07.

<sup>12</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873). AHMS – doravante Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Fundo: Câmara Municipal, Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874). VIANNA, Hildegardes. **A Bahia já foi assim: crônicas de costumes**. 2. ed. São Paulo: GRD, 1979. p. 227; PINHO, José. Ricardo. M. **Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)**. Salvador: EDUNEB; Câmara Municipal de Salvador, 2016; NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX**. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986; SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro, RJ: Versal, 2005.

<sup>13</sup> AHMS – Atas da Câmara Municipal 1854-1879; Livro de Ofícios do Governo, 1870-1879. p.59-62. Paço Municipal da Bahia 31 de outubro de 1871; Secretária de Polícia Correspondências avulsas: 1836-1871. Cx01.

modalidades. Isso nos permitiu perceber que determinadas prestações de serviços dependeram, por muito tempo, do uso de carros e carroças, assim como de seus condutores.<sup>14</sup>

A ideia é adentrar a Cidade da Bahia a partir da organização de seus serviços urbanos. Para isso, utilizaremos os livros de matrículas como fonte importante de acesso a estes trabalhadores e a questões mais amplas relacionadas ao seu mundo. É neste circuito que encontramos os trabalhadores carroceiros; cocheiros; boleiros condutores e aprendizes, mão de obra fundamental para a circulação de produtos e bens de consumo, desde os mais básicos como carne e água, até o traslado de figuras luxuosas que frequentavam o Teatro São João em noites de espetáculos. Muitos utilizavam os carros de aluguel que ficavam estacionados à espera do freguês, enquanto outros tinham o seu próprio carro e cocheiro particular. Embora existisse certa hegemonia em torno do trabalho de carregamento realizado quase exclusivamente por escravizados africanos, a partir do fim do tráfico em 1850, novos investimentos nas cidades brasileiras, gerando modificações no mundo do trabalho. Isso contribuiu para o aplanamento das ruas para o uso de carros, carroças e bondes que foram sendo implementados no perímetro urbano de Salvador ao longo da segunda metade do XIX.

Cabe salientar que este trabalho se desenvolve a partir do cotidiano das ruas, pois era, sobretudo, neste espaço que estes trabalhadores exerciam suas atividades laborais. Para dar conta desta diversidade, construímos um texto em camadas, parte por parte, respeitando o modo como as categorias de trabalho aparecem nos livros de matrículas e nas fontes seriadas e diversas sobre o dia a dia da cidade de maneira sistematizada. Devido a isto, em alguns momentos a narrativa transcende a experiência dos trabalhadores. Isso ocorre porque suas histórias não estavam desconectadas da sociedade em geral. Ficou perceptível que as ideias articuladas em gabinetes de autoridades políticas e até mesmo entre os donos do capital, reverberaram diretamente nas ruas, impactando as relações de trabalho. A intenção foi captar a riqueza dos detalhes que se desenrolavam cotidianamente na sua repetição diária, com seus ares às vezes vagarosos e às vezes céleres no mundo das ruas de Salvador do século XIX.

Nos capítulos 1 e 2, exploramos o universo dos 713 trabalhadores dentre carroceiros, cocheiros, boleiros, condutores e aprendizes encontrados nos registros. A intenção foi constituir o perfil social destes trabalhadores através dos livros de matrículas intitulados “dos Carroceiros” e “dos Condutores”. Tais documentos possuem informações importantes sobre eles. Por exemplo: o nome e sobrenome, a cor da pele, a condição jurídica e social, a idade, a

---

<sup>14</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo do Governo da Província, Maços 1402-1412, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1854/1878).



nacionalidade e a estatura física. A partir da tabulação destes dados analisamos a amplitude e a diversidade social que compunham estas atividades laborais. Além disso, para entender ainda mais o cotidiano destes trabalhadores, utilizamos as fontes policiais e os processos criminais. Estes documentos são significativos porque possibilitam perceber a presença destes trabalhadores nas ruas. Além destas fontes, utilizamos documentação jornalística e literária, observando as caricaturas e outras representações forjadas sobre estes sujeitos, buscando compreender de que modo eram vistos socialmente. Com isso, especificamente o capítulo 1 trata de explicar o percurso da utilização de veículos em Salvador. No capítulo 2, são apresentados os principais serviços prestados pelos carroceiros e por parte dos cocheiros nas ruas. Já no capítulo 3, retomamos a experiência laboral dos cocheiros, escrutinando outras atividades exercidas por eles. Ao mesmo tempo, a análise das tabelas com a origem, cor/raça e condição – se escravizados, livres ou libertos - dos trabalhadores, nos permitiu discutir noções de classe, raça e racialização na constituição do seu perfil social. Foi abordado ainda o processo da regulamentação das atividades de trabalho, além da resistência cotidiana orquestrada pelos trabalhadores contra as medidas reguladoras. Buscou-se entender o modo como as Posturas municipais reverberaram no mundo das ruas e no cotidiano dos carroceiros, cocheiros, boleiros, condutores e aprendizes, analisando o que mudava e o que permanecia toda vez que uma Postura era aprovada. Como os trabalhadores lidavam com isso? Isso poderá ser acompanhado pelas fontes policiais capturadas no Arquivo Histórico Municipal de Salvador e no Arquivo do Estado da Bahia. Nestes documentos aparecem os casos de tensões entre os trabalhadores, as autoridades policiais e administrativas da cidade. A maior parte das multas, prisões e queixas estão relacionadas à aplicação da legislação. Além do mais, por meio de alguns discursos da Câmara dos Deputados, trechos dos relatórios dos presidentes da província e da imprensa, foi possível acompanhar o que se planejava para a configuração do mercado de trabalho diante da iminência da crise da instituição da escravidão.

Ao longo da segunda metade do século XIX, três projetos de Posturas foram aprovados na Câmara Municipal de Salvador regulando carroceiros, cocheiros e boleiros. Os artigos descrevem uma série de medidas que deveriam ser impostas aos trabalhadores, aos proprietários dos veículos e também serviria para estabelecer regras ao movimento de carros e carroças pelas ruas do perímetro urbano. Cabe ressaltar que o Código de Posturas da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de 11 de junho de 1853, possuindo 16 artigos, antecede a medida baiana adotada a partir de 1854, provavelmente porque o dinamismo da capital do país deve ter influenciado na necessidade de regular os trabalhadores urbanos dedicados ao transporte.

Salvador, que também estava neste processo de crescimento dos veículos sobre rodas, deve ter se espelhado na capital, e não demorou para que fossem tomadas medidas semelhantes.

Na Capital da Bahia, a efetivação das regras partiu do seu Chefe de Polícia, em 20 de janeiro de 1854, que estava “convencido da necessidade de sujeitar a certas regras todos os veículos de condução, e aquelas pessoas que os dirigem”.<sup>15</sup> Convicto disso, endereçou ao Paço da Municipalidade de Salvador, a transcrição de 11 medidas “para serem ponderadas, e convertidas em Posturas, à imitação do que tem praticado a Ilustríssima Câmara Municipal da Corte, cujas deliberações tomei por norma na parte aplicável a esta Cidade.”<sup>16</sup> A Postura foi transposta de forma quase inalterada, mas sofreu a redução de 5 artigos, já que as Posturas da Corte possuíam especificidades ligadas às particularidades daquela cidade. Foram eliminadas as medidas que diziam respeito às ruas do Rio de Janeiro, e o chefe de Polícia transpôs aquelas com características mais genéricas.

A Câmara Municipal de Salvador, após as medidas passarem por uma comissão de vereadores, aprovou o primeiro projeto de Posturas no dia 17 de maio de 1854, dos onze artigos propostos apenas os 5 iniciais foram admitidos. O 1.º artigo tornava obrigatória a matrícula dos trabalhadores, assim ficou estipulado que ninguém seria “admitido à boleiro ou cocheiro de carros, seges, ônibus, gôndolas ou qualquer veículo de condução de igual natureza e de aluguel sem que previamente se matricule pela Polícia, mediante aprovação da mesma verificando a aptidão e perícia do matriculando”<sup>17</sup>. Os cocheiros tinham então que passar por um exame feito por peritos nomeados pela polícia e “com a licença da Câmara”. Caso houvesse descumprimento, a pena era “de 6 mil réis ou três dias de prisão”<sup>18</sup> para os infratores. O 2.º, que versava sobre os empregadores, determinava que “os estabelecimentos dos preditos veículos de aluguel serão obrigados a solicitar da Repartição da Polícia o competente Regulamento que designe e marque a natureza dos serviços dos cocheiros, e seus respectivos direitos e obrigações, indicando a pena de 20 mil réis ou dez dias de cadeia.”<sup>19</sup> Enquanto o 3.º incidiram sobre a ordenação do trânsito, os cocheiros não poderiam “trazer animais senão à trote curto, nem poderão nas esquinas das ruas, que se atravessam, andar senão a passo, obrigados quando se encontrarem dois carros a dar esquerda um ao outro, sob

---

<sup>15</sup> AHMS – Ofícios da Secretaria de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, 1854.

<sup>16</sup> Idem

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Idem

<sup>19</sup> Idem

pena de 8 mil réis”.<sup>20</sup> O 4.º trata dos carros de aluguel que deveriam ser “numerados e lotados pelo modo e forma declarados no Regulamento que der à Repartição de Polícia observando-se a respeito dos boleiros e cocheiros quanto à sua despedida o que deliberar o mesmo Regulamento, sob pena 8 mil réis ao infrator.”<sup>21</sup> O 5.º e último proibia “ensinar animais destinados ao serviço de condução ou mesmo as pessoas que se proponham a ser boleiros, ou cocheiros, senão nos lugares designados pela Regulamento Policial”.<sup>22</sup> Ademais, tudo indica que os carros e carroças circulavam durante o período noturno, pois eram “obrigados todos os veículos de condução a trazer lanternas acesas das Aves Marias em diante, [...] sob pena [de] 6 mil réis [...] ou três dias de prisão, sendo responsáveis os empresários pelos que forem de aluguel, e o senhor pelo escravo ou pessoa livre, nos veículos particulares.”<sup>23</sup>

O segundo Código de Posturas, em 25/08/ 1858, numa sessão ordinária da Câmara aprovou-se sete Posturas que foram aplicadas em 1866, com a abertura do primeiro Livro de Matrícula dos Carroceiros. Como nas Posturas anteriores, o 1.º artigo exige a necessidade da matrícula dos cocheiros “de carros, seges, cabs, gôndolas, ônibus, tálburis, e outro qualquer veículo de condução” e deveriam ser “competentemente matriculados na repartição da Polícia: pena de 10 mil réis de multa ou de oito dias de prisão e duplo na reincidência.”<sup>24</sup> Os demais artigos, sucessivamente, assim como os dispositivos de 1854, diziam respeito ao trato com os animais e o ordenamento dos veículos. Ao mesmo tempo, aparece algo inédito, a submissão dos carros funerários às mesmas regras. Os dois primeiros projetos de Posturas, 1854 e 1858, se aproximam em muitos pontos.

Já o terceiro conjunto de Posturas, de 1871, embora tenha muitas questões de permanência, de modo geral, envolve o controle e o comportamento dos trabalhadores, a organização dos veículos nas ruas e a obrigatoriedades de regras que deveriam ser seguidas pelos proprietários. Por outro lado, possuem diversas características diferenciadas. A começar pela avultada quantidade de dispositivos, dentre artigos e incisos contam 52 disposições. Trazem de forma clara os termos: “condutores, boleiros e carroceiros”.<sup>25</sup> Também limitaram a faixa etária de idade, tornaram proibido exercer “a profissão de condutor de veículos ou

---

<sup>20</sup>Idem.

<sup>21</sup> Idem

<sup>22</sup> Idem

<sup>23</sup>Idem.

<sup>24</sup> AHMS Atas das Sessões da Câmara de Salvador, Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1858).

<sup>25</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

carreiro quem não tiver completado dezessete anos”<sup>26</sup>, bem como “ter na cidade carros ou carruagens a ganho sem a ter matriculado na Secretária da Câmara, a fim de serem lotados, marcados e numerados. Multa de 5 mil réis”.<sup>27</sup> Além disso, não poderiam “subir pelas ladeiras da Conceição do Caminho Novo ou descer pelas ladeiras do Taboão e da Preguiça e rua de baixo”, nem “trazer carro a chiar dentro da cidade.”<sup>28</sup> Algumas questões expressavam a necessidade de criar um padrão de vestimenta e de disciplina comportamental dos trabalhadores, ficava vedada a possibilidade de “guiar os trens sem est[á] vestido com limpeza e decentemente, não se permitindo fazer o em mangas de camisa gravata e de calça. Multa de dois mil réis paga pelo boleiro e 5 mil réis pelo dono do trem.”<sup>29</sup> Era proibido “tratar mal os passageiros ou escandalizá-los com palavras, gestos ou por qualquer outra maneira”<sup>30</sup>, e, também “chamar passageiros atropelando a eles ou a outras pessoas ou fazendo algazaras que transtorne a ordem na estação, que no interior dos carros ou incomode a quem vai nele.”<sup>31</sup> Quanto a qualidade dos usuários, provavelmente de bondes, os trabalhadores não poderiam “aceitar [...] nos trens pessoas cujo fato, por falta de limpeza, possa manchar os outros passageiros; ou que não estejam decentemente vestidas e calçadas, ou que leve consigo animais ou embrulhos, que possa faltar de asseio mau cheiro [...] possa incomodar outros passageiros.”<sup>32</sup>

Ao comparar os três projetos de Posturas, 1854-1858 e 1871, percebe-se que a princípio as autoridades não pareciam ter muita clareza sobre o estado das coisas ou de como os veículos estavam sendo empregados nas ruas e as relações de trabalho dos condutores. Porém, a medida que aumentava o interesse pela exploração deste serviço, foram as Posturas, foram se intensificando e adquirindo maior complexidade e precisão. Desse modo, houve um descolamento das Posturas do Rio Janeiro para a criação de regras mais autônomas, correspondendo às necessidades e dimensões da Capital da Bahia.

---

<sup>26</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

<sup>27</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

<sup>28</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

<sup>29</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

<sup>30</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

<sup>31</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

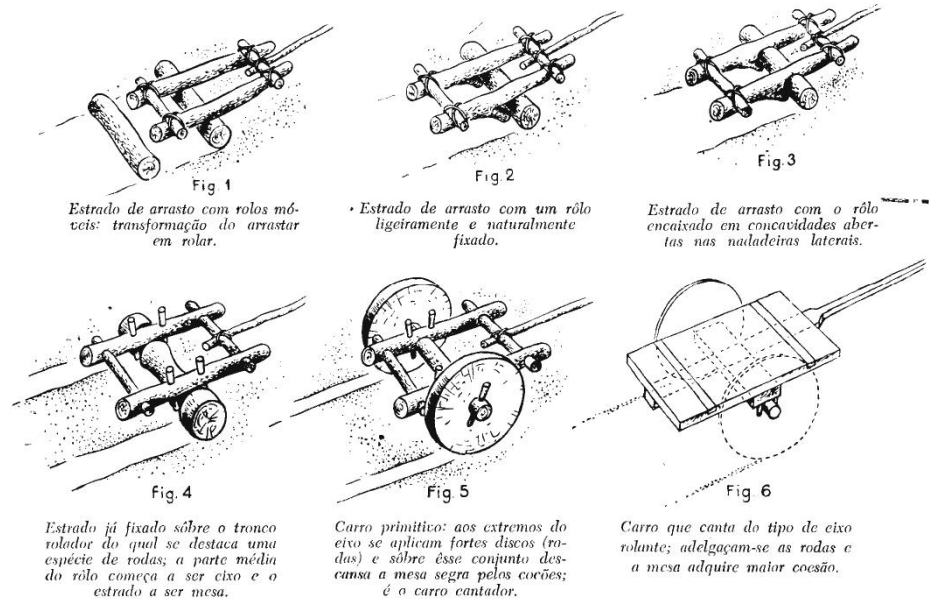
<sup>32</sup> AHMS – Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1870-1879).

## CAPÍTULO 1:

## NOTAS INICIAIS SOBRE O TRANSPORTE DE VEÍCULOS EM SALVADOR

Figura 3 - Estrado de Arrasto ao Carro

PROVÁVEL EVOLUÇÃO DO RÔLO À RODA, DO ESTRADO DE ABRASTO AO CARRO  
B. J. SOUZA e TH. A. WERNER (Des. Percy Lau)



**Fonte:** Apud SOUZA, Bernardino José de. *Ciclo do carro de bois no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. p.45.

A figura acima foi constituída por Bernardino José de Souza, encontra-se no seu livro clássico: *Ciclo do carro de bois no Brasil*. Na descrição da imagem podemos observar a “evolução” do estrado de arrasto e de rolo, seguido da invenção dos discos de madeiras arredondadas que ficaram conhecidos como rodas. Tal inventividade dará origem, inicialmente, a uma espécie de “carro puxado a mão”. Depois, este mesmo tipo de veículo foi atrelado aos animais domesticados “equinos, muares e cavallares”, que eram grupos de animais como cabras, bois, jumentos, bestas, mulas, burros e cavalos, sendo que a junção disso originou os conhecidos carros de boi e, mais tarde, os veículos como carretas, carros, carroças, seges e carruagens. Tudo isso parece ter começado com a modelação da madeira e a necessidade de “carregar fardos mais pesados”. Dessa maneira, “a roda deu origem, antes do

mais, ao carro que é de um modo geral, qualquer veículo composto, essencialmente de um plano sobre rodas que permitem a tração com mínimo atrito e maior comodidade e economia.”<sup>33</sup> É interessante esclarecer que apesar das diversas hipóteses sobre a criação das rodas, nenhuma autoria ainda foi definitiva.<sup>34</sup> Em Salvador durante o século XIX encontramos alguns vestígios dos carros de boi. Uma comissão da Câmara Municipal analisou o pedido do requerente Manuel Claudino Soares de Amaral Silva, que “tendo comprado á Tito José de Mello um boi dos recolhidos ao matadouro para carroça de conduzir materiais, pede dispensa de pagamento dos direitos municipais.”<sup>35</sup> No jornal *Diário da Bahia* do dia 21 de janeiro de 1859, foi anunciado que “quem” quisesse “comprar bois de carros e cangalha [deveria] dirigir-se a roça que foi de Jerônimo José da Costa, ao Cabula.”<sup>36</sup> Já o *Diário de Notícias* comunicou “Vende-se um bom boi de carroça muito gordo e uma carroça já usada”.<sup>37</sup> Pelo que as fontes apontam, parece que os pesados carros de boi neste período, na capital baiana, foram sendo adaptados para as carroças, que eram veículos mais leves e mais apropriados para a ambiência urbana.

---

<sup>33</sup> SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p.45-105.

<sup>34</sup> O autor, baseando-se no trabalho de diversos estudiosos, notabilizou que a invenção dos carros teve decorrência em variadas civilizações dentre as quais a egípcia, chinesa, indiana, grega e romana. Afirma ainda que o modelo de carro de boi instalado no Brasil pelos portugueses, no período colonial, era originário de Roma. SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p.45-105.

<sup>35</sup> AHMS – Parecer da Comissão de Obras, c.1860-1878, Fundo: Câmara Municipal, Secretária, Série: Seção Extraordinária da Câmara Municipal Natureza: Avulso.

<sup>36</sup> Instituto Geográfico Histórico da Bahia, doravante IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 21/01/1859.

<sup>37</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário de Notícias*, 12/08/1861. O escritor Xavier Marques descrever a presença dos carros de boi, dos cavalos de sela e liteira no Recôncavo baiano. Ver: MARQUES, Xavier. **As voltas da estrada**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia; Academia de Letras da Bahia, 1998. p.341 (Memória da Bahia, v.7).

## 1. TRANSFORMANDO OS COSTUMES: SEGES, CARROS E CARROÇAS EM SALVADOR

### OS ENTERROS

[...] assinado pelo digno deputado Ferreira de Moura, propondo um Regulamento pelo qual se fixe os alugueres dos carros. Deus o fade? bem, e inspire á nossa assembleia provincial, para que, deixando de lado mal entendidas contemplações e, por sobre tudo exageradas ideias de uma liberdade sem limites em maneira de indústria, ponha cobro a esse luxo, terror das famílias remediadas, e ruina das de fortuna escassa! Talvez se nos queira encontrar com o sedição? argumento de não ficar coarctada a vontade de ninguém e que, assim como o pobre não é obrigado a fazer um enterro dispendioso, assim também não devemos por limi[t]es a quem pode gastar somas avultadas num acompanhamento ostentoso. [...] onde a vaidade tem o seu trono, muitas famílias de indisputável respeito, mas de teres limitados, veem-se, as mais das vezes contra a sua vontade, arrastadas a fazerem um enterro superior aos meios, para não ficarem abaixo do de fulano, que deixou entesourados cabedais bem ou mal adquiridos. Ou haverá quem duvide existir ai mais de uma pobre viúva reduzida triste contingência de onerar-se de dividas, e empenhar as poucas preciosidades herdadas de seus avôs, para levar ao último jazigo a um chorado marido ou filho, com essas pompas supérfluas, impostas pelo luxo de certo tempo para cá introduzidos nos enterros!

[...] a esse incontrolável pranto da esposa, do filho, sobre o cadáver do marido, do pai, virá logo misturar-se a dor de ficarem sujeitos ao infalível empenho de satisfazerem as exigências do inexorável armador os empresários. E será isso o que a religião nos impõe como dever para com os finados serão os dourados do carro, os volantes montados os grutes os pajens, os tiros de quatro ou oito cavalos, o maior número possível de carros companheiros, ou outras queijadas arlequinadas, quais já as vimos passar pelas ruas desta cidade - serão aparatos tais e sinal dubitado de uma genuína e sentida dor naqueles que mandam levantar? E onde a dor, as simpatias devidas ao finado, quando bom número dos convidados e não convidados apenas concorre para aproveitar um passeio de carro, que aliás estaria fora do alcance de sua algibeira, ou amigos tais que tributários a um vício em moda, molemente reclinados no fundo do carro [...] o curto trajeto da igreja paroquial até o Campo Santo, trajeto que os brutais boleiros tem o escandaloso privilégio de ainda encurtarem, lançando seus animais numa carreira desfechada a força incessante látego, sem a menor atenção ao viadante despercebido.

Um pai de família.<sup>38</sup>

Esta narrativa noticiada no jornal *Diário da Bahia*, em 24/09/1857, foi assinada com o pseudônimo “Um pai de família”. O trecho versa sobre o alvoroço provocado pela mudança no costume que a introdução dos carros fúnebres ia causando nas ruas de Salvador. O autor parece ser contra ao hábito dos enterros acompanhados em veículos, pedindo que se “ponha

<sup>38</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, (BA) 24/09/1857, p.2. Devido à extensão do texto cortamos alguns trechos da narrativa. Mas é interessante o espaço que o jornal deu a está história que ocupou quase uma página inteira.

cobro a esse luxo”.<sup>39</sup> Porém, sua crítica parece estar mais relacionada ao seu indisfarçável ressentimento, devido aos altos preços cobrados pelos empresários que alugavam os carros. Muitas famílias não conseguiam arcar com tais despesas sem comprometer as finanças, aparentemente, escassas. Ou seja, não dava para ignorar o momento marcado por transformações. E que, possivelmente, ia desembocar na transição que pouco a pouco estava se estabelecendo do chão para as rodas; o jeito era apoiar e exigir do governo provincial a regulação da prestação deste serviço. Ele estava atento às notícias sobre o tema anunciadas no jornal *Diário da Bahia*, por isso soube que no dia 21 de setembro daquele mesmo ano, a Assembleia Legislativa Provincial resolveu aprovar os seguintes artigos: 1) “Art. 1º O governo fica autorizado a fazer seu regulamento no qual se fixe os alugueres dos carros. 2) Art. 2º Esse regulamento ficará debaixo da imediata inspeção da polícia. 3) Art. 3º Revogam-se, & c.”<sup>40</sup>

No segundo momento, o enfoque da narrativa de “Um pai de família” se espalha para o trabalhador boleiro. O autor do texto defendeu como solução para conter os supostos “abusos” dos trabalhadores: a aplicação de “severas e avultadas multas, além da prisão para o boleiro forro, e de castigo corporal para o cativo.”<sup>41</sup>

Meses depois, possivelmente o mesmo leitor anônimo ou quiçá outro, novamente escreve uma crítica ácida sobre o luxo na festividade dos mortos.

#### O 2 DE NOVEMBRO DE LUXO – CARROS

A comemoração dos defuntos no dia 2 de novembro foi uma solenidade, de que, na província ainda se não tem ideia cabal. E um passeio aos cemitérios em trajes de luto em que se ostenta todo o luxo, que comportam as pompas fúnebres. A concorrência dos diversos cemitérios foi imensa. Por mar diversos barcos fizeram viagem de propósito para conduzir milhares de visitantes; por terra não bastaram tilburys, nem cabs, nem ônibus ou sege de qualquer espécie, para transportar os concorrentes aos túmulos. Dois dias antes já se alugavam carros por 30\$. Queria ser mais extenso, mas está a fechar-se a mala e receio algum sinistro.<sup>42</sup>

Consuelo Sampaio evidenciou as motivações e o processo que pode ter favorecido o desencadeamento deste contexto de transposição das cadeirinhas para as rodas:

As cadeirinhas de arruar e redes, cujas hastes de madeira repousavam nos ombros de escravos, foram rareando, após a proibição definitiva do tráfico em 1850. Não desapareceram logo. Durante muito tempo conviveram com

<sup>39</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, (BA) 24/09/1857, p.2.

<sup>40</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, (BA) 22/09/1857, p.1. Os deputados adiaram diversas vezes a discussão do projeto de n.117 de “alugueres de carros”. Mas depois de muito debate, em novembro do mesmo ano, finalmente, a taxa sobre os carros de aluguel incluindo os mortuários foi aprovada.

<sup>41</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, (BA) 24/09/1857, p.2.

<sup>42</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa *Diário da Bahia*, 19/09/1857, p.1.



charretes, carruagens e gôndolas. Esses meios de transportes, contudo, haviam chegado ao limite de sua eficiência. Foram-se tornando precários com o uso, depois, inúteis, ante o ritmo acelerado dos novos tempos, a necessidade de subir e descer ladeiras. A expansão da cidade aumentou a pressão por transportes para longas distâncias. Deseja-se que fossem rápidos e seguros. Esse foi um fenômeno ocorrido não apenas em Salvador, mas em todo o sistema capitalista, que experimentava novo surto de desenvolvimento.<sup>43</sup>

Assim, ao costear as ruas, charretes, carruagens, gôndolas, seges, carros e carroças podem ter provocado modificações nas formas de locomoção até então existentes. Em 1852, o então presidente da província, Francisco Gonçalves Martins, discursou a respeito da fábrica de carros do Rafael Ariani, maior alugador de veículos na época, sinalizando que a mesma iria contribuir para a substituição das cadeiras de arruar.<sup>44</sup> Dessa maneira, a estratégia para remover o trabalho realizado nos ombros, sobretudo dos escravizados, estava colocada. Ao mesmo tempo, se retrocedermos um pouco no período, podemos perceber que, possivelmente, a utilização de seges e carros pode ter iniciado com a necessidade forjada de locomover cadáveres de forma glamorosa para o cortejo de enterramento. No intuito de mostrar tal situação, tentaremos remontar a forma de como se chegou a este estado das coisas, durante um período que antecede 1850.

As evidências relacionadas aos momentos iniciais da introdução dos carros e das carroças, das seges e carruagens nas ruas baianas se mostraram difusas, mas é possível traçar algumas noções temporais, partindo do que já mostraram alguns autores. Ainda no período da fundação da Cidade de Salvador, Teodoro Sampaio indicou que “Para as obras da cidade” comprou-se “um carro por 2\$500, e mandava-se pagar 2\$248 por fornecimento de cestos, feitos de cipós, para o transporte de terra nas ditas obras.”<sup>45</sup> Luís dos Santos Vilhena comentou que os bois e os carros eram muito usados nos engenhos, geralmente estes animais eram “empregados na carreação da cana e da lenha”.<sup>46</sup> Na sua densa pesquisa sobre carros de boi, o já referido Bernardino José de Souza, analisou “os registros dos mandados de

---

<sup>43</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro, RJ: Versal, 2005. p.20-21.

<sup>44</sup> Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) 1852. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.130605>> Acessado em: 2019. Fonte comentada em: REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. Cia das letras, 2019. p.174-176. Mais adiante, iremos comentar esta fonte novamente.

<sup>45</sup> SAMPAIO, Theodoro. **História da fundação da Cidade do Salvador**: obra póstuma. Bahia: Tipografia Beneditina, 1949. p.187.

<sup>46</sup> VILHENA, Luís dos Santos. **A Bahia do século XVIII**. [Salvador]: Itapuã, 1969. nv. p.182.

pagamentos e de outras despesas ao tempo da fundação da cidade do Salvador”<sup>47</sup>, e encontrou “várias referências ao carro, puxado por bois, como veículos empregados no transporte de madeiras, de lenha, de outros materiais”. Estes carros eram pesados, possuíam “duas rodas maciças”, e somente no século XIX foram substituídos pelos “eixos de madeira fixa ou móvel.”<sup>48</sup> Estes últimos, certamente, eram modelos mais leves, o que pode mais tarde ter contribuído para sua maior disseminação nas ruas de feitiço fragmentado e curvo de Salvador.

Para a segunda metade do século XVIII, a historiadora Daniele Santos Souza afirmou que “a geografia de Salvador, dividida em cidade alta e baixa, dificultava a utilização de carros de tração animal, sem contar no alto custo desse transporte.”<sup>49</sup> E que diante disso, a solução encontrada “para que a ‘nobreza da terra’ não se aviltasse em caminhar pelas ruas [...] vulgarizou-se na cidade a utilização de redes, palanquins ou serpentinas, onde as pessoas eram carregadas por dois negros escravos ou forros.”<sup>50</sup>

João José Reis, embora tenha afirmado o mesmo anteriormente, comentou ter encontrado informações sobre carruagens em atividade no final do século XVIII. Deste modo, ele nos aponta que este pode ter sido o momento propício para uma maior propagação destes veículos no meio urbano, motivados pelos “ostentosos enterros”.<sup>51</sup> Frederico G. Edelweiss relatou que o “contrabandista inglês Lindley viu na Bahia, em 1803, as primeiras seges, cujo uso foi sempre dificultado pelas numerosas e íngremes ladeiras.”<sup>52</sup> Para Consuelo Sampaio, em 1808, “os coches chegaram ao Brasil com D. João VI e começaram a trafegar em Salvador após a partida do rei para a corte no Rio de Janeiro.”<sup>53</sup> A mesma autora, citando o historiador Waldemar Mattos, diz que “os habitantes de Salvador ficaram muito admirados ao ver esses coches.” ‘Debruçavam-se nas sacadas solares, ávidos de curiosidade.’ “As rodas haviam chegado para mudar o ritmo de vida da cidade.”<sup>54</sup>

---

<sup>47</sup> SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. p.73-105. O autor se baseou nas fontes da coletânea *Documentos Históricos*, publicadas pela Biblioteca Nacional.

<sup>48</sup> SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. p.73-105. Apesar de não ter citado, parece que este autor utilizou a mesma fonte do Teodoro Sampaio.

<sup>49</sup> SOUZA, Daniele Santos. Bahia de Todos os Santos e africanos: trabalho escravo em Salvador na primeira metade do século XVIII. **4º ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL**. Universidade Federal do Paraná Campus Universitário Curitiba, PR. Maio. 2009. p. 4.

<sup>50</sup> idem, ibidem

<sup>51</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX**, São Paulo, Cia. das Letras, p.155,1991.

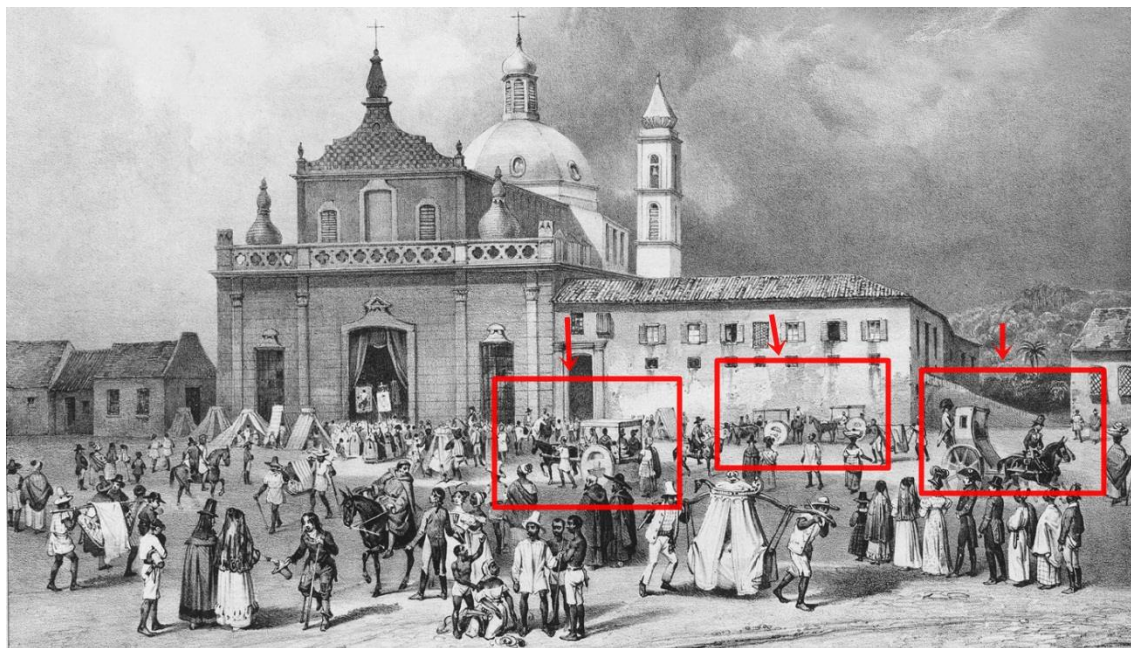
<sup>52</sup> EDELWEISS, Frederico G. **A serpentina e a cadeirinha de arruar: (achegas históricas)**. Salvador: Beneditina. 1968. p.20.

<sup>53</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro, RJ: Versal, 2005. p.104.

<sup>54</sup> Idem, ibidem

Portanto, a Cidade de Salvador sempre foi conhecida por possuir ruas e ladeiras de alinhamentos curvos. Obviamente isso tornava dificultosa a passagem de carros e carroças. Devido a isto, o transporte de carga era feito nas costas dos laboriosos carregadores. No século XVII era comum o uso de redes e serpentinas. No período seguinte, mais precisamente a partir de 1738, as cadeirinhas de arruar entram em cena na paisagem urbana, enquanto que os veículos de rodas foram introduzidos, timidamente, entre o final do XVIII e início do XIX. Cabe lembrar que essas transformações não aconteceram tão rapidamente.<sup>55</sup> O mais provável, como mostra a imagem de Rugendas, da Praça da Piedade de 1835, é que todas estas formas de transporte tenham se cruzado ao longo do século XIX.

Figura 4 - Ilustração do Largo da Piedade, com destaque de carros e seges, em 1835



**Fonte:** Litografia de Louis-Julien Jacottet (1806-1880)<sup>56</sup>

Dando seguimento a isso, os indícios mostram que ainda na primeira metade do século XIX a população mais abastada se habituava, gradativamente, ao uso de veículos puxados por

<sup>55</sup> Ver: EDELWEISS, Frederico G. **A serpentina e a cadeirinha de arruar:** (achegas históricas). Salvador: Beneditina, 1968. p.20; REIS, João José. **A morte é uma festa:** ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX, São Paulo: Cia. das Letras, 1991. p.155.

<sup>56</sup> “Trata-se de uma litografia de Louis-Julien Jacottet (1806-1880), com base em desenho de J. M. Rugendas e figuras de A. Bayout. Publicada em 1835, por Thierry frères, em Paris. Título original: Hospice de N.S. da Piedade a Bahia.” Disponível em: <<http://www.salvador-antiga.com/piedade/rugendas.htm>> Acessado em: 01/06/2023 às 20:18

animais. Percebemos isso por meio de cartas de alforrias, anúncios de fuga e de vendas dos laboriosos trabalhadores boleiros.

## 1.2 OS PRIMEIROS TRABALHADORES DA BOLEIA

O cabra Caetano, com os préstimos de boleeiro, ferrador e oficial de alfaiate, que obteve sua carta de alforria, em de 12 de junho de 1809, pagara por sua liberdade duzentos e cinquenta mil reis, e seu senhor Antônio Frutuoso de Menezes Doria declarou que foi “mais por atenção aos seus bons serviços e raras qualidades de que é ornado”.<sup>57</sup> Enquanto o crioulo Joaquim que servia como boleeiro tornou-se “forro gratuitamente”, no dia 27/11/1812, por sua senhora viúva e herdeira de engenho Maria Borges [...].<sup>58</sup> Já o boleeiro, pardo, José, precisou do “espaço de seis meses pouco mais ou menos” para juntar a quantia que “Reparará a sua Carta de liberdade”.<sup>59</sup> No ano de 1831, os boleeiros, Januário de nação nagô e o crioulo Elias, juntamente com o carregador de cadeira, Manoel, angola, foram alforriados em testamento do falecido Joaquim José de Oliveira e cumprido pela viúva Anna Josefa do Bonfim Oliveira.<sup>60</sup> Identificamos que este mesmo senhor alforriou diversos outros escravizados, mas que importa e chama atenção nestes últimos casos, é que, Joaquim José de Oliveira foi um dos maiores traficantes de escravizados no século XIX e “completou 23 viagens”.<sup>61</sup> Ao que tudo indica, parte da renda que adquiria com o “infame comércio”

<sup>57</sup> APEB – Cópia da Carta de Liberdade de Caetano conferida por seu senhor Antônio Frutuoso de Menezes Doria, 12/06/1809. Seção Judiciário. Registros notariais Livro de Notas do Tabelião [27 Mar 1808-29 Jul 1809], British Library, EAP703/1/2/145. Disponível em: <<https://eap.bl.uk/archive-file/EAP703-1-2-145>> Acessado em: 14/05/2023 às 21:27. Agradeço a Urano Andrade pela gentileza da indicação destas fontes.

<sup>58</sup> APEB – Cópia da Carta de Liberdade do crioulo Joaquim 27/11/1812. Seção Judiciário. Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração). Livro de Notas do Tabelião [12 Sep 1812-14 Aug 1813], British Library, EAP703/1/2/158. Disponível em: <<https://eap.bl.uk/archive-file/EAP703-1-2-158>> Acessado em: 15/05/2023 às 11:00.

<sup>59</sup> APEB – Cópia da Carta da Missiva e Carta de Liberdade do pardo José 20/03/1818, Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração). Extensão e formato do material original: Um volume de 412 fólhos. Volume e número da edição: 196. Proprietário(s) do material original: Francisco Alvares Albergaria. Livro de Notas do Tabelião [19 Dec 1818-25 May 1819], British Library, EAP703/1/2/178. Disponível em: <<https://eap.bl.uk/archive-file/EAP703-1-2-178>>Acessado em: 15/05/2023 às 11:51.

<sup>60</sup> APEB – Carta de liberdade de Januário, 02/07/1831, Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração). Extensão e formato do material original: Um volume de 392 fólhos. Volume e número da edição: 234. Proprietário(s) do material original: Manoel de Góes Tourinho. Livro de Notas do Tabelião [27 Jan 1831-19 Dec 1831], British Library, EAP703/1/2/211. Disponível em: <<https://eap.bl.uk/archive-file/EAP703-1-2-211>> Acessado em: 15/05/2023 às 15:26; Carta de Liberdade de Elias 23/07/1831, Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração). Extensão e formato do material original: Um volume de 600 fólhos. Volume e número da edição: 242. Proprietário(s) do material original: Francisco Ribeiro Neves. Livro de Notas do Tabelião [24 Dec 1830-16 Jun 1832], British Library, EAP703/1/2/220. Disponível em: <<https://eap.bl.uk/archive-file/EAP703-1-2-220>> Acessado em: 23/05/2023 às 18:50; Carta de liberdade de Pedro, 23/08/1831, Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração). Extensão e formato do material original: Um volume de 392 fólhos. Volume e número da edição: 234. Proprietário(s) do material original: Manoel de Góes Tourinho. Livro de Notas do Tabelião [27 Jan 1831-19 Dec 1831], British Library, EAP703/1/2/211. Disponível em: <<https://eap.bl.uk/archive-file/EAP703-1-2-211>> Acessado em: 15/05/2023 às 15:58.

<sup>61</sup> Ver: VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo**: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX. 2. ed. São Paulo: Corrupio, 1987. 718; JÚNIOR, C. F. da. A Bahia e a Costa da Mina no alvorecer da Segunda Escravidão (c. 1810-1831). **Afro-Ásia**, Salvador, n. 65, p. 91–147, 2022.. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/45157>. Acesso em: 10 jun. 2023.

aplicava no transporte tanto das cadeirinhas quanto em veículos. Nos anúncios de fugas, aparece José de Cerqueira Lima, outro traficante de envergadura ainda mais expressiva. Em 30/03/1839, anunciou no jornal *Correio Mercantil*, o desaparecimento de Marcelino, cabra, “escuro, cor baça, estatura ordinária, beiços finos, anda calçado, sabe ler e escrever; levou toda roupa que tinha andava ultimamente servindo de boleeiro”.<sup>62</sup>

Já o crioulo Fortunato decidiu fugir para bem longe das vistas do senhor: saiu da Cidade do Rio de Janeiro no dia 20 de junho de 1839. Era sapateiro e boleeiro, mostrou ser bastante ladino na arte da fuga, constando “que este mesmo escravo estivera em outro tempo fugido na Bahia, e a título de forro”. Esteve também em “uma loja de sapateiro no largo do Palácio, donde viera preso; isto pouco mais ou menos [...] agora nesta fugida mudando nome de Fortunato para o de João, se diz forro, com uma carta falsa”.<sup>63</sup>

Outro escravizado crioulo, também atento nas artimanhas de fugir, tinha sido remetido de Pernambuco, por Antônio José Magalhães Bastos, aqui seria vendido a João Pinto Leite & Comp. Mas, ao chegar a Salvador a “bordo do vapor Paraense”, ele deu no pé. Segundo descrição feita pelo senhor, ele tinha entre 24 e 25 anos, era bom “conversador” e como não era bobo nem nada andava “calçado”, “e por isso” dizia ser “forro”. Era “boleeiro” e andava “vestido de jaqueta de pano azul, e já esteve no Rio de Janeiro; quem trouxer a loja dos preditos Leite & C. será bem recompensado.”<sup>64</sup> O uso desta vestimenta, possivelmente poderia ajudá-lo na procura de um trabalho como boleeiro.

O escravizado Ricardo parece ter sido o mais sabido em se desvencilhar de seu senhor. Ele fugiu “da cidade de Valença, província do Rio de Janeiro, em setembro do ano de 1854”, era pardo, possuía 20 anos, “perfeito cozinheiro, boleeiro” e trabalhava “alguma coisa de alfaiate”. Este anúncio foi noticiado no Jornal *Diário da Bahia*, em 26/05/1858, ou seja, havia pelo menos quatro anos que Ricardo poderia está vivendo “como se nascesse de ventre livre”. É possível que ele tenha recebido ajuda de seus irmãos que já eram livres. Isso porque seu senhor desconfiava que tivesse “assentado praça por ter irmãos forros nos permanentes. E em tropa de linha, supõe-se que embarcará para esta província [da Bahia]”.<sup>65</sup> A gratificação para

<sup>62</sup> Idem, *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario* (BA), 30/03/1839, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/1114>>Acessado em: 13/05/2023 às 19:15.

*Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario* (BA), 14/09/1839, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/496>>Acessado em: 13/05/2023 às 18:24.

<sup>64</sup> *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario* (BA), 22/01/1840, p.3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/2013>>Acessado em: 13/05/2023 às 20:30

<sup>65</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 26/05/1858.



quem o prendesse e o entregasse ao seu senhor “J. F. de Castilho, residente no hotel Figueiredo” era “400\$00 rs. [quatrocentos réis]”.<sup>66</sup> Talvez, a saga da fuga do Ricardo tenha terminado no desembarque em Salvador. Ou com sorte e inteligência, ele pode ter zarpado de vez para bem longe da escravidão.

Também nos anúncios para venda a presença destes trabalhadores foi marcante. Pois como sabemos, a maioria dos senhores comunicava nos jornais quando desejava vender, comprar? Ou alugar um escravizado.<sup>67</sup> Assim, fez a “Loja da Gazeta”, situada bem “atrás da Sé”, publicou, em 14/12/1812, a venda de um boleiro, cabra, ainda moço. Além disso, alugava “dois negros de cadeira”. Percebe-se que a Gazeta possuía as duas modalidades de locomoção.<sup>68</sup>

No dia 10 janeiro de 1817, José Ribeiro Navarro anunciou “vender um Escravo bom Boleiro e Cozinheiro.”<sup>69</sup> O Guarda Mór do Tabaco dizia ter “um escravo mulato, moço, alfaiate e boleiro”.<sup>70</sup> Em 23/05/1817, Dona Anna Maria Vieira Fatum noticiou “Quem quiser comprar um mulato de nome Thomaz, com idade de dezessete anos, com algum uso de boleiro, e ferrador, bom marinho, e também cozinha”, o interessado deveria se dirigir à casa dela na Rua Direita do São Bento.<sup>71</sup>

Em 28 de fevereiro de 1839, se poderia comprar na Loja n. 13 da rua Direita do Comércio “um escravo cabra, de idade de 26 anos, pouco mais ou menos, de todo o serviço, carreiro, arrieiro, e ótimo para boleiro, pelo grande costume que tem de andar com animais”.<sup>72</sup> Na mesma rua, no número 02, “se diz quem vende um mulato de idade de 22 a 24 anos, com princípio de sapateiro, e próprio para lacaio ou boleiro.”<sup>73</sup> Também “Na casa da Correção (forte do S. Antônio Além do Carmo) existe um pardo, de 25 anos de idade, boa

<sup>66</sup> Idem.

<sup>67</sup> Ao que tudo indica, deve ter sido utilizado a partir de 1811, quando foi fundado o primeiro jornal brasileiro: Idade D' Ouro Do Brazil. Ver: CASTRO, Renato Berbert de. **A primeira imprensa da Bahia e suas publicações**: tipografia de Manuel Antonio da Silva Serva, 1811-1819. Salvador, BA: Imprensa Oficial, 1968, 1969; Maria Beatriz Nizza da Silva, **A primeira Gazeta da Bahia**: Idade d'Ouro do Brazil. 3. ed. Salvador: Edufba, 2011.

<sup>68</sup> Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 17/04/1812, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749940/486>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:15.

<sup>69</sup> Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 10/01/1817, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749940/2657>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:23.

<sup>70</sup> Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 23/05/1817, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749940/2853>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:30.

<sup>71</sup> Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 24/05/1817, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749940/2857>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:04.

<sup>72</sup> Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 18/02/1839, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/984>>Acessado em: 13/05/2023 às 18:35.

<sup>73</sup> Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 02/03/1839, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/1030>>Acessado em: 13/05/2023 às 19:08.

figura para boleeiro ou lacaio, monta bem a cavalo, e é carpina de machado; quem o pretender dirija-se ao administrador da mesma casa, que tem ordem para o vender.”<sup>74</sup> Por último, Henrique José Brochado, “vende um moleque crioulo, de idade de 14 a 16 anos, muito esperto, e próprio para boleeiro, ou mesmo para agente de qualquer procurador de papéis, por ter alguma pratica.”<sup>75</sup>

Podemos listar diversos outros anúncios oferecendo escravizados boleeiros para a venda, já que abundavam nos jornais. Isso mostra a presença dos boleeiros na cidade já na primeira metade do século XIX. Ainda que de forma incipiente e menos articulada do que vai ocorrer a partir de 1840, havia certa circulação de trabalhadores e movimentação de veículos como carros, carroças e seges, dedicadas à transposição de pessoas, vivas e falecidas, e também de produtos de modo geral.

---

<sup>74</sup>Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 5/08/1839, p.3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/1495>>Acessado em: 13/05/2023 às 20:01

<sup>75</sup>Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 21/02/1840, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/2120>>Acessado em: 13/05/2023 às 20:40.



### 1.3 AS SEGES E OS CARROS NOS ENTERROS

A funcionalidade das seges e dos carros nas ruas de Salvador parece ter se expandindo com o hábito de conduzir os enterros em veículos. Segundo João José Reis, este elemento não interrompeu a prática dos cortejos fúnebres caminantes. Este autor registrou a presença tímida das seges nas primeiras décadas do século XIX, através do levantamento dos livros paroquiais de óbitos das principais freguesias de Salvador:

[...] alguns poucos mortos seguiram para a sepultura em seges. Dos 1040 defuntos baianos de nossa amostra de 1835-6, apenas dezenove percorreram as ruas da cidade sobre rodas. Quem eram? Todos livres, brancos e adultos, a exceção de três crianças; onze eram mulheres, oito homens. Quatro faziam parte da Santa Casa de Misericórdia. O tipo de morto transportado em sege sugere que seu uso denotava ostentação.<sup>76</sup>

De fato, as seges e os carros desempenharam critérios de distinção social ainda mais contundentes. Sua introdução não suplantou de imediato os enterros “acompanhados a pé”, mas muitas pessoas ou seus parentes se esforçaram a fim de garantir uma despedida pomposa da vida. Nos registros de óbitos da Freguesia do Pilar dentre fevereiro de 1858 e novembro de 1866, identificamos 96 pessoas que foram acompanhadas por sege e por carro. Ao analisar estes dados, observamos que, algumas décadas depois, houve tanto um aumento no uso destes veículos, quanto uma maior variação do perfil social das pessoas. Foi o caso do professor público das primeiras Letras, Clodoneco Pereira Rabello, pardo, casado, com idade de 46 anos, paroquiano da Freguesia do Pilar, que faleceu aos 2 de março de 1859 de tifo e “foi unguindo e acompanhado solenemente em sege” para o cemitério das Quintas dos Lázaros. Aos 5 de maio do mesmo ano, foi a vez de outro professor falecer, “Antônio Luiz das Virgens, crioulo, solteiro, professor pela aula normal, morador do Xixi”, que ‘faleceu com trinta e dois anos de febre intermitente, unguindo, encomendado e acompanhado solenemente a sege até o Cemitério’.

Situações excepcionais de trabalhadores dedicados a atividades braçais também foram identificadas. “Aos vinte sete de outubro de 1865, sepultara no Campo dos Lázaros Luiza Maria França, parda, solteira, com dezesseis anos, honesta, doméstica, moradora a rua do Julião”, que “faleceu de tísica, com a Penitência e Extrema Unção”, e “foi encomendada e acompanhada a sege.” Em 20 de abril de 1865, foi sepultado “no Campo Santo Pedro da Fonseca Pinto, português com trinta e oito anos de idade, casado com D. Maria Carolina de

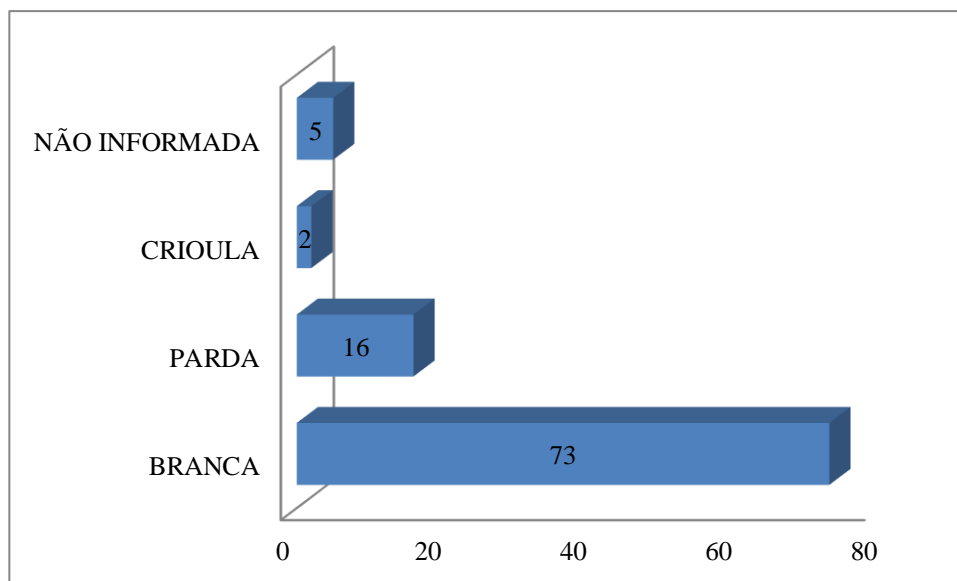
---

<sup>76</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa**, pp.155-15.

Jesus Nogueira, morador da rua da Mangueira, faleceu de apoplexia fulminante, foi encomendado e acompanhado a sege.”<sup>77</sup>

No gráfico abaixo, notamos que dos 96 assentos de óbitos, 73 foram declarados de cor branca, 16 de pardos, 2 crioulos e 5 não informados.

Gráfico 1 – Distribuição das cores dos acompanhados a sege e a carro, 1858-1866.



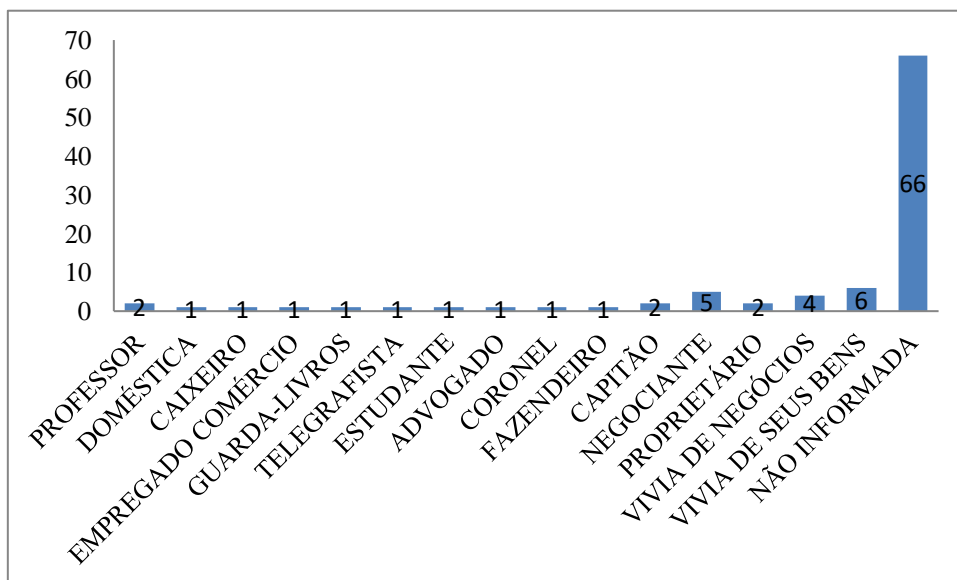
**Fonte:** ACMS – Livro de óbitos 1858- Jan-1866, Nov. - da Freguesia do Pilar, Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador.

Ao mesmo tempo, como demonstrado no gráfico acima, de fato existiu a predominância de pessoas brancas e de seus entes queridos conduzidos em veículos. Por exemplo, no dia 1 de setembro de 1865, Joana, filha do Barão de Nagé, branca, Cachoeirana com cinco anos de idade, foi sepultada no Cemitério Campo Santo, encomendada e acompanhada a sege. No dia 19, houve uma ostentosa despedida para a portuguesa Dona Margarida Maria Espinheira, branca, com 54 anos de idade, “viúva de Domingos Pereira Espinheira, vivia de seus bens, moradora a rua de Água de Meninos, faleceu de moléstia interna com Todos os Sacramentos, ter recebimento solene na Matriz por esse Sacerdote, foi acompanhada a sege, tendo o segundo recebimento no Cemitério [do Campo Santo] por

<sup>77</sup> Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador, doravante ACMS – Livro de óbitos 1858- Jan-1866, Nov- da Freguesia do Pilar. Número do Filme: 0004717509. Disponível em: <<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-KSQR-C?wc=M78M-2WG%3A369568701%2C370824601%2C370887401&cc=2177272>> Acessado em: 18/11/2023 às 23:58.

quatro Sacerdotes.”<sup>78</sup> Quanto ao perfil profissional, mesmo apresentando variedade, a maior parte estava envolvida em algum negócio comercial.<sup>79</sup>

Gráfico 2 – Distribuição profissional dos acompanhados a sege e carro, 1858-1866.



**Fonte:** ACMS – Livro de óbitos 1858- Jan-1866, Nov. - da Freguesia do Pilar, Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador.

Embora esta amostra ainda seja diminuta, podendo ser ampliada, este demonstrativo pode refletir o aumento da utilização de veículos nos festejos fúnebres. Além disso, houve também diversificação dos sujeitos que preferiram o solene acompanhamento a sege ou a carro. Enfim, a compilação dos registros de óbitos, mostrou que, provavelmente o privilégio não se manteve, apenas, entre os brancos e endinheirados.

<sup>78</sup> ACMS – Livro de óbitos 1858- Jan-1866, Nov- da Freguesia do Pilar, Número do Filme: 0004717509. <<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-KSQR-C?wc=M78M-2WG%3A369568701%2C370824601%2C370887401&cc=2177272>> Acessado em: 18/11/2023 às 23:58.

#### 1.4 OS PRIMEIROS PEDIDOS E INICIATIVAS

O art. 1º autorizou o Governo da Província a conceder ao Senador Visconde de Pedra Branca, a formação de uma *Companhia de transportes*, destinada a estabelecer por meio de máquina própria, *um veículo para condução de objetos e pessoas da cidade alta para a cidade baixa e vice- e versa [...]* [grifos meus].<sup>80</sup>

Esta Resolução nº 12 de 2 de junho de 1835, foi sancionada pelo vice-presidente da província, Manoel Antônio Galvão. A concessão privilegiou o Visconde da Pedra Branca, Domingos Borges de Barros. Segundo o historiador Itan Cruz, Barros era um “poderoso senhor de engenho e político [...], deputado geral pela Bahia nas Cortes de Lisboa (1821-1823), representante do Brasil junto a França”,<sup>81</sup> era pai da Condessa de Barral, uma das Damas da Corte do Imperador D. Pedro II. Ademais, ao que parece, não era considerado um homem branco, pois o mesmo autor descreve que: “era chamado pelos seus desafetos de ‘visconde da Pedra Parda’, por conta da sua cor.”<sup>82</sup> De todo modo, tal questão não o atrapalhou no processo de aprovação de sua proposta, uma vez que possuía suficiente capital político.

Quanto a iniciativas dessa natureza, este requerimento foi o mais antigo que a nossa pesquisa conseguiu identificar. Mas não descartamos a possibilidade de terem havido pedidos anteriores. Como já mencionado, no final do século XVIII houve o processo de substituição da procissão fúnebre, antes realizada a pé para as carruagens, carros e seges. Entretanto, no início do século XIX era possível observar essa forma de cortejo, sendo que a Igreja “exigia licença especial do arcebispado para permiti-lo.” E que “mais tarde o liberou, ou foi atropelada pelo costume.”<sup>83</sup>

No mundo secular também era preciso obter autorização do Presidente da Província ou da Câmara Municipal para organizar na Cidade uma companhia de transporte, como fez o Senador Visconde da Pedra Branca, em 1835. Observem bem a data. São ao menos 5 anos anteriores à chegada de Rafael Ariani em Salvador. Para Consuelo Sampaio, ele foi o

---

<sup>80</sup> Resolução nº 12 de 2 de junho de 1835, Coleção das Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa da Bahia, sancionadas e publicadas nos anos de 1835 a 1838. Bahia Typografia de Antônio Olavo França Guerra, 1862 .v.1,n.1-92, p.31-32. In. **Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835 a 1888**. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Diretoria de Bibliotecas Públicas, p.106 1996.

<sup>81</sup> CRUZ, Itan. **Saraiva, Dantas e Cotegipe: baianismo, escravidão e os planos para o pós-abolição no Brasil (1880-1889)**. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2022. p. 164.

<sup>82</sup> Idem, p. 164 e169.

<sup>83</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa**, p.155,.

introdutor das gôndolas em Salvador, uma espécie de carroça grande e alta. A chegada de Ariani na Cidade da Bahia é datada de 1840.<sup>84</sup>

Mas voltemos ao requerimento do Visconde. A fonte não deixa claro o que seria “estabelecer por meio de máquina própria”.<sup>85</sup> Tecnicamente podemos imaginar que essa “máquina” fosse uma espécie de trilho em que o veículo poderia ser encaixado. Parece também haver a intenção de esclarecer que os recursos para isso deveriam vir do próprio requerente; possivelmente, isto resguardaria o governo provincial de uma possível cobrança futura. O art. 1º finaliza mostrando que o transporte seria realizado na ligação entre a cidade alta e a cidade baixa, destinado a conduzir tanto pessoas quanto objetos.

Além destas características, de utilidade pública, um requerimento com essa natureza, precisava ter, também, um argumento plausível e sólido. Desse modo, a real intenção da proposta se revela. Muito por isso:

No requerimento enviado para a Assembleia Legislativa da Província o Senador Visconde da Pedra Branca se propõe a organizar uma companhia de transporte, alegando, *dentre as vantagens que aponta, a urgência de enviar para o campo e a lavoura a volumosa quantidade de escravos necessárias a condução de objetos* [grifos meus] (sic).<sup>86</sup>

A argumentação de “*enviar para o campo e a lavoura a volumosa quantidade de escravos necessários a condução de objetos*,”<sup>87</sup> mostra duas questões das quais já temos conhecimento. Primeiro, ela se dá no contexto de proibição do tráfico de escravizados de 1831. Segundo, em consequência, isso vai mexer com a estrutura do trabalho urbano de carregamento. Mais especificamente, na maneira em que era realizada a circulação de variados tipos de mercadorias, como ferramentas, materiais para construção civil, produtos alimentares (líquidos ou secos) e de pessoas. Iniciativas como essa do Senador Visconde da Pedra Branca vão se prolongar até o fim da escravidão, em 13 de maio de 1888.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**, p.?.

<sup>85</sup> Resolução nº 12 de 2 de junho de 1835, Coleção das Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa da Bahia, sancionadas e publicadas nos anos de 1835 a 1838. Bahia Typografia de Antônio Olavo França Guerra, 1862 .v.1,n.1-92, p.31-32. In. **Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835 a 1888**. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Diretoria de Bibliotecas Públicas, p.106 1996.

<sup>86</sup> Idem, p.31-32..

<sup>87</sup> Apesar da redação do texto ser um tanto confusa, ao ter como parâmetro o Art.1º, notamos que o objetivo do Visconde da Pedra Branca era transferir os escravos ocupados na atividade de transporte em Salvador, para serem aproveitados no campo.

<sup>88</sup> Sobre este contexto, ver CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade**: uma história das últimas décadas da escravidão na corte. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; CHALHOUB, Sidney. Machado de Assis, historiador. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2003; MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **Africanos Livres**: a abolição do tráfico de escravos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

Os africanos, sobretudo os ganhadores dedicados ao carregamento, sofreram uma série de perseguições desencadeadas durante o século XIX, logo após a Revolta dos Malês, em 1835. Quanto a isto, os carregadores, assim como vamos ver mais adiante com os carroceiros e cocheiros, resistiram e relutaram contra as medidas de controle e perseguição policial e fiscal praticadas nas ruas. A resposta mais intensa dos trabalhadores ocorreu em 1857, quando os carregadores africanos fizeram uma greve com duração de dez dias. O motivo decorreu de uma Postura municipal que os obrigava a trazer uma chapa presa ao pescoço; todavia, ousadamente, eles decidiram não usá-la.<sup>89</sup> Enfim, sobre a organização da empresa do Visconde da Pedra Branca, a investigação não identificou se houve viabilidade. Talvez, ele tenha desistido diante da investidura financeira que necessitava fazer, a fim de superar as dificultosas curvaturas das ruas de Salvador. Justificativas como essa, prometendo aproveitar trabalhadores livres nas ocupações de condução, estiveram constantemente no centro das motivações das tentativas de interferência nesta prestação de serviço.

No mês de maio daquele mesmo, já tinha sido aprovada a Resolução nº 10 de 2 de maio de 1835. Nela, o Governo da Província concedeu a “Manoel José de Almeida Couto a formação de uma companhia para abertura de poços ou fontes artesianas na Província. Como privilégio exclusivo”<sup>90</sup>, com a justificativa de numa suposta aplicação do trabalho livre. A solicitação previa “a criação de uma companhia, formada por nacionais e estrangeiros [...] para abertura de poço ou fontes artesianas em qualquer lugar da Província, tornando menos necessária a massa de escravos empregados na condução de Barris e potes de fontes de água.”<sup>91</sup> Rafael Ariani, já mencionado anteriormente, obteve, em 1849, autorização do governo provincial para montar uma linha de ônibus, “também chamados gôndolas”, que margeava grande parte de Cidade Baixa, indo da Freguesia da Conceição até a Penha. Segundo Consuelo Sampaio, ele inaugurou o transporte coletivo feito por gôndolas na Bahia. O negociante anunciou no jornal *O Século*, em 13/04/1850, que além das “gôndolas, terão sempre prontos para alugar, a módicos preços, outros meios de transporte decentemente

---

<sup>89</sup> Ver: REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês 1835**. Edição Revista e Ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; BRITO, Luciana da Cruz. **Temores da África: segurança, legislação e população africana na Bahia**. Salvador, BA: EDUFBA, 2016; MATTOS, Wilson Roberto de. **Negros contra a ordem: astúcias, resistências e liberdades possíveis: Salvador, 1850-1888**. Salvador, BA: EDUFBA: EDUNEB, 2008; Reis, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>90</sup> Resolução nº 10 de 2 de maio de 1835, Coleção das Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa da Bahia, sancionadas e publicadas nos anos de 1835 a 1838. Bahia Typografia de Antônio Olavo França Guerra, 1862. v.1, n.92. In. **Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835 a 1888**. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Diretoria de Bibliotecas Públicas, 1996. p.28-29.

<sup>91</sup>Idem.

preparados; bem como carros mortuários igualmente ornados, e finalmente tudo quanto se pode desejar em uma tal empresa.”<sup>92</sup>

Alguns meses depois, Ariani deu continuidade à propaganda dos seus carros, fabricados com técnicas francesas. Ao mesmo tempo, incluiu no segundo plano da notícia um convite aos “pais de família” que quisessem: “ensinar algum de seus filhos esta arte, que não só serão a isso admitidos, como também poderão escolher separadamente alguma das que lhe forem relativas. [...]. Para isso, exigia alguns pré-requisitos: os precipitantes de aprendizes precisavam ser “brasileiros livres, e de idade maior de 12 anos, preferindo-se sempre os que já tiverem disso algum princípio – ferreiro, carpinteiro, segeiro, correeiro, seleiro e pintor.”<sup>93</sup>

Por um momento, este discurso de Ariani em defesa do trabalho livre mostrou-se inconsistente. A ideia de contratar somente brasileiros, excluindo os africanos, deve ter sido para agradar o seu benfeitor, o presidente da província e Conselheiro Francisco Gonçalves Martins. De acordo com João José Reis, Martins criou diversas estratégias de perseguição aos africanos, desde a Revolta dos Malês, em 1835, quando era chefe de polícia.<sup>94</sup> Os indícios apontam que Rafael Ariani não só empregou escravizados como também os negociou. Em 23/08/1862, o jornal *Diário da Bahia* informou que o escravizado Florentino era boleeiro da cocheira de Ariane,<sup>95</sup> o mesmo publicizou no referido periódico, em 24/02/1858: “Na casa de R. Ariane a travessa do Guindaste n. 34 se dirá quem precisa alugar alguns pretos para serviço de roça.”<sup>96</sup> No dia 28 de abril de 1858, na rua da travessa do Guindaste, realizou-se leilão de diversos animais, “sendo um cavalo preto de raça inglesa, nascido na Patagônia”, além de vacas, burros e “alguns pretos [escravizados], entre estes, um de meia idade, mestre de sapateiro.”<sup>97</sup> Naquela mesma rua, percebendo a proximidade dos festejos do 2 de Julho, no dia

---

<sup>92</sup> O Século (BA) 13/04/1850, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/29>>, Acessado em: 19/11/2023 às 1:26. Este jornal baiano encontra-se depositado na Hemeroteca da Biblioteca Nacional como se fosse da cidade do Rio de Janeiro. Esta fonte foi citada por Reis, João José, em **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, p.173, 2019. Ver também: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização** p.20-21.

<sup>93</sup> O Século (BA) 07/11/1850, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/618>> Acessado em: 19/11/2023 às 3:34. Fonte já citada por Reis, João José. **Ganhadores** p.173.

<sup>94</sup> Ver: REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês 1835**. Edição Revista e Ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; Reis, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>95</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 23/08/1862, p.2. Iremos trazer mais detalhes deste caso em outra seção.

<sup>96</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 24/02/1858.

<sup>97</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 28/04/1858, p.4.

28 de junho daquele mesmo ano leiloou vários cavalos próprios para o dia do “bando Imortal do 2 de Julho e um negro, bom marinheiro sem defeito e com outros escravos.”<sup>98</sup>

Na verdade, Ariani era um negociante perspicaz, pois até mesmo em dias de festas carnavalescas não deixava de colocar o seu bloco de veículos nas ruas. Em 12 de fevereiro de 1858, o chefe de polícia autorizou o seu pedido de licença “para poder mandar sair de carro com mascarados no dia 14 do corrente dia de carnaval”. Assim, um dia depois, o tesoureiro da Câmara Municipal, André Antônio Marques, acusou o recebimento “do valor de 30 mil réis”, “entregue por Rafael Ariani” para “poderem sair a rua carros com pessoas mascaradas”.<sup>99</sup>

No início da década de 1850, o seu nome esteve envolvido em um suposto contrabando de africanos reduzidos a escravidão ilegalmente. A folha jornalística, *O Século*, em 13/04/1850, publicizou sobre o assunto:

O Sr. Ariani, há 6 meses proprietário das gôndolas do Bonfim, nos dirige a correspondência, que adiante damos.

A nossa resposta é muito sucinta, e em quase toda fomos antecipados pelo Curioso, de quem hoje mesmo publicamos outra correspondência.

A resposta é – que a mesma frase, que o despertou: *as gôndolas do Bomfim ERÃO acusadas de conduzir alugadas a noite pretos novos a cidade, referindo-se a um passado, que não quisemos designar precisamente, de nenhum modo pode abranger o atual proprietário deles.*

A expressão, aludindo ao pretérito, em contraste como todo o artigo que acusava fatos de presente, e a notícia pública que nos orienta vantajosamente acerca do Sr. Ariani, nos põem na agradável situação de contribuir para que seu nome não se misture com os desprezíveis envenenadores estrangeiros, e poucos brasileiros, que a nossa pena estigmatizava –[...]

Terminamos felicitando ao Sr. Ariani, porque sabe apreciar todo o poder da imprensa [...] [grifos nossos].<sup>100</sup>

Não sabemos se tudo não se passava de uma artimanha caluniosa dos seus desafetos.<sup>101</sup> No caso da hipótese de a denúncia ser verdadeira, pelo visto, alguém deve ter prestado atenção nas suas, presumíveis, ações furtivas, envolvendo o tráfico ilegal de africanos. O mais interessante é que levando em consideração a conjuntura de 1850, período já bastante estudado pela historiografia sobre a proibição definitiva do tráfico, o ato de alugar

<sup>98</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 28/06/1858, p.4.

<sup>99</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Câmara Municipal de Salvador, Maço 1405, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1859-1860).

<sup>100</sup> O Século (BA) 13/04/1850, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/295>> Acessado em: 19/11/2023 às 18:33.

<sup>101</sup> Conforme demonstram os historiadores Consuelo Sampaio e João José Reis, Rafael Ariani, por ser italiano e judeu, sofreu perseguição na Bahia. Alguns jornais comumente o taxavam de monopolista e explorador, devido aos altos preços cobrados pelo aluguel dos veículos que variavam de “1 mil réis; 1500 mil réis; 40 mil réis; 50 mil réis e 70 mil réis”. Ver: Reis, João José. Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, p.173-174, 2019. SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**, p.20-21.



gôndolas a noite para conduzir “*pretos novos*”, fazia algum sentido.<sup>102</sup> De todo modo, Rafael Ariani não demorou muito em tentar desmentir esta história obscura, pois tal suposição poderia comprometer a sua relação com Francisco Gonçalves Martins, este que se esforçara tanto para evitar a entrada de mais africanos na Bahia, e ainda expulsar os que aqui viviam.<sup>103</sup> Eles eram tão parceiros que no *Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino* de 1852, na seção “Estabelecimento de fabris e agrícolas”, o presidente Francisco Gonçalves Martins “elogiou o empreendimento” do “estrangeiro Rafael Ariani” que estabeleceu uma “fábrica de carros de diferentes modelos”. No seu entender, começava “esta cidade a sair do atraso”[...] para principiarmos a substituição das cadeirinhas”.<sup>104</sup>

A última destas solicitações que a nossa pesquisa pôde localizar para essa primeira metade do século XIX, possuindo estas mesmas características, foi a Lei nº 576 de 30 junho de 1855:

O art. 1º autorizou o Governo da Província a conceder a Manoel Jeronimo Ferreira a exclusividade para transportar, pelo período de 15 anos, gêneros e objetos para onde lhe fosse solicitado em Salvador, *utilizando, para tanto, carros, carretas ou quaisquer veículos apropriados a cargo de homens livres e* mediante as cláusulas constantes do seu requerimento, que acompanha a presente lei, ficando o original no arquivo da Assembleia. Aos Particulares não ficou proibido, no entanto, o transporte de qualquer mercadoria por seus escravos ou criados.

[...] *atributa ao grande número de escravos aglomerados na capital um dos maiores empecilhos para o progresso da civilização e da moral pública, sugerindo que os mesmos fossem trabalhar na agricultura [grifos nossos].*<sup>105</sup>

Manoel Jerônimo Ferreira era vereador no ano da greve dos ganhadores, em 1857. Atuou como “membro da comissão” que criou uma postura que obrigava os ganhadores a tirarem licença “de uma chapa de metal numerada”. No debate que se deu para discutir a situação dos grevistas, ele foi contra a suspensão dos impostos que taxava os

<sup>102</sup> Ver: CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade**: uma história das últimas décadas da escravidão na corte. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; CHALHOUB, Sidney. **Machado de Assis, historiador**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

<sup>103</sup> Ver: REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil**: a história do levante dos malês 1835. Edição Revista e Ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; Reis, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>104</sup> Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) 1852. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.130605>> Acessado em: 2019. Fonte comentada em: REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. Cia das letras, 2019. p.174-176.

<sup>105</sup> Lei nº 576 de 30 junho de 1855, Coleção das Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa da Bahia, sancionadas e publicadas nos anos de 1855. Bahia Typografia de Antônio Olavo França Guerra, 1862. v.8, n. 515-583. In. **Legislação da Província da Bahia sobre o negro**: 1835 a 1888. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Diretoria de Bibliotecas Públicas, 1996. p. 128-129. Fonte citada por Ver: Reis, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

trabalhadores.<sup>106</sup>Diante do conflito de interesses, tal atitude não parece ter sido nenhuma novidade. Na verdade, o vereador tentava aproveitar a conjuntura certa do momento. Percebiam que seu argumento vai ao encontro das medidas que objetivavam constranger os africanos escravizados a continuar desenvolvendo suas atividades nas ruas urbanas. Neste sentido, no entender dele, sua proposta em adquirir um contrato exclusivo para a condução de gêneros e objetos para qualquer parte dentro da Cidade, utilizando trabalhadores livres, poderia suprir uma lacuna oportunizada pela intenção de expulsar os africanos e escravizados que dominavam a categoria de transporte. De todo modo, o que importa para este estudo é identificar estas dinâmicas recriadas com o objetivo de solucionar ou amenizar o suposto problema de falta de braços após o fim do tráfico. Pode ter impulsionado a consolidação das categorias de trabalho de carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores.

Sendo assim, vimos que o término do comércio e do tráfico de escravizados propiciou aos proprietários de escravizados como o Visconde da Pedra Branca, dono de engenho, negociantes, do estipe de Rafael Ariani e políticos como Manuel Jeronimo Ferreira, que formulassem maneiras mais racionais para prestação de serviços urbanos rentáveis, bem como, pretendia-se criar uma hierarquização na exploração dos trabalhadores disponíveis. Ou seja, africanos escravizados ou livres para a agricultura, enquanto que na cidade, propunha-se empregar, somente, trabalhadores livres e nacionais. Tal tentativa de racionalizar o trabalho mostrou-se pouca assertiva diante da realidade social em que a necessidade da mão de obra escrava era muito constante.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup>Reis, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p. 23 e 177

<sup>107</sup> Ver: MATTOSO, Kátia. **A Bahia no século XIX**: Uma Província do Império. Rio de Janeiro. Nova Fronteira. 1992. GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade**: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860.), São Paulo, Companhia das Letras, 2013. p.458. João José Reis em: Reis, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. Estes autores estudaram as tentativas empreendidas no século XIX, em Salvador, argumentando criar um mercado de trabalho constituído por pessoas livres. Para Reis, tais decorrências circunscreveram depois da Revolta dos Mães, em 1835. As primeiras categorias de trabalho a sofrerem as consequências com as medidas fiscais e policiais foram os remadores e os ganhadores. Mas também houve resistências, pois os dois grupos de trabalhadores fizeram greves, respectivamente em 1835 e 1857.

## 1.5 OS PRIMEIROS FABRICANTES

- R. Ariani tem a honra de anunciar ao respeitável público, que vendo a necessidade de introduzir nesta bela cidade uma fábrica de carros de todas as qualidades, acaba de engajar uma companhia francesa própria para este fim, a qual poderá aprontar com perfeição qualquer obra a este respeito, não só fabricando de novo como fazendo concertos; e desejo sempre prestar com quanto estiver ao seu alcance algum benéfico serviço a este hospitaleiro país<sup>108</sup>

Quando no dia 7 de novembro de 1850 Rafael Ariani anunciou a novidade de sua fábrica de carros, os veículos sobre rodas, como vimos no início deste texto, já não eram uma realidade tão estranha para os baianos. A presença das seges nos festejos fúnebres denota que deveria existir algum fabrico, ainda que pequeno, artesanal e rudimentar ou até de médio porte. É presumível que os senhores delegassem aos escravizados a feitura destes veículos. Ou, talvez, tenha havido alguma espécie de importação senão de carruagens completas ao menos das ferramentas para a construção. O processo devia ser mais contido e pouco acessível para a maioria das pessoas, bem como não parece ter havido grandes pretensões comerciais; possivelmente se tratava de uma produção doméstica de carros. Foi assim que interpretamos a notícia do jornal *A Marmota*, em 20/06/1849, descrevendo que:

O luxo tem crescido espantosamente dentro da cidade: havia há poucos anos na capital unicamente umas quatro carruagens que eram dos frades do Carmo, outra do governador, ou dos beneditinos. E outra do finado Nicolau Carneiro, mas presentemente a Bahia conta mais de 40 carruagens, inclusive as gôndolas, as carroças d'água, e uma quatro douradas, que por faltas de bestas estão encostadas nas cocheiras, não entrando nesta conta, dois riquíssimos carros de ensino, que existem colocados na Praça da Piedade. A indústria tem estabelecido imensas fábricas [...] e que se Deus quiser nestes quarenta anos podemos igualar as melhores cidades da Europa (sic).<sup>109</sup>

A Europa ficou longe da realidade baiana. Porém, os diferentes sujeitos apontados, na notícia, como proprietários de carruagens, não eram gente de pouca monta. Por exemplo, o “finado Nicolau Carneiro”, era pai de Nicolau Carneiro Filho, o mesmo que em 1866 junto com mais dois sócios, o Paulo Pereira Monteiro e o João Inácio Azevedo, tiveram a concessão

<sup>108</sup> O Século (BA) 07/11/1850, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/618>> Acessado em: 19/11/2023 às 3:34.

<sup>109</sup> A Marmota (BA), 20/06/1849, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/816485/37>> Acessado em: 01/06/2023 às 19:20.

da Câmara Municipal para organizar a primeira Linha de Bondes de Salvador: a Veículos Econômicos.<sup>110</sup>

Voltando ao Rafael Ariani, ele não reinou sozinho neste ramo comercial. Na rua Roda da Fortuna, em 1857, um novo empreendimento se estabeleceu. Então, ele teve que lidar com a concorrência de João Baptiste, este tinha sido oficial de segeiro de sua própria fábrica, possivelmente foi lá que ele aprimorou o ofício de construir e consertar carros e carroças. No dia 9 de outubro de 1857, Baptiste trouxe a público seu desligamento com o Rafael Ariani e ainda aproveitou para propagar seu negócio. Tudo isso ficou demonstrado em um anúncio publicado no jornal *Diário da Bahia*, daquele mesmo dia:

Fábrica de Carros

João Baptiste, oficial de segeiro, previne ao respeitável público, e particularmente aos seus conhecidos, que, tendo-se retirado da fábrica de R. Ariani, de onde era mestre, acha-se pronto e estabelecido na Roda da Fortuna (Calçada - Bonfim), para; com a maior brevidade efetuar qualquer encomenda relativa a seu ofício, sendo as obras por ele feitas da melhor construção até hoje vista na Bahia. e por preço cômodo que em outra qualquer parte, assim como espera da Europa nestes dois meses os melhores utensílios para fabrico de carros de todos os tamanhos e qualidades. Aproveita a ocasião para declarar ao mesmo público, que a casa em que se acha estabelecido é a fábrica de Augusto D'abadi, que com ele se associara e que abaixo também vai assinado. - João Baptiste. - Auguste D'abadi.<sup>111</sup>

O mestre segeiro, deve ter juntado uma boa quantidade em dinheiro enquanto trabalhava na fábrica do Ariani. Quando anuncia a parceria comercial estabelecida com o Augusto D'abadi, dá a impressão que já existia uma produção destes carros por parte do sócio. Como relatamos, anteriormente, deve ter tido determinada indústria doméstica e que depois se expandiu comercialmente. Não foi possível entrever se a associação entre eles foi bem sucedida. Mas ao que parece, Baptiste continuou atuando na atividade de locomoção. Em 18/06/1862, no *Jornal Diário da Bahia* se anunciou como “mestre segeiro, tem uma besta de sela muito boa e uma carroça para vender.”<sup>112</sup> Ao mesmo tempo, João Baptiste não foi o único a rivalizar com o Rafael Ariani pela preferência dos fregueses. Teve outro que, um ano antes, parecia querer desbancá-lo. Ao que tudo indica, em 1856, foi instalada a fábrica de carros de Guilherme Loose. Sua produção, aparentemente, possuía um caráter intermitente. No *Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia* de 1863, se apresentou como um

<sup>110</sup> Ver: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro, Versal, 2005; SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo F. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019.

<sup>111</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 09/10/1857, p.3.

<sup>112</sup> idem, *ibidem*.

industrioso fabricante de carros, situados no endereço da ladeira da Preguiça nº 37.<sup>113</sup> Mais tarde se transfere para o nº 41 naquela mesma localidade. Em 1881 se autodenominou como:

O ANTIGO E CONHECIDO FABRICANTE

DE CARROS

Estabelecido e bem acreditado há 25 nos nesta praça

Guilherme Loose

41 – a ladeira da Preguiça – 41<sup>114</sup>

Pelo visto, a fabricação dos carros, das carroças e das rodas de Guilherme Loose, alcançou promissora longevidade. Ainda no mesmo anúncio publicado no jornal *O Monitor*, em 05/04/1881, ele comunicou que continuava:

a ter prontos, em sua muito acreditada fábrica, carrinhos para diversos misteres, de madeiras secas, o qual está a vista dos fregueses para examinarem [...] os preços são os seguintes: *carroças com trança de piaçaba 100\$000 para cima*, de encomenda: *carrinhos de mão 16\$000 para cima*, também tem diversos tamanhos, de rodas prontas em branco, as quais poderão ser examinadas: preço: 60\$000, 70\$000 e 90\$000 o par.<sup>115</sup>

Esta documentação nos apresenta uma estimativa dos preços das carroças, carros de mão e rodas. Parece que os valores variavam de acordo com o modelo e o material empregado no veículo. De acordo com estes dados, um trabalhador que possuísse 160\$000 (cento e sessenta mil réis) poderia investir esse dinheiro em uma carroça “puxada a mão”. Já com o animal o preço da carroça ficaria bem mais alto. Por exemplo, uma mula pangaré poderiacustar de 80 mil réis a 120 mil réis.<sup>116</sup> Deste modo, um carroceiro precisaria ter em média 240\$000 mil réis, inicialmente, para torna-se dono de seu próprio instrumento de trabalho.<sup>117</sup>

Já uma carroça usada poderia sair bem mais em conta, Antunes & C, dizia ter uma “em bom estado” pelo preço modico de “80\$” réis.<sup>118</sup> Ressaltamos que estes cálculos

<sup>113</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1863. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/3638>> Acessado em: 21/11/2023 às 14:23.

<sup>114</sup> O Monitor (BA), 5/04/1881, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/4967>> Acessado em: 11/09/2023 às 21:54

<sup>115</sup> O Monitor (BA), 5/04/1881, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/4967>> Acessado em: 11/09/2023 às 21:54

<sup>116</sup> Iremos explorar o tema dos animais próxima seção deste trabalho. Juízo da Subdelegacia da Freguesia da Conceição da Praia, Inquérito Policial a requerimento de Emilio Bandeira Chagas em 26/05/1877, AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Secretária de Polícia (1860-1887). Natureza: Manuscrito/Avulso.

<sup>117</sup> Mas vamos explorar essa questão mais adiante.

<sup>118</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Jornal de Notícias, 24/08/1894.

numéricos poderiam sofrer alterações com o tempo, logo, com base nas fontes, inferimos serem estes preços no interim de 1877-1894. De toda maneira, isso nos dá uma noção, de quanto os sujeitos envolvidos na produção de carros e carroças, poderiam amealhar.

A fama da qualidade das carroças, de Guilherme Loose, parece ter sido promissora. Observem o anúncio publicizado no jornal *Diário de Notícias*, em 03/01/1879:

Vende-se

Seis carroças novas, *fabricadas na oficina do sr. Guilherme Loose*, assim como sete bestas, sendo cinco para o serviço de carroças e duas de sela, quem pretender pode dirigir-se na Barra rua que vai para a Graça, em casa do sr. Egas Muniz, que achará com quem tratar [grifos nossos].<sup>119</sup>

Isso demonstra o grau do prestígio que suas carroças tinham entre os consumidores, ao ponto de ser uma referência de valoração do produto. O reconhecimento do seu trabalho deve ter contado, também, no momento de passar a fábrica. Não sabemos o motivo, mas a *Gazeta da Tarde*, em 2/03/1887, escreveu que o Januário Germano dos Santos se tornava o “sucessor de Loose”:

#### GRANDE CARRETARIA

JANUARIO GERMANO DOS SANTOS, sucessor de Guilherme Loose, faz público que a sua fábrica de carros, a rua da Valla, perto da Barroquinha, acha-se completamente sortida de modelos de todas as qualidades para a construção de carros de estradas de ferro e engenhos centrais, carros de meia balança para desmontes carros, carretas e carrinhos de mão etc.

Chama, portanto, a atenção dos Srs. agricultores, pois que o seu estabelecimento tem por fim facilitar todos os trabalhos rurais.

Recebe as encomendas acima citadas, garantindo toda solidez, perfeição e modicidade nos preços.<sup>120</sup>

Dava para perceber que Januário Germano dos Santos, fitava uma clientela mais ampla, ultrapassando assim os muros de Salvador. Os “Srs. Agricultores” a quem ele se refere, devem ser os proprietários de engenhos, que com a crise do sistema escravista, poderiam ter em vista a ampliação do uso de carros e carroças como uma das alternativas frente a diminuição dos braços. Todavia, Januário Germano dos Santos não parece ter conseguido o mesmo prestígio social conquistado por Guilherme Loose. Em 03 de março de 1889, seu estabelecimento foi multado “por ter em frente a sua casa a Rua da Vala, colocado

<sup>119</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário de Notícias*, 03/01/1879.

<sup>120</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 6506, Correspondência recebida assuntos diversos, jornal *Gazeta da Tarde*, 2/03/1887. O número da página não foi identificado.

diversos pedaços de madeira e carroças para concertos obstruindo [...] o trânsito”<sup>121</sup> a quantia da multa foi “20 mil reis”. Segundo o Fiscal parcial da Câmara Municipal, Antônio [...] Alcântara e Silva, ele se recusou a pagar este valor, em consequência o agente lavrou um auto por “infração da Postura n.19 do Edital de 24 de dezembro de 1886”.<sup>122</sup>

Além dos comerciantes já mencionados, identificamos ainda mais três negociantes envolvidos na produção dos carros e carroças. No dia 24 de maio de 1864, Lino Costa, branco, livre, 24 anos de idade, que declarou ser fabricante de carros, foi “recrutado por ordem do Chefe de Polícia”, provavelmente ele trabalhava em alguma destas fábricas.<sup>123</sup> Já o *Almanaque da Bahia* para o ano de 1873, anunciou: “Augusto Candido da Cunha, situado na rua da Valla e João Gonçalves Duarte & C Roda da Fortuna.”<sup>124</sup> Por fim, encerremos por aqui a parte das fábricas, passemos agora aos animais, pois um conjunto deles formou uma das forças motrizes que moviam muitas destas carroças e carros demonstrados neste texto.

---

<sup>121</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 6506, Correspondência recebida assuntos diversos, jornal Gazeta da Tarde, 2/03/1887. O número da página não foi identificado.

<sup>122</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Avulso. Auto de Infração da Postura n.19 do Edital de 24/12/1886.

<sup>123</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 3139-28 Correspondência recebida da Secretária de Polícia. (1863-1864).

<sup>124</sup>Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 05/03/1847, Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6594>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 38.

## 1.6 OS ANIMAIS

A mula Borboleta, de cor pangaré, utilizada no serviço de carroça, foi a causa de uma frenética disputa. Ela, aparentemente, pertencia a Emílio Bandeira Chagas. No dia 7 de abril de 1875, desapareceu de forma misteriosa. Eis que se passando dois anos do seu sumiço, o então proprietário a encontra sob o domínio de Adriano José Pinheiro “que se reputa dono dela”. De imediato, ao se deparar com a mula em serviço na rua, Emílio Bandeira Chagas a encaminha para o depósito público. Mas, na verdade, acabou sendo depositada na “Cocheira da Companhia de Asseio e limpeza da Cidade”. Tal atitude aconteceu porque houve uma situação suspeitosa que recaiu sobre o réu Adriano José Pinheiro, levando assim a abertura de um inquérito que visava investigar a verdadeira identidade do dono da mula Borboleta. Assim, no dia 28 de maio de 1877, foi submetido ao auto de perguntas Adriano José Pinheiro, natural desta província, tinha 50 anos de idade, casado, vivia de alugueis e morava na Freguesia dos Mares. Quando perguntado acerca da circunstância em que adquiriu a dita mula, respondeu que comprara “a José Ferreira de Araújo de cento e vinte mil [120] reis, da qual deu por conta de oitenta mil [80] reis contando de recibo que exhibe neste juízo, ficando a restar ao mesmo Araújo a de quarenta mil [40] reis.”<sup>125</sup> Também lhe foi questionado se tinha conhecimento de algum negócio de José Ferreira Araújo relacionado a animais, no tocante a isso, declarou não saber, mas que o dito Araújo vivia de “ter carroças e vendas de molhados”.<sup>126</sup> Naquele mesmo dia, se apresentou o dito José Ferreira de Araújo, natural de Portugal, 31 anos de idade, solteiro, vivia de negócios e morava na Freguesia dos Mares. Inquirindo sobre a procedência da mula que vendeu para José Ferreira de Araújo, declarou “que vindo da Pojuca em sete do corrente mês mandada por Manuel José Canteiro ali negociante, para vender lá ou com ela ficar ele respondente, como se verifica da carta que apresenta neste ato.”<sup>127</sup> Depois de explicar e apresentar os recibos dos trâmites do processo da compra do animal, ele foi questionado se sabia da marca de ferro e a cor da mula, respondeu que “quanto a marca ignora por não ter prestado bem atenção”<sup>128</sup> e a cor era “pangaré – mulada”.

Desta maneira, vimos que o Adriano José Pinheiro a fim de atestar que era proprietário da mula, utilizou como argumentos justificadores um suposto recibo:

---

<sup>125</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Juízo da Subdelegacia da Freguesia da Conceição da Praia, Inquérito Policial a requerimento de Emílio Bandeira Chagas. Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, 1877.

<sup>126</sup>idem.

<sup>127</sup>idem.

<sup>128</sup>idem.



Senhor José

Saúde e felicidade e quanto lhe digo passo trem de hoje remeto lhe uma mula que há de pagamento bem em com essa e aquela que lhe falei na última vez que o [...] a que estou a faça venda dessa como era sua e se precisa que [...] ai que com ela e mande [...] 2 caixas de gás Disponha da com Canteiro

Pojuca 7 de Maio de 1877

Bahia 28 de maio de 1877<sup>129</sup>

A duplicidade da data e o período de 2 anos depois do desaparecimento da mula Borboleta, torna a veracidade do recibo no mínimo questionável, algo que as autoridades suspeitaram. Mas ainda assim foi aceito nos autos como suposta prova de pagamento do animal, além do relato do português José Ferreira de Araújo, dizendo ser a venda verdadeira.

Por outro lado, o texto do inquérito segue com as testemunhas apresentadas por Emílio Bandeira Chagas, que contou com quatro pessoas a seu favor, cujo objetivo era de comprovar que a mula Borboleta foi furtada do seu domínio. O interessante nesse caso foi que, com exceção do primeiro depoente, todos os outros pareciam trabalhar para o Emílio. Isso torna sua versão dos fatos favorável para si e até mesmo, de alguma maneira, verossímil.

A primeira pessoa a testemunhar foi Manoel Moreira da Silva. Ele tinha 20 anos de idade, era solteiro, vivia de negócio, era “natural desta província” e residia na Freguesia da Vitória. Contou que havia cerca de dois anos conhecia a mula e esta pertencia a Emílio Bandeira Chagas. A Segunda, Antônio Marques dos Santos, tinha mais ou menos 20 anos de idade, solteiro, vivia de ser carroceiro, originário desta província, morava na Freguesia de São Pedro, afirmou possuir conhecimento sobre a mula pelo fato de “ter trabalhado com ela” “e sabe ser pertencente a Emílio Bandeira Chagas, a quem também pertencia a carroça que fazia aquele animal conduzir”.

A terceira, Vicente Nunes Carneiro, morador na Vitória, solteiro, com 26 anos de idade, trabalhava com carroças, era natural desta província. Declarou que conhecia “a mula em questão por haver conduzido a esta na Tropa da Plataforma para a Companhia de Trilhos, de onde foi pertencente, sendo esta de raça pangaré vulgarmente mulada, de ambas as selas e que bem a conhece por haver amansado ela.”<sup>130</sup> Confirmou ainda que o animal era de propriedade de Emílio Bandeira Chagas, quando perguntado se sabia que a mula tinha sido

<sup>129</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Juízo da Subdelegacia da Freguesia da Conceição da Praia, Inquérito Policial a requerimento de Emílio Bandeira Chagas. Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, 1877.

<sup>130</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Juízo da Subdelegacia da Freguesia da Conceição da Praia, Inquérito Policial a requerimento de Emílio Bandeira Chagas. Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, 1877.

roubada, respondeu “sabendo agora disso por lhe haver comunicado a dito Emílio que lhe perguntara por ela, o que ele testemunha disse a ter visto passar em uma carroça pela cidade baixa, cuja mula é apelidada pelo nome de Borboleta.” Vicente Nunes pareceu ter desenvolvido uma relação afetiva com a Borboleta, não à toa, foi justo ele que a encontrou. E de imediato avisou ao Emílio Bandeira Chagas, certamente, este deve ter sido o fato inicial que despertou a esperança do dono em reaver os valores perdidos sem o uso do seu animal.

A última testemunha a depor, foi Nicolau Manuel Francisco, possuía 22 anos de idade, solteiro, morador da Freguesia de São Pedro, trabalhava como criado e era natural desta província. Quando perguntado “a razão por que” era conhecedor da mula e do seu proprietário respondeu “que conhece por haver trabalhado com ela que nove meses, conduzindo pedras e barros e sabe ser dono dela Emílio Bandeira Chagas.”<sup>131</sup> Em seguida, foi inquirido se sabia dizer qual era “os sinais e a quartada da mula de que se trata”, afirmou que “ela tinha um sinal no quarto em forma de “S 3”, mas que agora não é visível”.<sup>132</sup> Interessante, notar que Nicolau soube responder a essa pergunta. Isso mostra o quanto ele também estava familiarizado com a Borboleta. Mais uma interrogação lhe foi feita: se sabia “ter sido ela [a mula] furtada do poder do dito Emílio e há que tempo se deva o furto.” “Respondeu que sabe ter sido ela furtada do poder do dito Emílio há dois anos mais ou menos.” E, “Nada mais disse nem foi lhe perguntado”.<sup>133</sup>

Situação de sumiço de animais poderia ser recorrente. André Avelino, cabra, foi “encontrado pelo Juiz de Paz da Freguesia de Brotas com um cavalo furtado da cocheira do largo do Teatro, de combinação com o [...] menor Manoel Policarpo Antônio que também teve que ser preso sendo igualmente recolhida a Cadeia da Correção pela Subdelegacia do 1º Distrito do Santo Antônio.”<sup>134</sup> Observa-se que assim como no inquérito do Emílio, este furto parece ter sido descoberto tempos depois, provavelmente pelos sinais do cavalo. Miguel do Espírito Santo, mendigo, crioulo, 26 anos de idade, livre e solteiro, foi preso “por furto de animais”. Manoel José Alves, pardo, carroceiro, 40 anos, solteiro, livre, também foi acusado do mesmo crime.<sup>135</sup> O jornal *Diário da Bahia*, em 03/02/1859, publicizou um caso de roubos ocorridos na província de Pernambuco: “O furto de cavalos tem ali chegado ao maior

---

<sup>131</sup> Idem.

<sup>132</sup> idem.

<sup>133</sup> idem.

<sup>134</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-14, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1854).

<sup>135</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Correspondência Recebida de Mapas de Presos e Relações de Presos, Cadeia da Correção, Fundo: Polícia, Maço: 6289. (1864-1889).

escândalo, de modo que os proprietários e fazendeiros se veem no verdadeiro apuro. Os assassinos passeiam incólumes sem o menor receio, sendo que para exemplo é geralmente indicado um afamado Thomaz Antônio de Goveta, processado em Caruaru.”<sup>136</sup> O mesmo periódico um ano antes, em 08/04/1858, havia publicado o desaparecimento de “um cavalo russo [...] magro, regular no tamanho, pertencente a Antônio Francisco Rodrigues, cujo cavalo julga-se ter-se soltado [do] dendê [que] estava amarrado: a pessoa que souber onde está ou levar a casa do dito Rodrigues a rua das Flores será gratificado.”<sup>137</sup> No dia 21 de janeiro de 1859, comunicou que “DESAPARECEU na madrugada do dia 18 do corrente da estribaria Massaranduba, um cavalo alazão retinto com sinal branco na testa, esquio de corpo com 7 palmos de altura: quem o levar a mesma estribaria será gratificado.”<sup>138</sup> Em 08/07/1861, anunciou um “cavalo fugido” da “estribaria na casa do Iim. Sr. Manoel Caetano da Silva, ao Rio Vermelho, 1 cavalo rozilho grande; para notícia e gratificação no escritório de Bernardino José Ferreira Rodrigues.”<sup>139</sup> Às vezes eram os apetrechos dos animais que poderiam ser furtados. O Delegado da Sé, Francisco Olavo Martins, suspeitando do crioulinho Benedito, escravizado, o mandou prender “para averiguação sobre o furto de um par de estribos, tirados de um cavalo, que estava em uma porta”.<sup>140</sup>

Como vimos, os proprietários buscavam pelos seus animais fugidos, desaparecidos ou quiçá sequestrados. Isso porque, cada vez mais era natural se locomover por meio deles.<sup>141</sup> Apenas aos escravizados o uso era vedado, mesmo assim, talvez a pedidos dos próprios senhores, eles continuavam a circular montados.<sup>142</sup> Alguns dos animais foram encontrados e possivelmente devolvidos aos seus donos sem grandes custos. O chefe de polícia trouxe a público pelo jornal Diário da Bahia, 25/01/1866, ter sido “encontrado sem dono, pela patrulha daquele distrito [do Pilar], um cavalo russo queimado, de carga, com cangalha e dois cassuaes” e que se achava recolhido ao Curral do Conselho. ”<sup>143</sup> Enquanto que na Freguesia da Vitória achava-se sob o “domínio do subdelegado” uma mula, “Quem for seu verdadeiro dono pode ir busca-la dando os sinais que justifiquem a verdade, pagando as despesas que já se

<sup>136</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 03/02/1859, p.3.

<sup>137</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 08/04/1858.

<sup>138</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 21/01/1859, p.4.

<sup>139</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 08/07/1861.

<sup>140</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-18, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1858-1859).

<sup>141</sup> Ver: BITTENCOURT, Anna Ribeiro de Góes. **Longos serões do campo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. 2 v.

<sup>142</sup> “Os escravos sofreriam a pena de 20 réis ou 5- açoites se corressem, equiparassem ou galopassem a cavalo nas ruas da cidade.” Repertório de fontes sobre a Escravidão existentes no Arquivo Municipal de Salvador. As Posturas (1631-1889), Fundação Gregório de Mattos, Prefeitura Municipal do Salvador, 1988. p.49.

<sup>143</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 25/01/1866.

fizeram com a mesma.” Estes sinais a quem ele se refere deve ser aquelas marcas de ferro feita nos animais para identificação. Vimos isso, no inquérito da mula Borboleta em que o Subdelegado da Conceição inquiria os depoentes a caracterizar “os sinais e a quartada”.

Além disso, eles deviam valer um bom dinheiro; a gratificação por quem estivesse no encalço deles e os encontrassem demonstra isso. Quanto ao valor, podemos perceber pela declaração do réu Adriano José Pinheiro, que, disse ter comprado a mula borboleta por cento e vinte mil (120 mil réis) réis, preço estimado em 1877. Já os cavalos custavam mais, no Expediente da presidência da província do dia 4 de dezembro de 1857, “o Dr. juiz de direito interino da comarca da Feira [de Santana] João Ladislau Japiassú de Figueiredo e Mello, compra por ordem desta presidência para destacamento da vila daquele nome dois cavalos pelo preço ambos de 215\$ [215 mil réis].”<sup>144</sup>O jornal Diário de Notícias no dia 28/06/1858, noticiou que havia na “rua dos Capitães n. 33[...] um cavalo castanho escuro, muito gordo e bom de habilidades, próprio para o bando e dia 2 de julho” pela quantia de “400\$rs. [400 mil réis]”. Observa-se que, pretensamente, a publicação foi feita na véspera que marcava as celebrações da Independência do Brasil na Bahia, mais especificamente bem próximo da saída do Bando Anunciador, que normalmente ocorria em Salvador no dia 29 do mês de junho.<sup>145</sup> Os cavalos eram muito desejáveis por serem rápidos e velozes, não por acaso, eram os mais comprados para destacamentos da força policial, como vimos para a vila de Feira de Santana. Por conta destas características, eram comumente empregados nas guerras.<sup>146</sup> Parece ser bastante interessante o uso, sobretudo simbólico, deles para festejar a memorável data do 2 de Julho. Mas não sabemos se apenas isso justificaria o preço elevado do animal, mas o fato é que o cavalo tinha quase dobrado de valor, se comparado ao ano anterior.

Por outro lado, não só de cavalos vivia o comércio do transporte, ainda são os anunciantes que nos informam sobre a participação dos muares. Desse grupo encontramos de um tudo: jumentos, burros, mulas e bestas. Dois burros “mansos e parceiros” poderiam ser comprados “no escritório de Loureiro, e C.” no Cais novo.<sup>147</sup> Na tipografia do periódico Diário da Bahia “se dirá quem tem meia dúzia de bestas de carga boas para vender”.<sup>148</sup> Na rua Direita da Fonte dos Padres tinha disponível para vender “uma mulinha, preta, bonita, mansa,

<sup>144</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 10/12/1857, p.1.

<sup>145</sup> ALBUQUERQUE, Wlamyra Ribeiro de. **Algazarra nas ruas: comemorações da Independência na Bahia (1889-1923)**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Centro de Pesquisa em História Social da Cultura, 1999. 144 p.

<sup>146</sup> SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

<sup>147</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 16/10/1857, p.3.

<sup>148</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário de Notícias, 25/06/1861.

muito parceira”.<sup>149</sup> Na tipografia do jornal Correio Mercantil se dirá “quem vende” uma linda parilha de bestas muito mansas, já passadas em carrinho e que prometem se encontrarem bom boleiro”.<sup>150</sup>

Também é importante esclarecer que os préstimos destes animais, incluindo os cavalos e os muares se dividiam em duas maneiras, os de cargas e os de sela ou montaria. Os primeiros, geralmente se destinavam para o carregamento de fardos de produtos e matérias de variados tipos. O segundo era mais para o transporte pessoal e restritivo.<sup>151</sup> É interessante que faz certo sentido, os animais de carrego devido a atividade mais exaustiva, deviam ficar muito machucados, dificultando a montaria por pessoas. Isso não era um mero detalhe, pois as coisas pareciam ser bem delimitadas, embora, claro, devia haver exceções. Por exemplo, alguns cavalos eram considerados ideais para o uso das mulheres, quem passasse pela rua dos capitães na casa nº 71 poderia comprar “um dos melhores cavalos para senhoras”<sup>152</sup> e o proprietário da fábrica do Queimado anunciou a venda de “um cavalo russo muito manso e gordo próprio para montaria de senhora”.<sup>153</sup> As características físicas também poderiam contar no momento de adquirir um animal, “na loja de cambio a praça de S. João compra-se um burro ou mula para sela, com tanto que seja manso e sem defeito ou mesmo um cavalo para o mesmo fim; quem tiver pode dirigir-se ao lugar indicado.”<sup>154</sup> Na rua da Preguiça n.39. “VENDE-SE um burro de sela e sem defeitos”.<sup>155</sup> “Na rua dos Droguistas casa nº 46,2.º andar se dirá quem precisa comprar dois burros que estejam gordos e sirvam para viajar”.<sup>156</sup> A questão climática também poderia pesar nestes momentos, Whately Krabbe e C., diz ter para vender um jumento “Muito em conta” “manso e aclimatado”.<sup>157</sup> Por fim, quanto aos animais de cargas não se tinha grandes exigências, preferiam apenas que fosse gordos para suportar a carga e mansos para domesticar.

Ademais, os animais de cargas, sobretudo, quando atrelados aos varais de carros ou carroças, poderiam produzir riquezas para seus donos com o aluguel dos veículos. Foi este o principal motivo que mobilizou Emílio Bandeira Chagas a abrir um inquérito contra o sumiço de sua mula Borboleta. Muitas vezes a venda dos animais e dos veículos se davam de forma

<sup>149</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 30/11/1857, p.4.

<sup>150</sup> Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 13/01/1843, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/4198>> Acessado em: 13/05/2023 às 21:34.

<sup>151</sup> Ver: BITTENCOURT, Anna Ribeiro de Goes. **Longos serões do campo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. 2 v.

<sup>152</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário de Notícias, 01/05/1858.

<sup>153</sup> idem, ibidem.

<sup>154</sup> Idem, 05/01/1857.

<sup>155</sup> Idem, 01/05/1858.

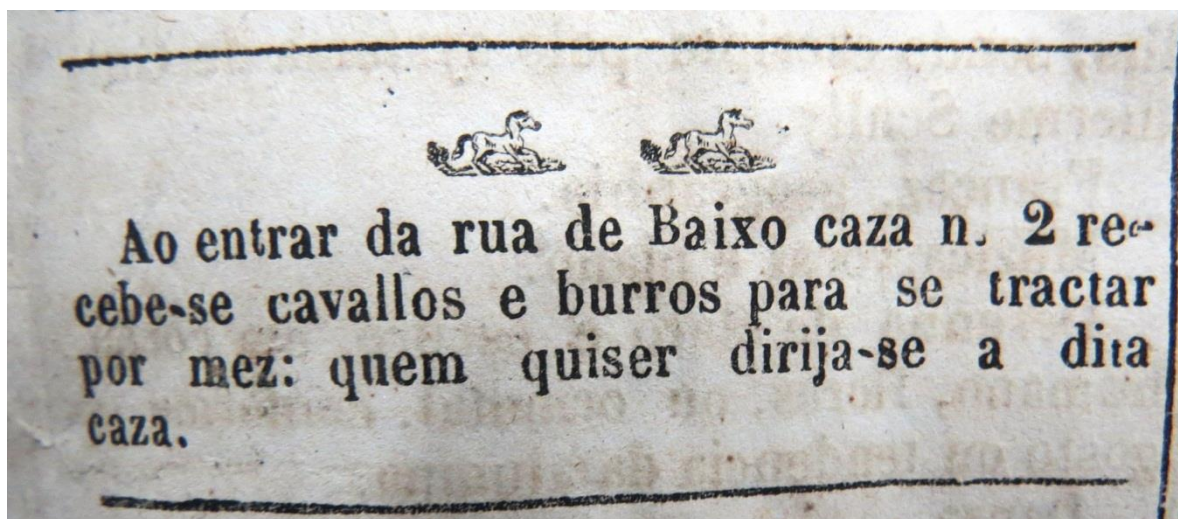
<sup>156</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário de Notícias, 23/07/1861.

<sup>157</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário de Notícias, 04/05/1861.

que poderia ser casada. Como “Na roça do Jacaré”, localizada no Barbalho, onde tinha para vender “alguns burros, e duas carroças novas” além de “competentes arreios; [e] também” “capim por preço cômodo.”<sup>158</sup> Ao que parece, esta roça do Jacaré, era na verdade um criadouro de animais, pois dois dias depois deste anúncio, dizia-se vender “duas vacas tourinas paridas e bonitas”.<sup>159</sup> O Sr. Roberto Lavigne anunciou a venda de uma “parelha de cavalos russos, novos e trabalhando perfeitamente no carro; um cavalo da mesma côr novo, sendo castrados e de raça estrangeira, grande e que trabalha a dois, e isoladamente em cabriolé, um dos melhores animais que aqui existe de semelhante trabalho”.<sup>160</sup> Por último, o periódico *Diário de Notícias* em 04/02/1879, publicizou que se vendia “uma mula de carroça, gorda e grande, e uma ou duas carroças boas com licença, e todos os arreios: os novos: a tratar no farol da Barra, ou no pharol de Rhodes.”<sup>161</sup>

Para que estes animais fossem úteis para o transporte tanto de cargas, quanto de pessoas, era necessária sua domesticação. Foi isso que quis dizer o Vicente Nunes Carneiro, quando declarou ter “amansado” a mula Borboleta. Para o escritor Bernardino José de Souza “A domesticação dos animais permitiu o seu emprego como besta de carga e mais tarde como motor de veículos.”<sup>162</sup> Sobre a saúde deles, havia até mesmo casas de tratamento, como pode ser observado na figura do anúncio abaixo.

Figura 5 - Anúncio de tratamento de animais



Fonte: IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 04/01/1858.

<sup>158</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 10/02/1858.

<sup>159</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 14/12/1857, p.4.

<sup>160</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 18/06/1862.

<sup>161</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário de Notícias*, 04/02/1879.

<sup>162</sup> SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. p. 50.

Quanto ao abrigo, identificamos algumas casas e até roça que possuíam cocheiras e estrebarias, era onde normalmente ficavam acomodados os animais e os veículos. “Na rua do Fogo (Freguesia de S. Pedro)” dizia-se alugar “dois andares de sobrado [...] com belíssima vista de mar grande quintal, com cocheira, contendo cada oito quartos, duas salas, cozinha, [e] dispensa”<sup>163</sup> Enquanto que na “Calçada do Bonfim” José Maria Henriques Ferreira anunciou também alugar “sua excelente casa [...] com um andar e sótão, contendo cinco salas, dez quartos, dois grandes para escravos, dois mais e cozinha fora, capela ao lado, estribaria para três cavalos” e “plantação de capim”.<sup>164</sup>

Já quem se dirigisse “ao escritório de Carvalho e Noronha, na rua direita do Comércio n. 35, 2º andar”, poderia alugar uma roça situada na Graça “com uma excelente casa assobrada com bastante cômodos, e muito bem construída, cocheira, estribaria para 8 animais, capim de corte e brejo plantado; além de outras árvores frutíferas, tem um grande laranjal”.<sup>165</sup> Estes detalhes são importantes, porque, vai surgir uma postura definido lugares específicos para o depósito dos animais; assim como os escravizados, eles também serão proibidos de circular nas ruas sem o dono após a hora de recolher. De acordo com o inquérito que apresentamos no início desta seção o interessado Emílio Bandeira Chagas, precisou fazer um auto de depósito da mula Borboleta na Cocheira do Asseio de Limpeza da Cidade.

Em relação a alimentação dos animais, verifica-se que nestes últimos anúncios apareceram dois com plantações de capim, que provavelmente eram destinadas para o consumo dos bichos dos próprios anunciantes. Assim como, também, poderiam ser comercializados para terceiros. Em 03/04/1847 no jornal *Correio Mercantil*, a companhia de Gondolas e Ônibus “desta cidade”, comunicou querer “contratar o fornecimento do capim preciso para os animais no corrente, e declara ser a peso: as propostas serão dirigidas ao escritório da companhia, a estrada da Vitória, ou a casa da Câmara.”<sup>166</sup> “Na roça que foi de Manuel Pinto Leite, a rua do Hospício, vende-se muito bom capim a 320 rs. o feixe de duas arrobas.”<sup>167</sup> “Manoel de Castro Neves, na sua roça às Pitangueiras, tem capim que vende até a

---

<sup>163</sup> APEB – Seção de Arquivo Judiciário, Série: Processo crime Danos. Classificação: 33/1360-02. Diário da Bahia, 05/12/1856, p.4. O jornal foi localizado dentro deste processo.

<sup>164</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 17/05/1861.

<sup>165</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 31/03/1858.

<sup>166</sup> *Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA)*, 03/04/1847. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6731>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 40.

<sup>167</sup> APEB – Seção de Arquivo Judiciário, Série: Processo crime Danos. Classificação: 33/1360-02. Diário da Bahia, 05/12/1856, p.4. O foi jornal localizado dentro deste processo.

320 rs. o feixe.”<sup>168</sup> “Quem precisa de dois feixes diários [de capim] apareça na agência deste Diário para tratar.”<sup>169</sup> “Na rua dos Capitães casa nº 33 vende capim.”<sup>170</sup> Mas não era só capim que os animais retinham no estômago, os donos ofereciam diversos alimentos: o armazém Maciel vendia farinha para animais por “2\$000rs. o alqueire”, Rafael Ariani anunciou possuir “para vender uma porção de milho [de] superior qualidade, que se pode conservar sem perigo que lhe introduza o carrucho”. Parece que o negócio foi proveitoso, ele comunicou meses depois ter “bom farelo [de milho] no seu escritório, e na sua cocheira a rua de Baixo, a menor preço de que qualquer outro.” Já a Companhia Baiana, tentou vender uma “porção de arroz avariado” dizia ser “próprio para animais”.

Enfim, como pudemos acompanhar, o caso que abriu esta seção nos permitiu analisar uma série de aspectos envolvendo as principais forças motrizes que moviam os veículos - os animais. Além disso, também conseguimos observar no inquérito as relações de trabalho que se revelam por meio dos interrogatórios. De um lado, vimos os contendores proprietários de animais e de carroças, Emílio Bandeira Chagas, Adriano José Pinheiro e o português José Ferreira de Araújo. De outro, Antônio Marque dos Santos, carroceiro e o Vicente Nunes Carneiro que trabalhava com carroças, na verdade, ele era de fato um carroceiro, pois um ano depois deste episódio, aparece na lista de votantes do 21º Quarteirão.<sup>171</sup> Eles possivelmente eram contratados por Emílio Bandeira Chagas para cuidarem da mula Borboleta e a conduzir no serviço de carroça. Os depoimentos deles foram claros e firmes, mostraram serem conhecedores da mula em consonância com a declaração do criado Nicolau Manuel Francisco, ambos asseguraram o resultado favorável ao possível patrão, Emílio Bandeira Chagas.

---

<sup>168</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 03/05/1858.

<sup>169</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 30/07/1861.

<sup>170</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 10/07/1862.

<sup>171</sup> O Monitor (BA), 14/07/1878. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/2443>> Acessado em: 24/11/2023. Vicente Nunes Carneiro aparece com uma pequena diferença de idade, com 29 anos, mas pode ter tido algum engano do escrivão ou talvez o próprio trabalhador pudesse não ter uma noção clara dos anos. O seu companheiro Antônio Marque dos Santos, afirmou, no inquérito da mula borboleta que tinha mais ou menos 20 anos de idade.



## 1.7 CARROS, CARRUAGENS E CARROÇAS DE GANHO E DE ALUGUEL

Além dos alugadores de grande porte como Rafael Ariani, existiram outros que também se tornaram negociantes neste ramo dos serviços. As autoras Cybèle Celestino Santiago e Karina Matos de Araújo F. Cerqueira afirmaram que, em 1851, Francisco Antônio Filgueiras tornou-se o segundo empresário a receber o privilégio para montar um negócio de gôndolas.<sup>172</sup> João José Reis identificou, como alugador ‘de carros, seges e carrinhos’, Francisco Paraasu Cachoeira Junior que aparece no “Alamanak da Bahia para o ano de 1857”.<sup>173</sup> Porém, estes mesmos autores concluem que nem todos alcançaram o nível do padrão de proeminência de Rafael Ariani.

Ao mesmo tempo, os indícios apontam ter existido outra dimensão desse processo. Mas para isso, precisamos diminuir o foco no Rafael Ariani. Ao focalizar a perspectiva dos negociantes locais, é possível perceber que estes, como já eram bastante experientes na funcionalidade e nas vantagens da escravidão urbana, estavam atentos com as duas principais formas de locomoção que estavam se entrecruzando no século XIX. O transporte feito nos ombros dos ganhadores e aqueles realizados por veículos como seges, carros, carrinhos e carroças. Diante dos fatos que serão apresentados a seguir, demonstraremos que parece ter havido, com o avançar do século XIX a tentativa de adaptação da estrutura do ganho para a exploração de veículos puxados por animais.

Assim, por exemplo, o jornal *Diário da Bahia* do dia 15/05/1861, anunciou que “Na Praça do Palácio casa n. 33” dizia ter “uma boa e nova parelha de bestas para carro e um lindo boi guodmá para pai, e tem para alugar dois pretos carregadores de cadeira”.<sup>174</sup> Como visto anteriormente, em 1831, o traficante de escravos Joaquim José de Oliveira ao falecer deixou livre 2 de seus boleeiros e um carregador de cadeira. João José Reis notou que Francisco Paraasu Cachoeira Junr “não vivia apenas do serviço de transporte em carros, pois também explorava o negócio do ganho, tendo matriculado cinco cativos seus em 1857.” Há uma questão interessante relacionada a esta última demarcação temporal. Percebemos que se trata do ano de 1857 que, como já vimos, foi o período em que aconteceu a aplicação da Postura de 11 de março deste mesmo ano, que cobrava dos ganhadores a obrigatoriedade de obterem

<sup>172</sup> SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019. p.18.

<sup>173</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. Cia das letras, 2019. p.172.

<sup>174</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 15/05/1861. Ao que parece, o termo “boi pai” significava a utilização deste para futuros cruzamentos.

licença seguida de uma chapa numerada para ser usada no pescoço. Parte do texto do Código dizia o seguinte:

*Ninguém poderá ter escravos ao ganho sem tirar licença da Câmara Municipal* recebendo com a licença uma chapa de metal numerada, a qual deverá andar sempre com o ganhador em lugar visível. O que for encontrado a ganhar sem chapa sofrerá oito dias de prisão no Aljube, sendo escravo, e sendo livres, outros tantos na Casa de Correção. [...] O ganhador que for encontrado com a chapa falsa será condenado em oito dias de prisão, e 30\$000 réis de multa, além das penas, em que incorrer pelo Código. Paço da Municipalidade da Bahia 11 de Março de 1857.

Joaquim Ernesto Pereira Rocha, presidente.

Francisco Antônio Pereira Rocha

*Manuel Jeronimo Ferreira*

Dr. José Freire de Carvalho [grifos nosso]<sup>175</sup>

A reiteração aqui de todo o enredo envolvendo a greve e a experiência dos ganhadores não é sem propósito. Observem os termos “Ninguém poderá ter escravos ao ganho sem tirar licença da Câmara Municipal”, pois será importante para pensar os veículos ao ganho e as carroças e carros de aluguel. Por ora, percebamos novamente a presença do vereador Manuel Jeronimo Ferreira, aquele mesmo que, em 1855, suplicou ao governo provincial autorização para ter o monopólio do serviço de “condução de gêneros e objetos” “a cargo de homens livres”, e que defendeu ainda que os escravizados na Cidade formavam “empecilhos para o progresso da civilização”.<sup>176</sup> Nota-se que o interesse comercial do vereador é combinado e justificado pela defesa da civilidade, mas na verdade, o que estava por trás disso era a crise da escravidão, que iria alterar a maneira de conceber os serviços na cidade, assim como as relações de trabalho. No tocante ao transporte, não houve um descarte, total, de modelos já muito experienciados na escravidão urbana.

Após um pouco mais de um mês da assinatura da Lei do Ventre Livre, no dia 31 de outubro de 1871, a Câmara Municipal de Salvador enviou ao presidente da província um projeto de Posturas para ser aprovado provisoriamente.<sup>177</sup> Nela continha uma série de medidas

<sup>175</sup> Apud REIS, João José. **Ganhadores:** a greve negra de 1857 na Bahia. Cia das letras, 2019. p.23.

<sup>176</sup> Estamos nos referindo às fontes já citadas nas páginas deste trabalho.

<sup>177</sup> Cabe ressaltar, como já referido, a primeira Postura municipal regulando este serviço foi criada em 1854, um ano depois da do Rio de Janeiro aprovadas em 1853. Posteriormente, ao que parecer foi formulado um regulamento policial no ano de 1856. Já em 25 de agosto de 1858 novas medidas foram sancionadas pelo Paço Municipal da Bahia. Em 1866, uma Circular do Chefe de Polícia enviada aos Subdelegados exigiu a matrícula dos trabalhadores, resultando no mesmo ano na abertura do Livro de Matrícula dos Carroceiros. E, finalmente no dia 31 de outubro de 1871 um novo projeto de Postura orquestrado, construído em Edital, em 17 de janeiro de 1872.

que regulava parte do processo que estava viabilizando a utilização de carros, carruagens e carroças no ambiente das ruas de Salvador, bem como os condutores. No geral continha dentre artigos e incisos 52 duas questões promulgadas. Segundo o Edital estas diversas Posturas estavam:

Regulando o serviço de quaisquer veículos que se empreguem na locomoção de pessoas e gêneros pelas ruas, estradas e lugares de pública servidão, mande da publicidade às referidas Posturas, como vão abaixo transcritas, para que tenham fiel execução depois de 30 dias contados da presente data.

Paço da Municipalidade da Bahia 17 de Janeiro de 1872

José Barros Reis, presidente.

Manoel Jeronimo Ferreira, secretário.

Art. 2.º É Proibido

§2.º *Ter na cidade carros ou carruagens a ganho* sem a ter matriculado na Secretária da Câmara, a fim de serem lotados, marcados e numerados. Multa de 5 mil réis.

Art.3.º *Trazer as carruagens de aluguel sem a numeração* e marcas da Câmara com as iniciais do dono, feitas em letras brancas sob fundo preto na parte posterior da caixa do trem, e o número de passageiros que poderão conduzir. Multas de 5 mil réis. [grifos nossos]<sup>178</sup>

Destacamos aqui, apenas, dois artigos para não correr o risco de exceder o argumento que pretendemos desenvolver neste momento. Dito isso, chamam a atenção três questões. Primeiro, a figura do Manoel Jeronimo Ferreira, agora como secretário da Câmara, que parece, de fato, ter pretensão para a carreira política, e também continuaria a acompanhar os assuntos relacionados a prestação de serviços de condução. Segundo, “os carros ou carruagens a ganho”. Estes termos, normalmente eram usados para fazer referência especificamente aos trabalhadores escravizados e libertos que laboravam nas ruas, alugando os seus serviços. Conforme demonstrou a historiografia, a escravidão urbana funcionava de modo diferente daquela praticada na lavoura.<sup>179</sup> O escravo na cidade poderia ter mais oportunidades para

<sup>178</sup> AHMS – Ofício da Câmara Municipal ao Vice Presidente da Província José de Almeida Couto submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros, Fundo: Câmara Municipal, Ofícios do Governo Livro nº 9, Natureza: Manuscrito, (1870-1879); Posturas da Câmara Municipal de Salvador (1872) APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo Câmara Municipal, Maço 1412 Correspondência recebida da Câmara Municipal de Salvador (1877-1878). É importante esclarecer que as nomenclaturas “carros e carruagens a ganho”, não aparecem nos projetos de posturas anteriores ao ano de 1871. Enquanto que “carros de aluguel”, foram identificados todos em todos os anos: 1854, 1858 e 1871.

<sup>179</sup> A historiografia sobre o tema é extensa, destacamos alguns: Ver: MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. 3ª, São Paulo, Brasiliense, 1990; KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850**, São Paulo, Companhia das Letras, 2000; REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês, 1835**. 3. ed. rev. e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras, 2012, c2003; ANDRADE, Maria José de Souza. **A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860**, São Paulo, Corrupio,

usufruir de um pecúlio e com isso poder conquistar sua alforria.<sup>180</sup> No geral, estes trabalhadores combinavam com seu senhores o pagamento de um jornal semanal ou diário e o que sobrasse disso o escravizado poderia amearhar. Com isso, os ganhadores viviam de maneira mais autônoma longe das vistas do senhor e ainda tinham a liberdade de morar fora da casa do senhor, bancando sua própria alimentação e vestuário ou seja “viver sobre si”. Destes o que mais chamavam atenção, inclusive dos viajantes foram os ganhadores carregadores; de acordo com João Reis, eles eram responsáveis por carregar quase tudo na cidade. A organização do trabalho se dava em cantos, eram lugares comercialmente estratégicos onde os fregueses iam à procura de um serviço de carregamento.<sup>181</sup> O que queremos dizer, é que a Postura de 1857, destinada a controlar os ganhadores, quando comparada ao artigo de 1872 que pretendia regular os carros e carruagens colocadas no trabalho de “ganho”, demonstra que a Câmara Municipal percebeu um movimento que estava sendo praticado por alguns senhores e patrões, investindo em 1, 2, 3, ou até mais veículos, que não seriam, necessariamente, usados para uso pessoal, mas para alugar e gerar o seu próprio sustento.

Nos livros de licença foram raros os proprietários como D. Virginia Monteiro que pediu para registrar sua “carroça para uso de sua fábrica”, assim como Teixeira e Companhia que mandou anotar ser sua “carreta de serviço em sua loja a rua dos Algibebebes”. Mesmo porque nesses casos, o interesse de anunciar ser o dono do veículo poderia ser uma forma de provar a propriedade. Além disso, parte deles pagaram por mais de uma licença: José Alves Dias licenciou “suas quatro carroças”, Inácio Roiz de seus “5 carros”, Antônio Lopes de Azevedo “de suas três carroças”, Luíz Cirilo Lima “duas carroças puxadas por animais” e Maria Joaquina Cardozo por suas “duas carroças”. Por fim, Augusto Alves Martins tirou licença para seu ostentoso carro puxado por 6 animais, aparentando ser um veículo extenso para comportar três parelhas, possivelmente, de cavalos.<sup>182</sup> Com isso, é possível argumentar que a forma como era feito o transporte de carros e carroças em Salvador, estava alinhado com o aproveitamento que os senhores e proprietários de carroças fizeram para aproveitar e se readaptar a um sistema já constituído pelos africanos carregadores. Ou seja, possivelmente,

---

1988; ALGRANTI, Leila Mezan. **O feitor ausente**: estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro, 1808-1822. Petrópolis, Vozes, 1988; GRAHAM, Sandra Lauderdale, **Proteção e Obediência**: criadas e seus patrões no Rio de Janeiro, 1860-1910, São Paulo, Companhia das Letras, 1992; SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. **Negro na rua**: a nova face da escravidão. São Paulo, SP: Hucitec, Brasília, DF: CNPq, 1988.

<sup>180</sup> Mas não era uma tarefa simples, o escravizado tinha que trabalhar nas ruas vendendo todo o tipo de produto alimentar e tal, geralmente dominado pelas mulheres ganhadeiras, enquanto que os homens se dedicavam mais ao carregamento de mercadorias. Elas também poderiam ser alugadas para prestar algum serviço doméstico como cozinheira, ama de leite, ama seca, lavadeiras e outros.

<sup>181</sup> REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. Cia das letras, 2019. p.174-176.

<sup>182</sup> AHMS – Livro de Carros, Carroças e Carretas, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito (1877-1878).

parte dos veículos que circulavam pela capital era na verdade investimento de donos dos veículos, médios e pequenos, para obterem renda, sem necessariamente constituírem uma empresa formal. Em termos de comparação com a estrutura dos carregadores de cadeira, o historiador João Reis notou que no Rio de Janeiro o sistema de aluguel de cadeirinhas era feito por grandes empresários. Talvez, tal tendência tenha particularizado a experiência dos carroceiros e cocheiros baianos. O termo “ao ganho” pode se estender também para pensar as carroças, uma vez, que elas são as que aparecem em maiores quantidades de alugadores no *Almanaque da Bahia* de 1872 como podemos conferir no Quadro 1 que será apresentado mais adiante.

Portanto, ao que parece, foi grande o interesse dos donos de veículos nas mudanças, para além de apenas uma tentativa de substituir as cadeirinhas pelas carroças e carros. Uma vez que a continuidade da escravidão foi posta em dúvida, a estrutura do trabalho ao ganho dos carregadores foi aproveitada e imitada pelos senhores e donos de cadeirinhas que também se tornaram proprietários de carros e carroças. Isso pode ser observado de duas maneiras: primeiro, no perfil social dos trabalhadores, em sua maioria homens de cor livres, libertos e escravizados. E na relação de uma ocupação que se deu de forma triangular, de um lado o proprietário da carroça ou carro e de outro, o trabalhador. E na terceira ponta o freguês que aluga o veículo. É possível comparar com o trabalho ao ganho: o senhor, o escravizado e um terceiro que alugava o serviço. Com isso, notamos que além dos grandes empresários já estudados pela historiografia, havia, também, negociantes mais miúdos que souberam, assim como os grandes, acomodar o novo sistema de transporte sobre rodas com a relação de trabalho baseado no ganho. Sendo esta a principal característica da escravidão urbana, não deve ter sido difícil a adaptação. Adiante segue um quadro nominativo com variados alugadores de carros e carroças, inclusive uma mulher, Roza Joaquina de Oliveira.

Quadro 1 - Alugadores de Carros e Carroças, 1872 (total de 48 empresários)

ALUGADORES DE CARROS	
Albino José Maia	Rua do Canela
Companhia de Veículos Economicos	Rua de Baixo
Ernesto Coelho Pereira da Cunha	Largo 2 de Julho
Manoel José Dias	Estrada do Garcia
EMPRESÁRIOS DE CARROÇAS DE ALUGUEL	
Antônio Gonçalves Rodrigues	Beco dos Currais
Antônio Fernandes de Oliveira	Estrada da Quintas
Antônio José de Guimarães	Estrada do Paiva
Augusto José Martins	Ladeira do Coqueiro n. 11
Antônio da Silva	Rua das Mercês
Agostinho Machado	Ladeira dos aflitos
Augusto Pereira Carvalho	Rua do Canela
Antônio Anacleto Guimarães	Rua do Bom Gosto n.34
Antônio Martins Moreira Sena	Não informado
Carlos Benater	Estrada do Bom Gosto
Francisco da Cunha Maciel	Ladeira do Rio das Tripas
Francisco Gomes de Almeida Itaparica	Matadouro
Francisco José Florêncio	Estrada da Valla
Germano José do Sacramento Baraúna	Rua do Sangradouro
Henrique Behresny	Becco do Ignácio Capiro
José Joaquim Coimbra	Ladeira de Outeiros
João Cardozo da Silva	Ladeira dos Aflitos
Joaquim José Pereira de Castro	idem
Jacinto Netto	Rua das Mêrces
Joaquim Teixeira Diniz	Rua da Valla
José Luiz da Rocha	Largo da Palma n.46
José Francisco Devega	Não informado
José Alves Dias	Rua do São Miguel
João Manoel Cardozo	Estrada da Valla
José Marinho	Estrada da Valla
José Apolonio do Rego	Estrada da Valla

João Gonçalves Mamede	Rua dos Castro Neves
João Mauricio de Paiva	Rua da Lapa
José Lopes Cacharena	Fonte dos Barris
João Ribeiro Sanches	Rua dos Barris
Lourenço Justiniano de Santa Getrudes	Rua da Valla
Luiz Augusto de Mello Cardozo	Ladeira da Fonte de Santo Antônio
Luiz Augusto Tupinambá	Rua de São José
Manoel Francisco de Paula	Rua dos Dendezeiros
Manoel da Silva Porto	Ladeira do Campo Santo
Manoel das Fornas Vasques	Rua do Pharol
Manoel Cerqueira Lima	Estrada do Garcia
Manoel da Silva	Ladeira da Piedade
Manoel Claudiano de Andrade Silva	Largo da Soledade n.25
Manoel Fracisco da Costa	Estrada de Brotas
Olegário José Frutuoso	Ladeira do Campo Santo
Pedro José Padilha	Rua dos Dendezeiros n.94
Roza Joaquina de Oliveira	Ladeira da Palma n.10
Torquato de Cerqueira	Estrada do Garcia

**Fonte:** PIMENTA, Albino Rodrigues. Almanak Administrativo, Comercial e Industrial da Província da Bahia para o anno de 1873. Salvador: Typographia de Oliveira Mendes, 1872. p.14-20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/322>> Acessos em 08/11/2023 às 15:47.

Nesta extensa lista com 48 alugadores de carros e carroças, podemos ter uma noção do quanto estes veículos estavam sendo difundidos na capital baiana. Eles passaram a ser utilizados em variados serviços urbanos: na condução de pessoas doentes e enfermas, no diário recolhimento do lixo, no transporte de alimentos, dentre outras atividades. Todas estas questões serão melhor desenvolvidas ao longo deste trabalho. A partir desta lista, com o cruzamento dos dados foi possível obter um pouco mais de informações sobre estes negociantes. Tal destaque é significativo porque contribui para dimensionar as dinâmicas estabelecidas na atividade de transportes terrestres no contexto de crise do sistema escravista.

Nesse sentido, é interessante perceber as atividades do alugador de carroças Antônio Anacleto Guimarães. Em 1857, foi nomeado Subdelegado de Polícia da Freguesia do Pilar,

pelo Chefe de Polícia,<sup>183</sup> e tudo leva a crer que este fato foi rodeado de intrigas . Foram feitas as honras ao recente subdelegado, no jornal *Diário da Bahia*, em 02/11/1857:

**O novo subdelegado do Pilar.**

O novo subdelegado do Pilar. Honra ao Sr. Dr. chefe de policia. A nomeação que S.S. acaba de fazer do lugar de subdelegado do Pilar, é mais um ato que demonstra a inteireza de caráter deste honrado magistrado. Moço honesto, inteligente, bom cidadão e honrado a toda prova, tendo por único fanal a virtude, como é o Sr. Antônio Anacleto Guimarães, S.S. será num agente de polícia justiceiro e imparcial, modelo das autoridades policiais. Nem era possível que o homem que fora o anjo terrestre naquela freguesia durante as calamitosas dias da horrível epidemia da cólera ficasse em olvido. Nem era possível que depois de tantos anos de sofrimento, afim a freguesia do Pilar não achasse uma mão benéfica e popular que dirigisse os seus destinos policiais. A freguesia do Pilar exulta de prazer e nós damos os devidos parabéns se ao mui digno e honrado Sr. Antônio Anacleto Guimarães pela acertada escolha que o Sr. Dr. chefe de polícia acaba de fazer, nomeando a S.S. para subdelegado da, há muito, desditosa freguesia do Pilar.[...]<sup>184</sup>

O texto foi escrito por alguém que não identificou o nome, o desenrolar da narrativa é cheio dos elogios, mas o exagero transparece certa ironia. E a polêmica não para por aqui: o jornal *Diário da Bahia*, em 01/12/1857, publicou mais uma manifestação sobre Anacleto:

O homem vicioso é sempre ingrato. Enlutai-vos freguesia do Pilar!! Entrou em exercício de subdelegado dessa freguesia - Antônio Anacleto Guimarães!!!...Mesa de rendas provinciais, relatam ao [...] chefe de polícia o que ele já sabe por notícia do, Guaycuru, d 27 de novembro de 1855, dissipe a ilusão com que se absa da boa fé do magistrado nobre, o Sr. Dr. Justiniano Baptista Madureira. Homens honesto, inteligentes. e honrados fugi dessa freguesia!!!... fugi!!!... fugi!!!. M.<sup>185</sup>

Neste segundo texto a situação toda descambou para um tom ainda mais ácido e explícito. Mas não vamos esgotar por enquanto toda essa contenda. O que importa é notar o movimento do subdelegado que depois vai se tornar locatário de carroças. O interesse de Antônio Anacleto Guimarães pode ter começado em 1866. No livro de Matrícula dos Carroceiros, aberto neste mesmo ano, ele registrou 6 carroceiros, destes 5 eram escravizados e 1 não teve a condição revelada. Por outro lado, apesar de ele assinar as matrículas, parece que o mesmo não era o dono das carroças. Ao que tudo indica, ele fez o registro dos carroceiros

<sup>183</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 02/11/1857, p.3.

<sup>184</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 12/11/1857, p.3.

<sup>185</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 01/12/1857, p.3.



em nome de D. Maria Angélica do Espírito Santo. Desse modo, as carroças aparecem como “pertencentes” a ela.<sup>186</sup>

Outros personagens como: Ernesto Coelho Pereira da Cunha, Francisco da Cunha Maciel, Francisco Gomes de Almeida Itaparica e a Companhia de Veículos Econômicos serão apresentados no decorrer desta dissertação. Mas um nome empreendedor importante que merece destaque foi o de Roza Joaquina de Oliveira a única mulher a compor a lista dos alugadores.<sup>187</sup>

---

<sup>186</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

<sup>187</sup> Esta fonte já foi analisada por BRANDÃO. Silmária Souza. **No lar e no balcão**: as mulheres na praça comercial de Salvador (1850-1888). Salvador, dissertação de mestrado em estudos interdisciplinares sobre mulheres, gênero e feminismo (UFBA), 2007.

## 1.8 AS MARIAS E OUTRAS DONAS: MULHERES PROPRIETÁRIAS DE CARROS E CARROÇAS

Nem todas as mulheres negociantes tiveram a coragem de Roza Joaquina de Oliveira em se lançar, frontalmente, numa lista de empresários encabeçada por homens. É possível que muitas delas ficassem, por um tempo, nos bastidores de seus próprios negócios. Este pode ter sido o caso de Maria Angélica do Espírito Santo, ela parece ter pedido a Antônio Anacleto Guimarães, personagem visto anteriormente, em 03 de março de 1866, para registrar seus carroceiros, Albano, que não teve sua condição informada, os escravizados José, Manuel, Leopoldo, Luís e outro Manuel. Tal suposição se baseia no fato de que todos os veículos aparecerem como pertencentes a Maria Angélica do Espírito Santo. Mais tarde, por motivo que não sabemos, ela mesma registrou mais três carroceiros e tirou licenças para duas de “suas carroças”.<sup>188</sup> Em 02 de abril de 1869, D. Lepoldina Carolina G. de F registrou ela mesma seus dois escravizados que eram carroceiros de seus dois 2 carros.<sup>189</sup>

Ao que tudo indica, muitas mulheres assumiram os negócios financeiros da família com a morte dos cônjuges.<sup>190</sup> A Condessa Pereira Marinho, em 31 de outubro de 1888, tirou o licenciamento de uma carroça e de um carro, quase um ano depois do falecimento do seu marido, o Visconde Joaquim Pereira Marinho, em 1887.<sup>191</sup> Além disso, seu nome de inventariante no processo consta como “liquidante da sociedade Trilhos Urbanos da cidade de Santo Amaro”.<sup>192</sup>

A exploração deste serviço de veículos poderia ter urdiduras ainda mais emaranhadas. Por exemplo, Dona Antônia de Vasconcelos compareceu a Secretaria de Polícia, no dia 23 de março de 1869, “para a fim de matricular como carroceiros das carroças pertencentes ao José Alves de Vasconcelos os escravos Vicente, Manoel, africanos, e Laurindo, crioulo.” Percebe-se, a julgar pelo sobrenome em comum, que os proprietários tinham algum grau de

<sup>188</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873). AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Carros, Carroças e Carretas (1877-1878).

<sup>189</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

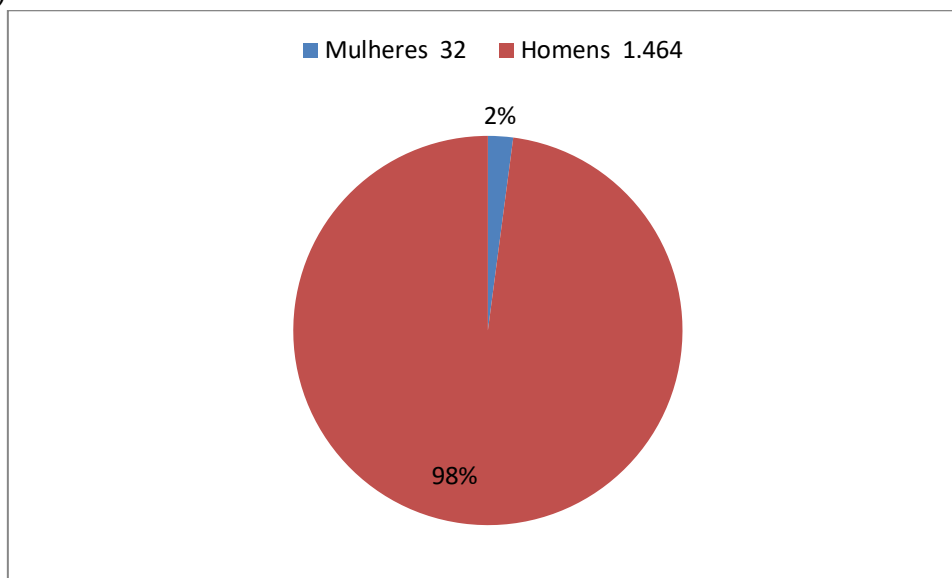
<sup>190</sup> Sobre o protagonismo das mulheres nas redes do comércio. Ver: BRANDÃO, Silmária Souza. **No lar e no balcão**: as mulheres na praça comercial de Salvador (1850-1888). Salvador, dissertação de mestrado em estudos interdisciplinares sobre mulheres, gênero e feminismo (UFBA), 2007 e MATTOSO, Kátia M. de Queiroz. **Bahia Século XIX**: Uma Província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.p. 535.

<sup>191</sup> Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes. **Joaquim Pereira Marinho**: Perfil de um contrabandista de Escravos na Bahia – 1828-1887. Dissertação de Mestrado (História Social). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, 1998. p.115.

<sup>192</sup> Diário da Bahia (BA), 25/12/1889, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/801097/2232>>Acessado em: 09/11/2023 às 00:10.

parentesco, e, que entraram em parceria, para, quem sabe, colocar tais carroças e trabalhadores cativos ao ganho nas ruas.<sup>193</sup> Isso denota, o quanto as mulheres estavam antenadas e interessadas nos negócios da exploração dos transportes.

Gráfico 3- Distribuição dos Registros de Licenças para Veículos por sexo, 1877-1890 (total de 1.496)



**Fonte:** AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Carros, Carroças e Carretas (1877-1890).

No quadro geral, a participação feminina, quando comparada com a masculina, era bem menor neste ramo de negócio de veículos. Ainda mais se tivermos em conta que parte destas licenças poderia ser para o transporte de uso pessoal e doméstico. De todo modo, 2%, ou seja, 32 mulheres já representou um avanço. Porque, em números comparativos com aquela primeira lista dos alugadores que apresentamos para o ano de 1872, que, apareceu apenas 1 mulher, que foi Roza Joaquina de Oliveira.

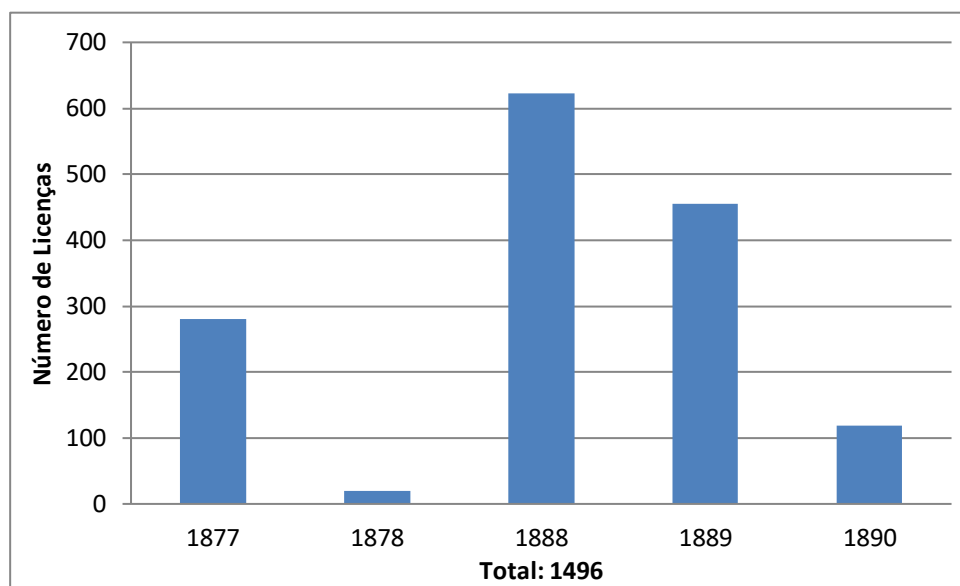
---

<sup>193</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

## 1.9 O MOMENTO DE MAIOR CONCENTRAÇÃO DAS CARROÇAS E CARROS

Levando em consideração a quantidade de trabalhadores matriculados, 713 entre 1866-1874, podemos dizer que houve mais tarde uma expansão na concentração de carroças e carros e carretas na Cidade. Isso porque os 2 livros de licenças localizados no Arquivo Histórico Municipal de Salvador apontam para um crescimento ainda mais significativo destes veículos no último decênio do século XIX.

Gráfico 4 - Frequência de Licenças para Carroças, Carros e Carretas, 1877-1890



**Fonte:** AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Carros, Carroças e Carretas (1877-1890).

Portanto, apesar do uso de veículos ter ocorrido de modo processual a começar pelo século XVIII, com crescimento ao longo de todo o XIX, os indícios indicam que a consolidação dos carros e carroças em Salvador aconteceu entre 1866-1874, conjuntura de abertura dos livros de matrículas de carroceiros e condutores, somados em 713 trabalhadores. Depois disso, estes veículos obtiveram um aumento vertiginoso alguns meses após a abolição do sistema escravista. No ano seguinte, embora tivesse uma leve queda, os números continuaram altos quando comparados com os períodos de 1877-1878, momentos ainda marcados pela escravidão, de acordo com os dados do gráfico 4, à medida que esta instituição ia perdendo força crescia a demanda por veículos.

Diante disso, a introdução dos veículos de rodas no centro urbano de Salvador e a tentativa de transição dos ombros para os veículos sobre rodas seguiram três caminhos.

Primeiro, da ostentação com os enterros feitos em seges, carros e carruagens. Segundo, com as proibições do comércio de escravizados, foi preciso pensar novas conformações para a manutenção da mão de obra braçal. Terceiro, a rentabilidade econômica e o reinvestimento de capitais auferidos com o tráfico de escravos foram transferidos para os serviços urbanos.<sup>194</sup> Nas próximas linhas, iremos revisitar o tema dos trabalhadores urbanos em Salvador, identificando a importância laboriosa das atividades desenvolvidas por carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores. Analisarei também a estrutura laboral e a forma de explorar este serviço, que como foi dito, reaproveitada e adaptada daquele esquema do trabalho ao ganho desenvolvido nas ruas pelos ganhadores africanos.

---

<sup>194</sup> Ver: AZEVEDO, Thales de; LINS, E. Q. Vieira. **História do Banco da Bahia**: 1858-1958. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1969. 271 p. (Documentos brasileiros (José Olympio) 132); PINHO, Wanderley. Cotegipe e seu tempo: primeira fase 1815-1867. São Paulo: Companhia Nacional, 1937. p.163-165; SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

**Capítulo 2:****ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NAS RUAS: PERFIL SOCIAL E A EXPERIÊNCIA LABORAL DE CARROCEIROS, COCHEIROS E BOLEEIROS****2. BREVE APRESENTAÇÃO DOS TRABALHADORES ATRÁVES DAS FONTES IMAGÉTICAS E O PANORAMA GERAL DOS MATRICULADOS**

Figura 6- Carroceiro, 1901

Fonte: Coleção privada, 1901.<sup>195</sup>

Esta imagem datada de 1901 mostra uma figura típica de um carroceiro com sua carroça. Geralmente eles transportavam qualquer coisa que lhes fosse designada por pagamento pelo carroto. Podemos observar no detalhe, o braço do carroceiro estendido em direção à carroça. No mesmo braço está enrolada, de maneira firme, a corda que puxa e direciona o animal. Ele poderia ser um homem de uns trinta e poucos anos. Como veremos, essa era a média de idade de uma parte considerável dos carroceiros. Sua indumentária, normalmente utilizada para o trabalho nas ruas, tinha uma aparência simples e surrada, apresentava também alguns remendos, revelando a tentativa de prolongar o tempo útil das roupas, já tão desgastadas pelo uso constante. Segundo a cronista Hildegardes Vianna, eles usavam “[c] alça e camisa feitos com pano de saco de farinha do Reino”, já para a proteção do sol forte da Capital baiana: “chapéu de couro cru”, enquanto que para os pés, “alpercatas”. Quanto ao instrumento de trabalho, a carroça apresenta características comuns, possui

---

<sup>195</sup> Agradeço imensamente a Daniel Rebouças pela indicação e disponibilização da imagem.

extremidades quadradas, podendo ser utilizada tanto para as cargas leves quanto para as pesadas. A contar pela sua abertura acima e o aspecto exaurido do burro, parece trata-se de um carroto de materiais de construção. Mas vamos avançar um pouco mais na análise, examinando as urdiduras que constituíram esta imagem. Para isso, vamos descrever parte do conteúdo textual contido no primeiro Livro de Matrículas dos Carroceiros de 1866 –1873.

Fica obrigado a não maltratar com pancadas demasiadas o animal ou animais do carro ou veículo sob sua direção, fazendo os andar somente a passo, ou a trote, de forma a não atropelar aos transeuntes; a não carregarem as carroças senão com o peso que o animal possa comportar; não montar nos varais dos carros que conduzem materiais. Fico outro sim a reformar sua matrícula anualmente.<sup>196</sup>

A partir da segunda metade do século XIX, carroceiros e cocheiros foram cercados de medidas policiais e fiscais que tendiam disciplinar e arrecadar recursos financeiros para a administração pública. A apreciação dessas medidas por parte da classe trabalhadora gerou muita indignação e resistência. Com o passar do tempo, eles tiveram que se adequar às medidas intrusivas dos órgãos repressores. Por exemplo, em relação à determinação de que “fica obrigado a não maltratar com pancadas demasiadas o animal ou animais do carro ou veículo sob sua direção”, é visível na fotografia que o carroceiro não carrega nenhum chicote, que poderia ser um instrumento muito utilizado a fim de obrigar o animal a andar com mais leveza, propiciando celeridade ao serviço. Além disso, os animais só podiam andar “a passo, ou a trote” para não atropelarem “os transeuntes”, também não era permitido aos carroceiros sentarem “nos varais dos carros que conduzem materiais”, ou seja, fica bem evidente que essas três restrições estão relacionadas ao objetivo de limitar a velocidade com que as carroças transitavam livremente nas ruas.

Neste sentido, a imagem acima é significativa, pois pode revelar algo sobre a disciplinarização dos trabalhadores prescrita no Livro de Matrículas de 1866. É possível que o impacto dessas medidas para os carroceiros tenha provocado perdas de renda, uma vez que

---

<sup>196</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873). Trata-se de uma regra fixa estabelecida em todo o livro. Esta fonte foi citada inicialmente por: PINHO, José. Ricardo. Moreno. **Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)**. 1. ed. Salvador: EDUNEB; Câmara Municipal de Salvador, 2016. Verificamos que apenas em dois trechos de toda a tese, Ricardo Moreno listou de forma sucinta partes do Livro de Matrículas dos Carroceiros. Com isso, diversos aspectos dessa fonte não foram levantados pelo autor, uma vez, que não era o foco de sua pesquisa. Por exemplo, o quantitativo dos matriculados, ele considerou a soma de 320. Entretanto, esses números não correspondem ao número real de trabalhadores. Pois o escrutínio que nossa pesquisa fez do Livro de Matrícula dos Carroceiros, constatou números quantitativos de trabalhadores mais avultados, 364 entre carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores.

eles ganhavam por carroto realizado. Assim, puxar o animal somente pela corda e não poder deixar a carroça correr, fazia com que a atividade ficasse mais dificultosa, morosa e lenta, e isso diminuía em muito a possibilidade dos trabalhadores fazerem mais entregas de materiais. Por outro lado, no caso daqueles que trabalhassem por um salário ou um soldo fixo, poderia tornar o trabalho menos desgastante, uma vez que, de forma mais frouxa, longe dos olhares impositivos dos senhores e patrões e com o pretexto de não poder “montar nos varais das carroças”, era de se imaginar que eles prolongassem o serviço, socializando nas ruas com outros companheiros e realizando outras tarefas de sua conveniência.



Figura 7 – Cocheiro de bonde, 1902



Fonte: Acervo postal Ubaldo, 1902<sup>197</sup>

Vamos analisar a imagem de um cocheiro que se apresenta, tal como o carroceiro, na sua rotina diária de trabalho. Primeiro, temos a percepção do cocheiro: trata-se de um trabalhador negro, presumimos que tinha entre 35 e 40 anos de idade, com suas vestimentas jeitosas. Estes trabalhadores estavam entre os principais responsáveis pelo movimento das pessoas entre a casa e o trabalho; suas indumentárias, que lembram uma farda, eram compostas por um boné, com as iniciais da companhia, uma camisa branca, um sobretudo preto, uma calça de mesma cor e possivelmente botas de couro. Em seguida, notamos o bonde, que parece estar na sua lotação máxima; à frente dele, podemos observar os animais que corriam mal equilibrados, puxando a carroceria que estava mais fora do que dentro dos trilhos. Logo acima, aparece a figura do cocheiro que se esforça para guiar o bonde, ao mesmo tempo em que controla os animais. Na parte de trás é possível ver os passageiros, todos sentados; a julgar pela seriedade apresentada em seus rostos, tais viagens deveriam ter um tom sofrível e até mesmo aventureiro. Essa atividade exigia dos cocheiros muita atenção e cautela na condução do bonde, do contrário a existência de todos ficaria em risco, pois um descarrilamento poderia ser fatal. Esta cena cotidiana nos ajuda a pensar como era o cotidiano de alguns cocheiros. Mas, também, assim como no caso do carroceiro, a entender o processo constitutivo de controle, disciplinamento e instrumentalização desses trabalhadores. Até

---

<sup>197</sup> A imagem parece ter sido registrada nas intermediações do bairro do Rio Vermelho.

mesmo o fardamento estava previsto e sugerido no Regulamento de 1881 - vamos voltar a isso depois com mais detalhes. Por ora, nas próximas linhas e seções, iremos traçar o perfil social dos trabalhadores através do levantamento dos matriculados realizadas de 1866 a 1874.

**Tabela 1- Composição geral dos matriculados por categoria de trabalho**

<b>Categoria</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
<b>Carroceiro</b>	290	40,6%
<b>Cocheiro</b>	59	8,2%
<b>Boleeiro</b>	31	4,3%
<b>Condutor</b>	19	2,6%
<b>Aprendiz</b>	2	0,28%
<b>Não informado</b>	312	43,8%
<b>Total</b>	713	100,0

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

Esta Tabela 1 demonstra como as atividades de transporte estavam divididas por categoria de trabalho. Por se tratar de dois livros de matrículas com características próprias e ao mesmo tempo semelhantes, alguns dados ficaram imprecisos. Por isso, no sentido de constituir amostras de dados mais precisas os 312 trabalhadores que não tiveram suas categorias profissionais especificamente declaradas, mas que eram ligados ao transporte, conservamos seu registro no cômputo geral. Isso equivale a 43,8% de um total de 713 trabalhadores.

Quanto às profissões apresentadas: carroceiros 40,6%, cocheiros 8,2%, boleeiros 4,3%, condutores 2,6%, e aprendizes 0,28%, são nomenclaturas usadas no sentido de

distinguir os trabalhadores a partir da função destinada. Sabemos que embora as diferenciações funcionassem socialmente, na verdade existia uma ligação que unificava todas as categorias, independentemente das relações de trabalho ou do veículo utilizado: o ato de transportar gente, produtos e coisas dentro do circuito da cidade. Em comparação com a quantidade dos habitantes de Salvador na época, tais números se mostraram significativos, pois conforme demonstrou Kátia Mattoso, a população de Salvador de 1866-1872 era constituída de 108.138 habitantes. A partir disso calculamos que os 713 trabalhadores do transporte com veículos representavam em média 6,59%, no quadro geral de moradores na capital.<sup>198</sup> Destes, como vimos, os carroceiros e os cocheiros apresentam o maior número. A alta incidência destes trabalhadores pode estar atrelada à maior ramificação de ofícios praticados por eles. Neste sentido, as próximas páginas serão dedicadas a demonstrar a dimensão das atividades laborais que eram desenvolvidas nas ruas de Salvador.

---

<sup>198</sup> MATTOSO, Kátia M. de Q. **Bahia**: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo/Salvador: Hucitec/Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

## 2.1 “SE NÃO TIVEREM OFÍCIO, OU MEIO DE VIDA, PUXEM CARROÇAS PARA GANHAR O PÃO”<sup>199</sup>: OS CARROCEIROS E SUAS DIVERSAS ATIVIDADES NAS RUAS

Como observamos na Tabela 1, na distribuição das categorias, os carroceiros se destacam com a porcentagem de 40,6% do total de trabalhadores listados. Isso significa que eles eram maioria em proporção, com 290 registros declarados. Em dicionário do século XIX, o termo carroça significava “coche grande” “carro comprido de grades”. Já o carroceiro era aquele que “guia a carroça”. Desse modo, a atividade é nomeada por associação ao instrumento utilizado para executar o trabalho que é nesse caso: a carroça.<sup>200</sup> Isso corrobora o argumento do Paulo Terra, quando afirma que o diferenciava carroceiros de cocheiros era o veículo de trabalho.<sup>201</sup> Para Ana Maria Moura, o pouco letramento dos carroceiros os colocava em uma posição menor em relação aos cocheiros alfabetizados.<sup>202</sup> Embora escrevesse no século XX, a escritora baiana Hildegardes Vianna, em uma de suas crônicas sobre os carroceiros, nos fornece um retrato de como a falta de acesso ao letramento marcava a vida social destes trabalhadores. Segundo Vianna, “pais e professores, apavorados com a aparente falta de futuro dos jovens, quando as repressões e castigos esgotavam, lançavam a pergunta – ‘O que é que você quer ser? Carroceiro?’. Diante da crueza da pergunta e dos ares depreciativos, fica evidente que na visão da cronista “para ser carroceiro não eram pedidos estudos apurados”. É provável que tendo isso como determinante, afirmou categoricamente que “ser carroceiro era ocupar um degrau bem baixo na escala das profissões.” Esta afirmativa era baseada na perspectiva de uma sociedade “bacharelesca”, com imensa desigualdade social, em que o saber do cotidiano construído na própria experiência laboral não fazia o menor sentido para a cronista.<sup>203</sup> Isso é bastante revelador de como a sociedade baiana via estes trabalhadores urbanos. Mesmo reconhecendo que “[...] o carroceiro não era um ser desprezível. A maioria era rude nas maneiras, difícil do trato e de linguagem desabrida. Mas

<sup>199</sup> O Satanaz (BA), 1881, p.2. Disponível: <<http://memoria.bn.br/DocReader/826570/2>>\_Acessado em: 31/05/2023 às 23:29.

<sup>200</sup> PINTO, Luiz Maria da Silva. **Dicionário da Língua Brasileira** por Luiz Maria da Silva Pinto, natural da Província de Goyaz. Na Typographia de Silva, 1832.

<sup>201</sup> TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro?**: Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870). Dissertação de Mestrado: Niterói. UFF/ICHF, 2007.

<sup>201</sup> TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores**: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). Tese de Doutorado: Niterói. UFF/ICHF, 2012.

<sup>202</sup> MOURA, Ana Maria. **Cocheiros e Carroceiros**: homens livres no rio de senhores e escravos. São Paulo: Hucitec, 1988.

<sup>203</sup> Sobre o caráter racista e sexista presente nas crônicas de Hildegardes Vianna. Ver: CORREIA, Simone de Jesus. **As trabalhadoras negras nas crônicas de Hildegardes Vianna**: Um levantamento sobre as suas relações de trabalho e família no espaço urbano de Salvador durante a primeira República. Trabalho de Conclusão de curso em Licenciatura da História Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2016.

nunca se poderá desmentir a sua utilidade, o papel importante que desempenhavam na vida cotidiana da cidade.” Pois eram eles que guiavam:

[...] a carroça do Desinfetório que removia para o isolamento os doentes de moléstias contagiosas, a carroça que transportava os defuntos anônimos e sem dono, a carroça do lixo, a carrocinha que apanhava cachorros vadios, passando pelas carroças do leite, da verdura e outras [...] que seria da Cidade sem elas?<sup>204</sup>

Vale ressaltar que ‘o povo não vive de teorias’<sup>205</sup>. Portanto, os carroceiros não precisavam de um letramento formal para ter inteligência e perspicácia suficiente para exercerem sua atividade. Assim, estes homens proporcionavam que a cidade tivesse ares mais salubres, ruas mais limpas, que os doentes fossem transportados e, em alguns casos, até tivessem algum conforto, e que a alimentação chegasse às casas das pessoas, inclusive daqueles que discriminavam o seu modo de ser no mundo. Apesar disso, vimos através do relato da cronista Hildegardes Vianna que existia uma diversidade de atribuições laborais que poderia ser feita pelos carroceiros. Quanto a isso, fizemos uma investigação mais detalhada das principais funções realizadas por eles: o asseio das ruas, a condução de carne, e na locomoção de mortos e doentes.

---

<sup>204</sup> VIANNA, Hildegardes; AZEVEDO, Thales de. **A Bahia já foi assim: crônicas de costumes**. Salvador, BA: Itapuã, 1973. (Coleção Baiana.).

<sup>205</sup>Ver capítulo 11 de GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade**: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

## 2.2 CARROCEIROS DA LIMPEZA DAS RUAS

Em 22 de fevereiro de 1872 o dia amanheceu nebuloso. Era para ser mais um dia comum e pacato para o carroceiro Aleixo, porém, em meio a tantos trastes e tralhas que o carroceiro recolhia das ruas, deparou-se com um objeto aparentemente de valor e o colocou na carroça com certo cuidado e zelo. O carroceiro era natural da Bahia, de cor parda, idade presumível entre 20 e 24 anos, não conheceu pai e nem mãe, e declarou que não sabia ler e escrever. Em depoimento ao chefe de Polícia, Aleixo declarou que passava pela Estrada Nova com sua carroça recolhendo “dejetos impudicos” quando encontrou um pano. O promotor público de Salvador assim narrou o episódio: “[Aleixo] fora encontrado, na Baixa do Sapateiro, tendo em uma das mãos ocupada em apertar a garganta de José Clemente, e a outro, com um chicote, procurando dar-lhe, o que não conseguiu em razão de ter sido obstado pelo Inspetor”. Encaminhado ao Chefe de Polícia “acompanhado de muitas pessoas”, declarou que, “horas antes, o denunciado espancara o preto de nome Victor Marcos que se achava presente [...]”.<sup>206</sup>

O fato é que o embrulho encontrado por Aleixo não passou despercebido aos olhares de alguns transeuntes. Desse modo, não demorou muito a aparecer Victor Marcos a reclamar da tal peça encontrada pelo carroceiro. Mas Aleixo se recusou a entregar o objeto, e, essa atitude ocasionou uma briga generalizada que se estendeu até a Baixa dos Sapateiros, onde Aleixo foi detido pelo Inspetor. Na versão do carroceiro, ele “não quis fazer por ignorar se era dele [Victor Marcos] ou não, em virtude do que o mencionado preto dirigiu-se para ele respondente com um pau”, e, para se defender, “tomou o pau e com cinturão trazia servindo-se dele de chicote para açoitar o burro que conduzia com a carroça com ele deu chicotadas no referido preto”, com este “ato algumas pessoas, que não sabe quem seja correram atrás dele respondente para pegá-lo chegando a Baixa dos Sapateiros”.<sup>207</sup>

---

<sup>206</sup> APEB – Seção Judiciário, Processo crime: Lesões Corporais, 18 de março de 1872, 9/352/09

<sup>207</sup> APEB – Seção Judiciário, Processo crime: Lesões Corporais, 18 de março de 1872, 9/352/09.



Figura 8 – Carroceiro e a carroça de lixo em meados do Século XX



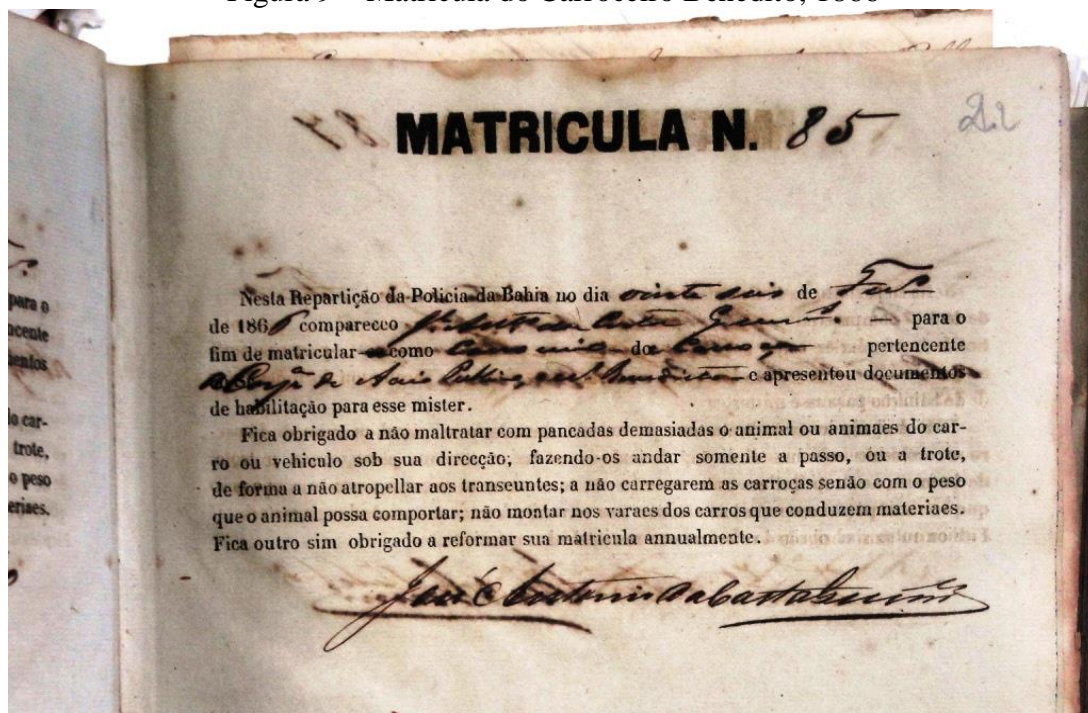
Fonte: IGHB – jornal A Tarde.

Chama a atenção, na história de Aleixo, o fato de a briga ter ocorrido nas ruas, seu lugar de trabalho. Na imagem acima, nota-se um carroceiro, uniformizado com a carroça do lixo ao lado; tal representação nos ajuda a contemplar, ainda que distante no tempo, como era o universo deste trabalhador. As riquezas de detalhes que iremos acompanhar, mais adiante, desta experiência, revelam diversas de questões sociais conflituosas. É significativo frisar que, para a população trabalhadora, as ruas poderiam ser um palco privilegiado para a explosão de sentimentos mais recônditos, como o preconceito, a indiferença e o orgulho. Isso porque as ruas eram como um campo aberto, que todos compartilham e utilizam, e os trabalhadores que ali exerciam suas atividades precisavam muitas vezes demarcar aquilo que os individualizava diante dos outros que também ocupavam o mesmo espaço.

Por ora, deixamos por aqui as desventuras de Aleixo. Vamos voltar, apesar das muitas linhas passadas, aos dados da Tabela 1 em que vimos a composição por categoria de ocupação dos trabalhadores do setor locomotivo. Nela constatamos que os carroceiros correspondiam à porcentagem de 40,6% (290). Destacaremos, nesta seção, aqueles que trabalhavam no setor de

limpeza, sobretudo os que foram matriculados pelo Primeiro Empresário do Asseio da Cidade, o Major José Antônio da Costa Guimarães.<sup>208</sup>

Figura 9 – Matrícula do Carroceiro Benedito, 1866



**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873)

Na imagem acima, de 26 de fevereiro de 1866, encontra-se o registro do Benedito, o primeiro carroceiro matriculado pelo empresário da companhia de limpeza, o Major José Antônio da Costa Guimarães. A ocupação, nome e a condição de escravizado são as únicas informações registradas sobre este trabalhador. Mas como vamos verificar no quadro n. 5, com duas exceções, esta era a forma padrão pela qual os carroceiros do asseio foram matriculados pelo Major José Antônio da Costa Guimarães. Benedito não foi o único a ser matriculado neste mesmo dia, pois mais 16 companheiros de lida, quase todos também escravizados, com exceção de Manoel Santa Rita que não teve sua condição revelada, tiveram que comparecer à Secretaria de Polícia naquele dia. Talvez o empresário quisesse poupar tempo e tratou logo de realizar a fastidiosa tarefa de uma só vez. Além disso, certamente tinha urgência em ver os trabalhadores partirem para a limpeza das ruas. Por isso, quis evitar problemas com os fiscais e a polícia, como a que aconteceu uma década antes com o seu escravizado africano Cosme, preso após ser encontrado nas ruas fora de hora. O mesmo

<sup>208</sup> Ver: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX.** Rio de Janeiro: Versal, 2005; NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador. Aspectos sociais e urbanos do século XIX.** Salvador: Edufba, 2007.



proprietário precisou pagar uma multa pela soltura. Ademais, ao que parece, era um homem impiedoso, pois mandou aplicar 200 açoites no mesmo Cosme, justificando “ser o referido escravo bastante desobediente e não sendo a primeira noite que se acha na rua depois do toque de recolher”. Acrescentou que isso serviria de exemplo a outros.<sup>209</sup> Percebe-se que durante estes 10 anos, o Major José Antônio da Costa Guimarães mantivera sua posição de senhor de escravos, o número de escravizados matriculados por ele, em 1866, demonstra tal fato. Não encontramos nos arquivos vestígios sobre o aumento ou a diminuição da sua escravaria neste interim. Em relação ao tratamento de castigos dado aos seus escravizados, certamente pode ter arrefecido, pois a partir do ano de 1866 as discussões sobre a emancipação dos escravos, adquiriram atenção mais profícua.<sup>210</sup>

---

<sup>209</sup> Correspondência recebida de José Antônio da Costa Guimarães ao Chefe de Polícia com pedido de soltura do escravo africano Cosme preso em: 31/07/ 1857. APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 6320, Correspondência recebida sobre: escravos, passaportes, habilitação para obter passaportes, justificação de domínio, justificação de identidade, captura, pedido de soltura (1856-1857). Fonte citada também por João José Reis em: Reis, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. p.27.

<sup>210</sup> Com isso, diversos projetos foram apresentados à sala do trono Imperial. Assim sendo, a proposta apresentada por José Antônio Pimenta Bueno ganha notoriedade. Ver: CHALHOUB, Sidney. **Machado de Assis, historiador**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2003. CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte**. São Paulo, Companhia das Letras, 1990; CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Quadro 2 – Carroceiros do Asseio das ruas Matriculados por José Antônio da Costa Guimarães

Nomes	Condição	Cor
Benedito	Escravizado	-
Cirilo	Escravizado	-
Eduardo	Escravizado	-
Fortunato	Escravizado	-
Germano	Escravizado	-
Herculano	Escravizado	-
José	Escravizado	-
Luís	Escravizado	-
Manoel	Escravizado	-
Manoel Santa Rita	-	--
Martiniano	Escravizado	-
Nicolau	Escravizado	-
Pelegrino	Escravizado	--
Salustiano	Escravizado	-
Seviano	Escravizado	-
Eusébio	Escravizado	-
Inácio	Escravizado	-
Pedro [...]	-	-
Justino Pereira dos Santos	-	-
Severo Francisco	-	-
Niete Galvão Higino	-	-
Antônio Eusébio	-	Branco
Joaquim [...]	-	Crioulo
Bernardo Alves do Nascimento	-	-
Jerônimo Pereira Carinhanha	-	-
Pedro Batista de João	-	-
Severino da Silva Xavier	-	-
Antônio Eusébio	Escravizado	-
<b>Total de 28 trabalhadores</b>		

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914. Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1873)

A partir de 1865, houve descontinuidade em relação ao registro dos trabalhadores. O quadro 2 com os matriculados para a limpeza das ruas mostra que a categoria tornou-se mais diversificada em termos de condição social.<sup>211</sup>Provavelmente, a emancipação dos africanos

<sup>211</sup> Cabe esclarecer que em períodos anteriores a 1865, foram os africanos livres incumbidos de realizarem a tarefa de limpar as ruas, ao menos entre 1854 e 1864. Nesta ocasião, identificamos um quadro com 23 trabalhadores africanos livres. APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Câmara Municipal de Salvador, Maço 1404, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1857-1859).

livres, em 1864,<sup>212</sup> tenha contribuído para isso, pois não podendo contar mais, exclusivamente, com o labor destes trabalhadores, demais alternativas contidas no Regulamento da Limpeza desde 1855 até então engavetadas pelas autoridades, precisaram ser postas em prática em meados da década de 1860.<sup>213</sup>

Contudo, quando analisado mais de perto o perfil social, percebemos que em sua maioria é composto por escravizados. Pois da totalidade de 28 matriculados, 17 foram declarados escravos, enquanto que 11 supostamente sejam livres: provavelmente, uma vez anotado, ao longo das diversas páginas do livro de matrículas, a situação dos escravos e libertos, é de se supor que os demais fossem livres. Ao mesmo tempo, é possível conjecturar que os espaços vazios demonstrados no quadro fossem também de libertos que se declararam livres. Este é o padrão do primeiro Livro de Matrícula dos Carroceiros. Como anunciamos antes, tem algumas diferenças comparando-o com o segundo Livro de Matrículas.

Considerando a situação precária dos africanos livres e dos escravizados, manteve-se em partes a correlação em empregar nestes serviços os indivíduos que estavam nas classes mais baixas da pirâmide social. Certamente a baixa remuneração, o expressivo desprestígio da atividade, empurravam os africanos, os escravizados crioulos e os mais pobres para os trabalhos mais pesados e desqualificados.

---

<sup>212</sup> Sobre a emancipação dos africanos livres ver: Afonso Bandeira Florence, “**Entre o cativo e a emancipação**: a liberdade dos africanos livres no Brasil 1818-1864”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2002).

<sup>213</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Câmara Municipal de Salvador, Maço 1403, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1856-1857).

### 2.3 CARROCEIROS DE CONDUÇÃO DE CARNE VERDE<sup>214</sup>

A Condução de Carne Verde também foi mais uma atividade realizada com frequência pelos carroceiros, uma vez que o uso de carroças e carros era obrigatório para este fim.

Figura 10 - Carrego no lombo de burro



Fonte: AHMS – Diário de Notícias 28/06/1975.

A imagem deste trabalhador circulou no *Diário de Notícias*, já em 1975. Não conseguimos identificar o compositor da foto, podemos presumir que era um fotógrafo do próprio periódico. A julgar pela composição do acervo pesquisado por nós no Arquivo Histórico Municipal de Salvador, chamou a nossa atenção o fato deste jornal possuir diversas fotos do dia a dia da cidade. Mesmo pertencente a um momento um pouco posterior ao estudado nesta dissertação, estas fontes imagéticas contribuem para refletirmos sobre o modo como determinadas atividades eram compostas na segunda metade do século XIX. Neste sentido, os periódicos e documentos manuscritos relacionados ao carrego de carne verde, uma vez cruzadas com imagens, nos possibilitaram compor o cenário do transporte de carne verde em Salvador, durante a segunda metade do século dezanove.

Em 1857, uma Postura da Câmara Municipal determinava que:

Fica desde já proibida a condução da carne verde do matadouro público para talhos ou açougues, as costas de animais, devendo ser feita em carros ou

---

<sup>214</sup> De acordo com a Kátia Mattoso, a “carne verde (de boi)” pode ser considerada gênero de primeira necessidade. Ver: MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia: a Cidade do Salvador e Seu Mercado no Século XIX.** São Paulo: Hucitec. Salvador. Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978. p.300-301.

carroças com grades levantadas sobre o leito, e pendurados os quartos das reses de modo que fiquem separados uns dos outros, cobertos com encerados, lavados diariamente os referidos carros e carroças: penas de 30\$000? reis pela infração.<sup>215</sup>

Esta postura demonstra a forma que comumente era feita a condução de carne. E ao mesmo tempo, concebe mudanças. Pois a proibição de carregar “carne nas costas de animais”, podendo ser transportadas apenas por meio de carroças e carros, indica que era através desses animais que era realizado o transporte de carnes. Como vimos na imagem n.7, há um burro que carrega em seus lombos um objeto de madeira que servia para proteger a carga. É presumível que as reses fossem conduzidas dessa maneira no século XIX, antes, claro, da proibição estabelecida na postura acima. Para melhor exemplificar isso, observemos o trecho noticioso do jornal *A Verdadeira Marmota*, em 31 janeiro de 1852:

Parte Oficial.

Continuando a observar este governo o desmazelo e porcaria, com que do curral da matança vem para os talhos públicos, *as carnes verdes conduzidos por chagados burros e lazarentos cavalos*, sem que estes estejam primeiramente cobertos, para evitar que o suor, cabelos e podridões das feridas se identifiquem com aquele objeto que nos serve de alimento, acrescentando o virem os quartos de carnes descobertos, sujeitos a que dos sobrados os meninos traquinos sobre eles cusparam e expostos as moscas, talvez saídas de sobre pestilentas podridões: ordena portanto, este governo a V.v. mm., deem as providencias para que se evite semelhante desleixo. Deus guarde a V.v. mm. Palácio do Governo da Verdadeira Marmota Universal Brasileira 29 de janeiro de 1852 – O Vice-presidente. Srs. presidente, e mais vereadores da câmara N. Senhora.<sup>216</sup> [grifos nossos]

Como podemos notar, o tom é de reclamação. A queixa está relacionada à forma como “as carnes verdes” eram conduzidas para os talhos. Assim, a matéria nos faz crer que havia falta de cuidado no transportar do alimento, pois as carnes ficavam expostas: aos machucados dos próprios animais que as carregavam, as moscas e as cusparadas dos “meninos traquinos”. Diante disso, o redator chamava atenção das autoridades da cidade para esta questão. Para

<sup>215</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Câmara Municipal de Salvador, Maço 1404, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1857-1859).

<sup>216</sup> *A Verdadeira Marmota* (BA), 31/01/1852,p.1. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/815756/341>> Acessado 10/09/2022 às 15:08.

Richard Graham, “[d]evido à topografia da cidade, não é de surpreender que os quartos fossem transportados do matadouro para os açougues não em carroças, mas em lombo de cavalo e mula.”<sup>217</sup>

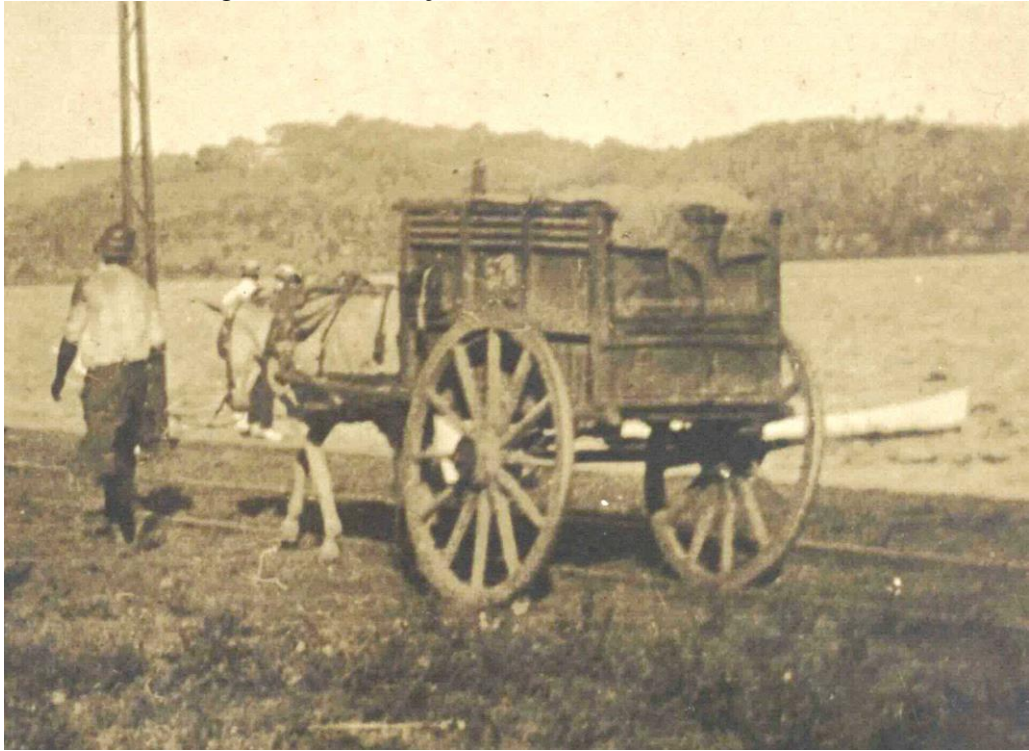
Por outro lado, em 1848, o Presidente da Província João José de Moura, em uma fala sobre a condução de gado, apontou que “[...] o melhoramento em uns lugares e abertura em outros da estrada que desta Cidade vai ao Juazeiro, proporcionando- a ao trânsito de carros, sobre os quais com muito mais vantagens do que sobre as costas dos animais podem ser conduzidos os gêneros.”<sup>218</sup> O teor do pronunciamento denota que houve iniciativa de melhorar as condições do fornecimento dos gêneros alimentares. Neste sentido, a abertura de estradas novas e caminhos novos favorecia o uso de carros e carroças. Certamente isso demandava também uma quantidade significativa de carroceiros e condutores para guiarem os veículos. Segundo o historiador Rodrigo Freitas Lopes, o gado depois de abatido no Matadouro Público “era(m) encaminhado(s), em carros puxados por cavalos, aos talhos das diversas Freguesias de Salvador.” Ainda conforme o demonstrado por este autor, os lugares de abate de gado e distribuição de carne verde, eram localizados primeiro na Rua das Hortas nas imediações do São Bento, depois na década de 1850 foi transferido para o Campo do Barbalho, e, finalmente, a partir 1873, funcionou no Engenho do Retiro.

---

<sup>217</sup> GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade**: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860.). São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2013. 458 p.

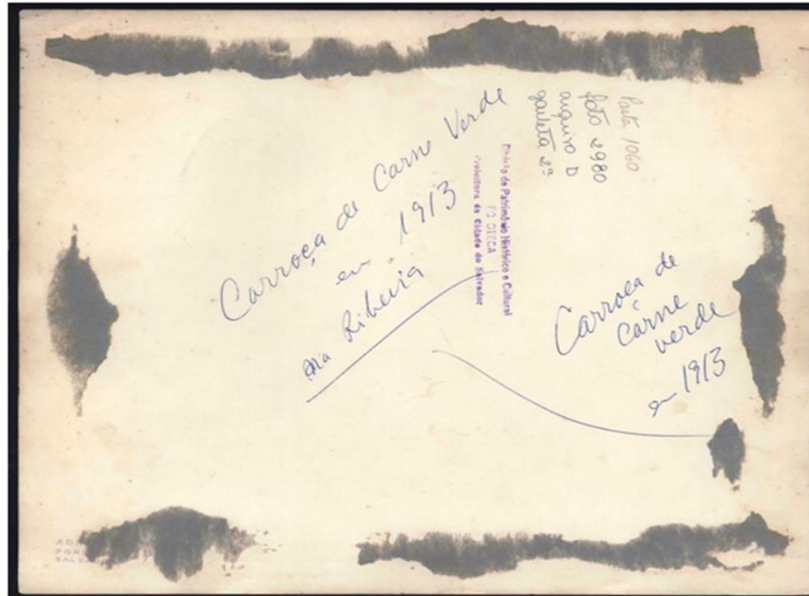
<sup>218</sup> Apud, Rodrigo Freitas Lopes, "**Nos Currais do Matadouro Público**: O abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)" (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2009), p. 30. [Grifos do autor].

Figura 11 – Carroça de Carne-verde (frente), 1913



Fonte: AHMS – 1913.

Figura 12 – Carroça de Carne-verde (verso), 1913



Fonte: AHMS – 1913.

Nesta outra imagem, em frente e verso, notamos uma carroça destinada à carne verde, é possível observar algumas características contidas na postura analisada. Como no trecho em específico: “devendo ser feita em carros ou carroças com grades levantadas sobre o leito e pendurados os quartos das reses de modo que fiquem separados uns dos outros, cobertos com

encerados”. Desse modo, podemos ver refletido na imagem estes mesmos caracteres: as grades levantadas se referem à caixa que reveste a carroça, o leito é a tábua em que o revestimento é colocado, por fim, a carroça recebe uma espécie de lona que a cobre completamente e que deveria ser encerada, ou seja, era preciso utilizar algo que vedasse da entrada de ar. Talvez, toda essa preocupação com a manipulação das carnes no processo de sua condução estivesse relacionada a uma tentativa de prevenção de possíveis contaminações ao alimento. Neste caso, possivelmente os carros e as carroças eram os veículos mais apropriados para isso. Mas, além disso, era também preciso contar com trabalhadores experientes no conhecimento das principais ruas, vias e atalhos do perímetro urbano. Também era preciso saber manobrar e conduzir animais e veículos. Essa tarefa não era tão simples quanto parece, pois a falta de prática do trabalhador poderia ocasionar danos físicos e materiais alheios. Situações do cotidiano demonstram isso, como no caso de Manoel, escravizado, crioulo, preso, em agosto de 1868, quando passava pela Freguesia da Conceição, “por estar conduzindo uma carroça causando estragos nas propriedades e atropelando”<sup>219</sup>, enquanto que o português Paulo Augusto Correia de Carvalho machucou a “africana liberta Joana Machado da Boa Vista de 80 anos de idade, mendiga, gravemente ofendida no crânio pelo tombo de uma carroça de que era condutor”<sup>220</sup>. Já o boleiro “Thomaz, escravizado, pardo, foi acusado “por ter quebrado com o carro que dirigia a guarita do Arsenal da Marinha”<sup>221</sup>; caso semelhante ocorreu com a Pantaleão, escravizado, crioulo, “por motivo de dano praticado com a carroça que dirigia pelo Distrito de Santo Antônio”<sup>222</sup>. Enfim, dezenas de outros casos assemelhados transcorriam nas ruas. Isso demonstra a importância de um trabalhador habilidoso na arte de conduzir o veículo e controlar os animais, uma vez que tais incidentes poderiam onerar os senhores e patrões, bem como os carroceiros e cocheiros que tentavam habilmente se lançar por conta própria nesta prestação de serviços que se formava.

Infelizmente, não consegui identificar de modo específico os trabalhadores que dirigiram os carros e as carroças destinadas exclusivamente à condução de carne verde. É provável que eles estejam matriculados nos livros junto com os demais carroceiros, cocheiros e condutores. Porém, não encontrei a especificação dessa atividade, como ocorreu a exemplo

---

<sup>219</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 2960-1, Correspondência recebida dos Chefes de Polícia (1868).

<sup>220</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 2955, Correspondência recebida dos Chefes de Polícia (1862).

<sup>221</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 2960, Correspondência recebida dos Chefes de Polícia (1866).

<sup>222</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 3139-33, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1866).



dos carroceiros do asseio das ruas. Deste modo, a primeira pista mais contundente que encontrei no que diz respeito aos condutores de carnes, foram as Posturas Municipais, que puderam ser analisadas junto com as imagens, mesmo que de um período posterior.<sup>223</sup>

Nestas fontes, a identificação dos trabalhadores nos escapa. Porém, os possíveis senhores e patrões apresentam-se com mais evidência. Assim, conseguimos especificar três donos de açougues que também possuíam empresas de aluguel de carroças. O primeiro, é Francisco Gomes de Almeida Itaparica que, em 4 de outubro de 1877, pagou à Câmara Municipal o valor de 90 mil reis referentes as licenças de 9 carroças.<sup>224</sup> Passando-se alguns dias, em 30 de outubro, na rua da soledade, freguesia do Santo Além do Carmo, morreu de “moléstia interna”. Seu escravo Joaquim, carroceiro, foi declarado como “filho natural da Costa da África”, contando ter 55 anos de idade; provavelmente, ele era empregado na condução de tais veículos.<sup>225</sup>

De acordo com a quantidade de carroças registradas denota-se tratar-se de um comerciante grande. Neste mesmo ano e mês, ele pediu a Câmara Municipal: “licença para continuar com seus talhos ao mercado dos Mares”.<sup>226</sup> De fato, Francisco Gomes de Almeida Itaparica já era um comerciário experiente na praça quando anunciou, em 1872, o seu açougue, localizado nos Mares<sup>227</sup>. Ele também aparece na lista de “Empresários de Carroças de Aluguel”. Neste último caso, o endereço registrado foi o Matadouro.<sup>228</sup> A ligação destas três informações demonstrou que, possivelmente, parte destas carroças foi utilizada para a condução de carnes do Matadouro Público para os Açougues. Pois, parecia bastante conveniente, uma vez que as carroças poderiam servir tanto para o uso do açougue do próprio Francisco Gomes de Almeida Itaparica, quanto para o aluguel das mesmas a outras casas

---

<sup>223</sup> Estamos cientes de que estas fontes possuem questões complexas e que muitas vezes podem não corresponder plenamente as práticas sociais cotidianas. Por outro lado, constatamos que estas mesmas fontes quando analisadas a contrapelo tem muito a nos esclarecer, sobretudo ao que tange os trabalhadores urbanos. A segunda pista foram as fotografias, a principal questão problemática da documentação, estar relacionada ao tempo, uma vez que as imagens identificadas são posteriores ao nosso período de estudo. Apesar disso, para a nossa surpresa, foi possível perceber o reflexo da postura relacionado ao transporte da carne verde, formulada na segunda metade do século XIX, refletida na imagem do início do século XX, constatamos assim características muito aproximadas. Isso ameniza um pouco o fato de não ser possível determinar de modo nominativo os sujeitos sociais que eram os condutores de carne.

<sup>224</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Livro de Carros, Carroças e Carretas (1877-1878).

<sup>225</sup> AHMS – Livro de Registro Civil de óbitos da Freguesia Santo Antônio Além do Carmo, (1877-1879), Óbito de Joaquim, 30/10/1877.

<sup>226</sup> Correio da Bahia (BA), 31/10/1877, p. 2. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/303488/1196> Acessado 28/08/202 às 19:14.

<sup>227</sup> Alamanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 20. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/819255/328>> Acessado em: 27/08/2022 às 15:22.

<sup>228</sup> Almanak Administrativo, Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 53. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/819255/303>> Acessado em: 27/08/2022 às 15:10.

comerciais ou pessoas avulsas que precisassem transportar carnes do Matadouro Público, que nesta época funcionava nos Campos do Barbalho.<sup>229</sup>

Além disso, as movimentações de serviços urbanos desenvolvidas por este comerciante eram conectadas. Em 1854, ele já possuía um açougue na Calçada. No ano seguinte se anuncia como “empresário de obras públicas”, ao obter um contrato, como se lê abaixo:

[...] 16 de março de 1855 foi contratada entre a câmara municipal desta capital e o cidadão Francisco Gomes de Almeida Itaparica a construção de uma praça de mercado na Freguesia dos Mares, e que pelas clausulas 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> do contrato, aprovado pela assembleia provincial, a primeira era obrigada a não permitir dentro da zona compreendida entre S. Francisco de Paula, Baixa do Bomfim e Engenho da Conceição a vendagem de carne verde, peixe, farinha, cereais, frutas e verduras fora do dito mercado, que ficaria em usufruto ao segundo por 19 anos [...]<sup>230</sup>

Percebe-se que Francisco Gomes de Almeida Itaparica possuía boas relações com os dirigentes políticos. O que lhe permitiu, provavelmente, avançar com seu negócio em três frentes. Primeiro como “empresário de obras públicas”, podemos conjecturar que participou da “construção de uma praça de mercado na Freguesia dos Mares”. Depois, em 1855, montou outro açougue neste mesmo local. Por fim, fazia parte do grupo de “Empresários de Carroças de Aluguel”.

O segundo comerciante que foi possível destacar, entremeava a atividade de locatário de carroças com a de proprietário de açougue era Francisco da Cunha Maciel. No primeiro momento, seu nome aparece como fiscal parcial e fiscal geral de variadas localidades do perímetro urbano, como Itapagipe, Areal de Cima, Portão da Piedade e Praça de São João, neste último, também estava o seu açougue. Para termos melhor essa dimensão, listamos, no Quadro abaixo, os trabalhadores registrados por ele no Livro de Matrícula dos Carroceiros, 1866-1873.

---

<sup>229</sup> De acordo com Rodrigo Freitas Lopes, somente, em 1873, foi inaugurado o Novo Matadouro Público no Engenho do Retiro. "**Nos Currais do Matadouro Público: O abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)**". Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2009.

<sup>230</sup> Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia (BA), 1878, p.23. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/238961/2639>> Acessado em: 28/08/2022 às 19:50.

Quadro 3 – Trabalhadores Matriculados por Francisco da Cunha Maciel (número total de carroceiros15)

Nome	Categoria Trabalho	Condição	Tipo de Veículo
Noé [...]	Carroceiro	Escravizado	Carro
Manoel	Carroceiro	Escravizado	Carro
Trajano	Carroceiro	Escravizado	Carro
Elias	Carroceiro	Escravizado	Carro
Constantino	Carroceiro	Escravizado	Carro
Aurélio	Carroceiro	Escravizado	Carro
Pedro	Carroceiro	Escravizado	Carro
Inácio	Carroceiro	Escravizado	Carro
Leocadio	Carroceiro	Escravizado	Carro
Ariane	Carroceiro	Escravizado	Carro
Feliciano	Carroceiro	Escravizado	Carro
Romão	Carroceiro	<i>Não informado</i>	Carro
Antônio	Carroceiro	<i>Não informado</i>	Carro
Benedito	Carroceiro	<i>Não informado</i>	Carro
Rufino	Carroceiro	<i>Não informado</i>	Carro

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiros (1866-1873).

Como podemos visualizar no Quadro 3, 15 carroceiros foram matriculados por Francisco da Cunha Maciel. Possuir uma frota de quinze carros ou carroças poderia significar um bom negócio naquele momento, uma vez que, durante a segunda metade do XIX, houve maior diversificação dos meios de condução de objetos e pessoas que pouco a pouco foram se consolidando. É também perceptível que a maioria dos trabalhadores era de cativos (11). No mesmo quadro, visualizamos que apenas 4 carroceiros não tiveram a condição revelada, dando a entender que talvez fossem livres ou libertos, embora presumo que possam ser escravizados também, porque não apresentaram o sobrenome. Ao considerar que no cômputo de 713 trabalhadores somente 24% dos matriculados eram escravizados, nota-se que este empresário tinha um capital de grande soma investido nesta forma comercial. Além disto, o preço da mão de obra escravizada nesta época tornou-se elevado, devido à proibição do tráfico transatlântico.

Contudo, de modo geral, poderíamos inferir que parte dos carroceiros matriculados por Francisco da Cunha Maciel, em 03 de fevereiro de 1866, fossem empregados na condução de carnes do seu açougue. Entretanto, esta afirmação não pode ser feita sem a devida ressalva de um detalhe que ainda não foi possível esclarecer. Embora tivesse assinado a matrícula de 15 trabalhadores, observamos ao lado dos termos “matricula-se como carroceiro do carro pertencente”, o nome da “Sr<sup>a</sup>. D. Antônia Maria. S[...] Coimbra”. Devido à falta de fonte correspondente, não conseguimos identificar a relação de “Sr<sup>a</sup>. D. Antônia Maria. S[...] Coimbra” com Francisco da Cunha Maciel.<sup>231</sup> Ao mesmo tempo, o fato de ele constar no Almanak Administrativo, Commercial e Industrial, como “Empresário de Aluguel de Carroças” denota sua relação com o ramo locomotivo.<sup>232</sup>

O terceiro, Paulino Pinheiro Requião constou na “Relação dos contratos de locação de trinta e três talhos com diversos proprietários.” Assim, em 1867, era “locatário” de um talho que funcionava em “uma casa pertencente a irmandade do SS. Sacramento de São Pedro Velho”, pagando “150\$000 [mil réis]” de aluguel. Um ano antes disso, no dia 26 de fevereiro de 1866, matriculou 4 condutores e 1 carroceiro, sendo 1 forro e 4 escravizados, provavelmente para dirigir suas 5 carroças que fariam o trajeto da condução de carnes entre o matadouro e o talho “situada ao Cabeça”.<sup>233</sup>

Estes empresários exemplificam e evidenciam o quanto os proprietários dos açougues necessitaram da função desempenhada pelos carroceiros na condução de carne verde. Como salientou Richard Graham, “transportar a carne para os açougues numa cidade conhecida por suas ladeiras exigia esforço e planejamento extras.”<sup>234</sup> Assim, os comerciantes citados, Francisco Gomes de Almeida Itaparica e Francisco da Cunha Maciel, perceberam a possibilidade de convergir as atividades de venda de carne verde com a de aluguel de carroças.

---

<sup>231</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiros (1866-1873).

<sup>232</sup> Almanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/328>> Acessado em: 04/09/2022 às 17:03.

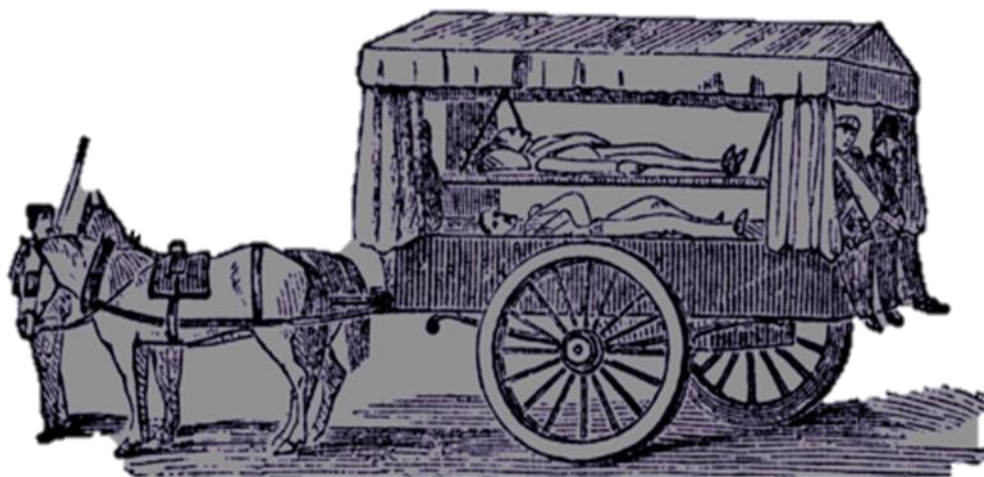
<sup>233</sup> Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 1867. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/4870>> Acessado em 30/08/2023 às 15:59; APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiros (1866-1873).

<sup>234</sup> GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade**: das vendedoras de rua a reforma liberal Salvador, 1780-1860. São Paulo: Companhia das letras, 2013. p.187.

## 2.4 CARROCEIROS DE CONDUÇÃO DE GENTE ENFERMA, DOENTE E DESFALECIDA

Para finalizar as atividades realizadas pelos carroceiros nas ruas, identificados em diferentes fontes, como o livro de matrículas, gravuras e teses médicas, destacamos as carroças e os carros de conduzir gente enferma, doente e falecida. Retratamos também a ambiência das ruas em que uma diversidade de pessoas era encontrada em seu último sopro de vida.

Figura 13 – Transporte de doentes.



**Fonte:** História da Medicina. Disponível em: <https://blog.jaleko.com.br/historia-da-medicina-a-origem-das-ambulancias/><sup>235</sup>

Na imagem acima, conseguimos ter um vislumbre do que seria um carro ou uma carroça de transporte de enfermos. Ao lado dos cavalos, temos o condutor. Já ao fundo surgem mais duas pessoas, possivelmente trata-se de dois enfermeiros, talvez fossem também agentes da polícia com o objetivo de controlar a forma de como estava sendo feita o traslado dos doentes que poderiam ter sido acometidos por doenças contagiosas.

A tese médica de Arthur Osorio de Aguiar Pinto sobre o tratamento da peste, de 1910, descreve como era ser acompanhado em um destes carros para a transposição dos doentes de suas casas até o hospital:

Ao penetrar no calabouço ambulante, carro destinado à remoção de pestoso, senti logo um mal-estar geral, devido a sua péssima acomodação. Quando os animais magrizelas se puseram em marcha, fustigados pelo chicote, choque

---

<sup>235</sup> Imagem editada e adaptada.

sucessivos, sincrônicos, com os solavancos do veículo, comecei então a experimentar. Como consequência destas repetidas sensações veio à exacerbação de todos os sintomas [...]. Durante o meu trajeto da rua do Fogo ao Hospital, que durou cerca de 3 horas, mandei por várias vezes o boleiro refrear os animais, afim de me aliviar um instante dessas dores cruciantes e intoleráveis. Finalmente cheguei a Monte Serrat, porém, já num estado quase inconsciente. E, digo, sem exagero, que no decorrer da minha moléstia foi a fase da remoção a mais martirizante.<sup>236</sup>

Neste relato, bastante descritivo, fica demonstrado a relação com a imagem que descrevemos, a exemplo dos animais, o trabalhador boleiro que conduz o carro, o chicote, a acomodação do doente. Além do mais, podemos observar o ponto de vista do paciente, como a sensação de desconforto diante dos ‘solavancos do veículo’ e da lonjura da viagem realizada da sua casa na Rua do Fogo até ao hospital de isolamento no Monte Serrat.

Na quarta-feira de 15 de agosto de 1877, a folha jornalística O Monitor trouxe em primeira capa o anúncio de óbito de um importante negociante da Capital baiana:

**Óbito** – Faleceu ontem pela madrugada o negociante Jovino Pereira Coelho da Cunha sócio do estabelecimento de carros de aluguel de que é proprietário a firma Cunha & C.

O finado era geralmente estimado.

Era irmão de nossos amigos Srs. Aureliano Pereira da Cunha e Ernesto Pereira da Cunha

Deixa viúva e filhos.

Nossos pêsames a Exma. família.<sup>237</sup>

Jovino Pereira Coelho da Cunha, branco, 34 anos, vivia de negócio e morreu de “febre tísica”.<sup>238</sup> Chamou nossa atenção, de acordo com o noticiário do óbito, o fato de ele e seus irmãos possuírem um “estabelecimento de carros de aluguel”. Dessa maneira, os irmãos estavam ligados tanto pelo sangue quanto pelo negócio. O membro mais proeminente desta família era Ernesto Pereira Coelho da Cunha.<sup>239</sup> Prova disso, é que ele conquistou os cargos

<sup>236</sup> Arthur Osorio de Aguiar Pinto. **Tratamento da Peste**. Dissertação apresentada a Faculdade de Medicina da Bahia, em 15 de outubro de 1910. p.16-17. O médico transcreve a experiência contada por seu amigo Raimundo Mattos.

<sup>237</sup> O Monitor (BA), 15/08/1878, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/1393>> Acessado em: 22/09/2022 às 9:40.

<sup>238</sup> Correio da Bahia (BA), 30/08/1877, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/303488/978>> Acessado em: 24-09-2022 às 23:47.

<sup>239</sup> Ele matriculou numerosos cocheiros no Livro de criados de 1887. Ver: Barreto, Marina Leão de Aquino. **"Criada, não, empregada!"**: contrastes e resistências sob a vigília dos patrões na regulamentação do trabalho doméstico livre ao final do século XIX em Salvador. 2018. 162 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, 2018.

de mordomo e mesário da Santa Casa Misericórdia, até 1892, quando pediu demissão.<sup>240</sup> Assim como também, fazia parte da Irmandade Nossa Senhora das Angústias, na posição de zelador.<sup>241</sup> Exerceu a função de mesário no Seminário dos Órfãos.<sup>242</sup> Diante disso, podemos inferir que a participação de Ernesto Pereira Coelho da Cunha em tão numerosas irmandades, possivelmente estivesse alinhavada à ideia de construir uma rede de clientes para o aluguel de seus carros e carroças funéreas. Todavia, ao que tudo indica seu principal freguês foi o Governo da Província. Observemos o pedido de pagamento do valor que o empresário ia auferir pela condução de cadáveres e doentes:

[...] Chefe de Polícia

Ernesto Pereira Coelho da Cunha, precisa que v.s.<sup>a</sup> lhe mande pagar a quantia de um conto e cinquenta mil réis, Rs 1:050\$000,? provenientes de *carros que conduziram* variolosos para o Hospital do Barbalho, e *carrocinhas que conduzirão cadáveres* do mesmo Hospital para o Cemitério como consta da conta junto.

P.[eço] a V.S.<sup>a</sup> se digne ordenar do pagamento [grifos nossos].<sup>243</sup>

Três dias depois, do pedido de Ernesto Coelho da Cunha Pereira, por correspondência o Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães pede ao Presidente da Província, Conselheiro Theodoro Machado Freire Pereira da Silva:

[...] que se digne de mandar pagar pela verba competente ao negociante Ernesto Pereira Coelho da Cunha a quantia de 1: 050\$000 réis, importância conforme a conta junta, de transportes de variolosos e indigente para a enfermaria no Barbalho e condução dos cadáveres dos ali falecidos e enviados para as autoridades policiais para os cemitérios desta cidade.<sup>244</sup>

<sup>240</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1858, p. 146–147. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/1330>> Acessado em: 25/09/2022 às 12:32; Jornal de Notícias (BA), 21/06/1892, p.1 <<http://memoria.bn.br/DocReader/222216/855>> Acessado em: 25/09/2022 às 02:32

<sup>241</sup> O Monitor (BA), 22/08/1878, p.1. Disponível: <http://memoria.bn.br/DocReader/704008/2570> Acessado em: 25-09-2022 às 01:53. Segundo Annie Larissa Garcia Neves Pontes. **Irmandade do Senhor Bom Jesus dos Passos**: festas e funerais na Natal oitocentista. 2008. 124 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2008. “Ao zelador competia a limpeza da igreja, bem como dos andadores e imagens dos santos. Era também o responsável pelas opas, mantos, castiçais e bandões. Fazia parte do serviço do zelador cuidar do bom funcionamento da igreja e decorá-la de acordo com a ocasião.” p.22. Ver também: Sara de Oliveira Farias. **Irmãos de cor, de caridade e de crença**: A Irmandade do Rosário do Pelourinho na Bahia. Século XIX. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1997. (Dissertação de Mestrado em História).

<sup>242</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1862, p. Disponível em: 165<<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/2863>> Acessado em: 25/09/2022 às 12:50.

<sup>243</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-76, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1886-1888).

<sup>244</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-76, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1886-1888).



Pelo visto, o Presidente da Província não se fez de rogado e tratou de pagar ao Ernesto Pereira Coelho da Cunha pela condução dos enfermos e dos cadáveres. Prova disso, é que em outro momento que varíola grassou na capital, o mesmo empresário, novamente prestou o serviço de condução e aparece mais uma vez, cobrando o seu dinheiro:

**Governo da província** – requerimentos despachados pelo governo da província em 7 maio de 1889.

[...]

Ernesto Pereira Coelho da Cunha: pedindo pagamento de 60\$000 de condução de cadáveres do hospital do Barbalho - Remetido ao Sr. inspetor da tesouraria de fazenda para mandar pagar<sup>245</sup>

Estes pedidos, de Ernesto Pereira Coelho da Cunha, contribuem para contextualizar a maneira em que era feita a condução dos doentes e mortos em períodos epidêmicos. Foram nestes momentos também que a literatura, embora em passagens sucintas, descreveu os carros e as carroças utilizadas para este fim. Essas raras passagens nos permitem acessarmos este cotidiano.

[...] chocalhando e aos solavancos: uma parelha descia a rua poeirenta, correndo em grande velocidade, num trote desenfreado. *Dois cavalos brancos e magros eram impelidos pelo chicote de um negro velho, de libré, com uma sobrecasaca bordada prateada, e que ofegava em cima de um dos cavalos. Sobre duas rodas de uma carroça sacudia uma caixa poeirenta, pintada com uma cruz branco-fosco. Era a morte amarela que desfilava, e o seu condutor negro levava, alegremente, para a sepultura, a caixinha de madeira com o depositário vazio da alma.* Assim é que a morte, na Bahia, se dirige para o cemitério. [grifos nossos].<sup>246</sup>

O Príncipe Maximiliano Habsburgo em sua passagem pela Bahia, em 1860, esteve atento a tudo que acontecia nas ruas, fossem no que envolvia a morte ou a vida – no caso, comentava uma morte por febre amarela, poderia ter sido o caso do fazendeiro Manoel Antônio da Silva Duarte, que depois de um ano deste fato, no dia 10 de março de 1861, morreria desta mesma doença. Era um homem “branco com idade de 50 anos, natural e morador na Vila Nova da Rainha, casado com Dona Maria Ermiliana de Souza”. Sepultado no Cemitério do Campo Santo, o seu cortejo fúnebre foi “acompanhado a sege”.<sup>247</sup> Voltando ao trecho acima citado, podemos ver uma contundente e rara descrição de um condutor de

<sup>245</sup> Diário da Bahia (BA), 09/06/1889, p.1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/801097/1641> Acessado em: 25/09/2022 às 01:37.

<sup>246</sup> HABSBURGO, Maximiliano de. **Bahia 1860**: esboços de viagem. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1982. p.84.

<sup>247</sup> ACMS – Livro de óbitos 1858- Jan-1866, Nov- da Freguesia do Pilar, Número do Filme: 0004717509. p.46. Disponível: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-KSQR-C?wc=M78M-2WG%3A369568701%2C370824601%2C370887401&cc=2177272>> Acessado em: 18/11/2023 às 23:58.



carroça funerária: o perfil é de um homem negro, idoso, vestido “de libré, com uma sobrecasaca bordada e prateada”. Também tenta descrever o sentimento do trabalhador, “levava, alegremente, para a sepultura, a caixinha de madeira”, essa suposta alegria é vista pelo viajante como bestializada. Além do mais, ao relatar sobre uma carroça fúnebre, mostra como estas começaram a ser usuais, durante o século XIX, desse modo, não era mais difícil de ver carroças constantemente indo e vindo realizando numerosos serviços urbanos. Já para a cronista baiana Anna Ribeiro de Góes Bittencourt, o que chamou a atenção foi a resistência de algumas pessoas, quando podiam, em utilizarem tais veículos:

Quando não morriam todos da casa, às vezes um pai ou marido mais animoso cavava uma sepultura em um lugar mais reservado da habitação e enterrava o ente querido *para não vê-lo ir na carroça pública e ser atirado a vala comum*, na [...] promiscuidade em que em que aí ficavam os restos do homem de mérito, da virgem pura, da mulher virtuosa, como os do assassino, do malfeitor, de todos esses serem que são opróbio da humanidade.<sup>248</sup>

O contexto narrado por Bittencourt é o da epidemia de cólera morbo que grassou na Bahia, de forma mais contundente, entre 1855-1856.<sup>249</sup> Em momentos críticos como este a legislação regulava os cemitérios e os enterros em geral, tentando vigiar mais de perto as formas de condução dos doentes e mortos com o intuito de evitar que o contato entre estes e os sãos e os vivos, evitando assim novas possíveis contaminações da doença.<sup>250</sup> O temor, neste momento, da “*carroça pública*”, esteve relacionado a perda da individuação do falecido quando “*atirado a vala comum*”. Esta forma de mentalidade moral revela que nem a doença nem a morte superavam as barreiras construídas nas relações sociais.

A resistência que a escritora observou estava relacionada ao Ato de 3 de setembro do Presidente da Província Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, visando “regularizar o serviço nas diversas freguesias em relação aos socorros que se tem de prestar aos enfermos necessitados e acercar da pronta inumação dos cadáveres,”. O parágrafo 4.º regulava “os serviços dos enterramentos, quer em relação à retirada dos cadáveres das casas e lugares em que se acham para os carros, quer a condução dos mesmos para o respectivo cemitério.”<sup>251</sup>

---

<sup>248</sup> Bittencourt, Anna Ribeiro de Goes. **Longos serões do campo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. v.2.p.141.

<sup>249</sup> David, Onildo Reis. **O inimigo invisível: a epidemia do cólera na Bahia em 1855-56**. Salvador: UFBA (Dissertação de Mestrado), 1993.

<sup>250</sup> IGHB – Biblioteca Ruy Barbosa, COLLECÇÃO das **Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa e Regulamentos do Governo da Província da Bahia, sancionadas e publicadas no ano de 1856**. Bahia: Typographia Constitucional de França Guerra, 1865.

<sup>251</sup> Ruy, Affonso. **História política e administrativa da cidade do Salvador**. Salvador, BA: Beneditina, 1949. 664 p. (Evolução histórica da cidade do Salvador; v.1).

Retomando ao enterro de Jovino Pereira Coelho da Cunha, como vimos, ele não era nenhum indigente para ser conduzindo por uma carrocinha. Certamente, em seu cortejo cerimonioso tenham sido utilizadas diversas carruagens e carros pomposos para o acompanhamento até sua morada derradeira, uma vez que esta família alugava estes veículos para este fim. Rituais fúnebres com estas características não era mais novidade em Salvador, pois desde finais do século XVIII, muitas pessoas estavam gradualmente fazendo o uso das seges para o carregamento dos seus defuntos.<sup>252</sup>

Por outro lado, como já constatamos no caso dos mais pobres a situação era bem diferente, pois: “Nem lhes facilita a morte, isto é, o acesso aos cemitérios locais.”<sup>253</sup>

Lima Barreto, neste trecho do seu romance *Clara dos Anjos*, expressa a dificuldade que as pessoas pobres cariocas enfrentavam para enterrarem os seus mortos. Em outra passagem do mesmo texto, o autor narra um episódio em que o uso de uma carroça foi necessário para carregar o morto em que:

Houve, [...] uma ocasião, que o corpo não chegou a seu destino. Beberam tanto, que o esqueceram no caminho. Cada qual que saía da venda, olhava o caixão e dizia: Eles que estão lá dentro que o carreguem. Chegaram ao cemitério e deram por falta do defunto. ‘Mas não era você que o vinha carregando?’ – perguntava um. ‘Era você’ – respondia o outro; e, assim, cada um empurrava a culpa para o outro. Estavam cansadíssimos e semiembriagados. *Resolveram alugar uma carroça e ir buscar o camarada falecido*, que já tinha duas velas piedosas a arder-lhe a cabeceira. E o pobre homem, que devia receber dos amigos aquela tocante homenagem, *dos camaradas levarem-no a pé ao cemitério, só recebeu a meio, pois, o resto do caminho para a última morada, ele a fez graças aos esforços de dois burros, que estavam habituados a puxar carga bem diferente e muito menos respeitável* [grifos nossos].<sup>254</sup>

Lima Barreto descreve que mesmo após uma vida de lida, a labuta da população pobre e trabalhadora continuava até a despedida final. Os companheiros, talvez inebriados pela tristeza da perda, já não conseguiam lidar com o peso do defunto, alugaram então uma carroça para terminar o serviço. Lima Barreto nos apresenta uma síntese de como se realizava, ao menos na segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do XX, a condução de corpos falecidos no Rio de Janeiro.

<sup>252</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa**: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. 357 p. Através do levantamento dos dados contidos nos Livros de Óbitos das Freguesias de Salvador no final do XVIII e todo o XIX, é possível perceber este fenômeno.

<sup>253</sup> BARRETO, Lima. **Clara dos Anjos**. 12. ed. São Paulo: Ática, 1998. p.73 (Bom livro).

<sup>254</sup> BARRETO, Lima. **Clara dos Anjos**. 12. ed. São Paulo: Ática, 1998. p.74 (Bom livro).

No caso da capital baiana do século XIX, segundo João Reis, existia não muito distante da zona urbana, o cemitério do Campo da Pólvora, onde se enterravam os africanos novos, os escravizados abandonados por seus senhores, e outras pessoas consideradas indigentes. Tal cemitério era administrado pela Santa Casa de Misericórdia, que enviava para lá os doentes que morriam em seu hospital nas condições sociais já citadas. Contudo, em 1844, “todos os doentes do hospital da Santa Casa e os escravos levados no banguê passaram a ser enterrados nas covas comuns do Campo Santo.” Ao mesmo tempo, se as valas comuns ficavam à disposição daqueles que comprovavam sua pobreza e indigência<sup>255</sup>, para os endinheirados criaram-se carneiros, mausoléus e pomposo sistema de carros fúnebres, dos quais exploraremos adiante na seção sobre os cocheiros de carros fúnebres.<sup>256</sup>

A construção do Cemitério do Campo Santo no ano de 1836 parece ter dimensionado e popularizado o maior uso de carroças e carros para transportar gente falecida. Uma vez que o cemitério ficava em um ponto distante das áreas centrais da cidade, foi necessário aos empresários ofertar o serviço de condução. Ficou estipulado o valor de 2 mil réis para alugar uma carroça funerária, “independente da distância”.<sup>257</sup> Este último termo denota que em qualquer parte da cidade que fosse encontrado corpos “Mortos solitários e abandonados”<sup>258</sup>, podiam ser encaminhados em carroças para os cemitérios. Ao analisar as ocorrências diárias das delegacias de polícia, nota-se que era comum morrer nas ruas.

Mesmo porque, muitas pessoas não tinham tempo ou recursos para deixar heranças. O testamento era uma forma de mostrar a última vontade da pessoa, como ela queria repartir seus bens e o planejamento das suas exéquias. João Reis demonstrou a forte preocupação e cuidado que os baianos tinham em ter uma boa morte. A mentalidade da época estava encrustada em um modelo de morte barroca europeia. Com base neste costume, a linha que separava os mortos dos vivos era bastante tênue. Pois o hábito de enterrar os indivíduos nas

---

<sup>255</sup> De acordo com o Regulamento dos cemitérios de 1856: “Art. 9.º Terão sepulturas grátis nos Cemitérios Públicos, e na falta em quaisquer cemitérios: §1.º. Os pobres (mediante atestado dos párocos) quem por sua indigência são os ditos párocos obrigados a encomendar gratuitamente. §2.º. Os supliciados, quando não reclamados por seus parentes e amigos, e os presos pobres mediante Atestado da Autoridade Policial. §3.º. Os cadáveres achados em qualquer lugar Público, quando não lhes dê, sepultura e mediante atestado do Pároco, da Autoridade ou qualquer Agente desta.” IGHB – Biblioteca Ruy Barbosa, **COLLECCÃO das Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa e Regulamentos do Governo da Província da Bahia, sancionadas e publicadas no anno de 1856**. Bahia: Typographia Constitucional de França Guerra, 1865.

<sup>256</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa**: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. p.338.

<sup>257</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa**,: p.300. Cabe contextualizar que a criação deste cemitério se deu em meio ao farfalhar tempestivo de protestos das irmandades terceiras e o “populacho da arraia miúda”, que colocaram o cemitério abaixo no mesmo ano da inauguração. Este evento ficou conhecido como a cemiterada.

<sup>258</sup> ARIÈS, Philippe. **História da morte no ocidente**. Rio de Janeiro: Saraiva p.272, 2012.

igrejas ou próximas a elas, os deixavam não só próximos aos santos como também das pessoas que frequentemente iam à igreja. Para este mesmo autor, existia muito temor em morrer “solitário e abandonado”, quando o indivíduo percebia a aproximação inevitável da morte, recorriam à companhia de outras pessoas e até pagavam para não morrerem sozinhas.<sup>259</sup> No caso das pessoas que passaram pelo infortúnio de morrer nas ruas de forma solitária, possivelmente, tiveram seus corpos transportados em carroças pouco ornadas para aquele momento fúnebre.

Diversos são os motivos para que corpos mortos e insepultos fossem encontrados pelas ruas. Tal infortúnio poderia estar ligado a uma morte repentina, inesperada. Nas Portas da Ribeira, Timóteo Felix da Guia, crioulo, “faleceu, caindo instantaneamente morto na rua, de uma apoplexia fulminante.” Em seus bolsos foram encontrados “diversos papeis, e a quantia de 276\$00 rs e duas chaves”, mostrando que ele não havia se planejado para este momento.<sup>260</sup> Na Freguesia do Santo Antônio, Margarida, africana liberta, “em trânsito por aquele distrito caiu e faleceu repentinamente.”<sup>261</sup> Joaquim, africano liberto de 80 anos, “que vivia de esmolas”, morreu de velhice dentro do Trapiche do Julião.<sup>262</sup> O africano liberto Francisco de Britto, faleceu “pela manhã repentinamente estando trabalhando no Armazém dos negociantes Moreira e Irmão e Companhia.”<sup>263</sup>, na Conceição da Praia.

Na Rua das Laranjeiras, Antônio Pereira Cirilo “sucumbiu repentinamente”, devido a um “ataque de congestão cerebral.”<sup>264</sup> Também faleceu da mesma circunstância, Pepino, africano, escravizado do Barão do Rio Vermelho.<sup>265</sup> Já o africano Paulo escravizado, faleceu na rua no dia 8 de dezembro, devido “a uma apoplexia fulminante. Neste mesmo dia, “um mendigo, cujo nome se ignora, que tendo saído do Hospital da Misericórdia se recolheu no quartel da cavalaria, onde pedira um agasalho para passar a noite e aí faleceu [...] de gangrena em um braço.” É bem provável que morrer na rua fosse mais tranquilizador do que na

---

<sup>259</sup> REIS, João José. **A morte é uma festa**. Reis cita o caso de um padre que deixou dinheiro em testamento para uma mulher e sua filha cuidaram dele nos seus derradeiros momentos de sopro de vida.

<sup>260</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-39, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1869).

<sup>261</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2966, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1870-1871).

<sup>262</sup> Idem APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maços 3139-43, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1871).

<sup>263</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2966, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1870-1871).

<sup>264</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2993, Correspondência recebida dos Delegados de Polícia (1860-1865).

<sup>265</sup> Idem.

indiferença do hospital.<sup>266</sup> Desavenças e acerto de contas também resultaram em mortes no ambiente da rua. No Beco Tomás de Aquino, na Freguesia de São Pedro, depois de fortes discussões, Ovidio, crioulo, escravizado, carroceiro, deu uma cabeçada que resultou na morte do africano Domingos, pedreiro e também escravizado.<sup>267</sup> As fontes não retratam os motivos que levaram estes dois trabalhadores a protagonizar tamanho e acalorado bate-boca, talvez a inimizade tivesse relação com suas diferenças étnicas e, no momento mais colérico, deu no que deu. Enfim, fato é que o carroceiro Ovidio desapareceu, deixando o corpo de Domingos estirado no beco já sem vida.

Muitos corpos sem nome apareceram no mar, como o cadáver de uma mulher crioula que pela manhã “apareceu boiando defronte do Trapiche Barnabé”<sup>268</sup>. Em outro ponto, não muito distante, as “7 horas da noite apareceu boiando em frente ao Cais Dourado” o corpo de um africano, escravizado. Nas duas situações as mortes foram causadas por asfixia por submersão.<sup>269</sup> No caso do africano liberto Mariano “tentou suicidar-se por afogamento.”<sup>270</sup> Da mesma maneira, fez Maria José da Costa Pimentel “uma moça branca, de cerca de 30 anos de idade, moradora da rua dos Capitães”, motivada por “moléstias e desgostos”, por volta das 3 horas da madrugada “atirou-se ao mar”.<sup>271</sup>

Por outro lado, morrer na água poderia não ser uma escolha, uma vez que os afogamentos involuntários eram bastante comuns, pois muitas atividades laborais dependiam dos espaços aquáticos para sua realização, a exemplo das lavadeiras, aguadeiras, dos carroceiros de carroças de pipa. Embora a população de cor fosse habilidosa em nadar, pois, segundo a observação do vice-cônsul inglês James Wetherell, que viveu 15 anos na Bahia:

---

<sup>266</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2965, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1850-1871).

<sup>267</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-41, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1870).

<sup>268</sup> Correspondência do Chefe de Polícia ao Vice-Presidente da Província Francisco José da Rocha, 24/08/1871, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2965, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1850-1871).

<sup>269</sup> Correspondência do Chefe de Polícia ao Presidente da Província Desembargador João Antônio de Araújo Freitas Henriques, 21/12/1871, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2965, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1850-1871).

<sup>270</sup> Correspondência do Delegado em expediente Francisco Liberato de Mattos ao Presidente da Província Antônio Joaquim da Silva, 14/07/1864, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2993, Correspondência recebida dos Delegados de Polícia (1860-1865).

<sup>271</sup> Correspondência do Delegado em expediente Francisco Liberato de Mattos ao Presidente da Província Desembargador Antônio da Silva Gomes, 13/07/1864, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2993, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1860-1865).

“Os pretos, aqui, parecem nadar como se fossem anfíbios: pode ver nas praias grande número de crianças brincando e praticando natação entre eles, durante horas a fio, e aprendendo rapidamente a cortar as águas arrojadamente.”<sup>272</sup> Enfim, de modo geral, os exemplos citados demonstraram que muitas pessoas falecidas por afogamentos, tiveram a sorte de serem encontradas antes de terem seus corpos devorados pelos peixes, tendo assim a chance de ter um enterro mais digno.

Havia, também, muitos casos de suicídio nas ruas. Em 6 de dezembro de 1871, Salustiano, escravizado, crioulo, com medo de ser vendido, tomou uma atitude de desespero: “lançou-se da janela do sobrado” do seu senhor José Correia Dantas.<sup>273</sup> No que diz respeito a esta forma de morrer, tal prática poderia ser recorrente em toda qualidade de gente, já que as distâncias sociais não davam conta de eliminar os conflitos internos inerentes aos indivíduos. Sobretudo em situações de desventuras pessoais ou coletivas, pressão social, amargura e luto.

Para finalizar essa digressão sobre as formas de morrer pelas ruas, que acabariam necessitando do trabalho dos carroceiros, um caso intrigante. Mais ou menos pela manhã do dia 12 de julho de 1864, alguns gatunos tentaram arrombar uma taberna na Rua do Xixi na Freguesia do Pilar. O estabelecimento pertencia ao Tenente José Paulo de Ataíde, que se suicidara no dia anterior à tentativa do roubo. Há de se supor que os arrombadores pensaram que iam passar despercebidos, já que o proprietário não ia aparecer para se dar conta do sumiço das mercadorias. A rapidez com que os suspeitos agiram só faz sentido quando levamos em consideração a circunstâncias da ocorrência do suicídio do Tenente José Paulo Ataíde, homem branco viúvo de 30 anos de idade, morador da Cidade Baixa que vivia de seu negócio.

O infortúnio aconteceu na rua, no dia 11 de julho. No amanhecer deste mesmo dia, o corpo foi encontrado na beira da estrada da rua da Vala “com o crânio espedaçado por efeito de tiro dado no ouvido direito”. Para o subdelegado o Tenente José Paulo Ataíde foi “vítima de si próprio, suicidando-se com uma pistola que ainda empenhava na mão direita que não largou porque me pareceu ter ele se dado o tiro depois de se ter deitado de barriga para cima, evitando assim a queda.” Tal atitude foi motivada pela morte prematura de sua esposa, ele

---

<sup>272</sup> WETHERELL, James; HADFIELD, William. Brasil: apontamentos sobre a Bahia. Salvador, BA: Banco da Bahia, [197-?]. 149 p. 56.

<sup>273</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2965, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1850-1871).

“vivia descontente e sempre triste com as recordações do seu estado anterior ao da viuvez”.<sup>274</sup> É difícil saber por que ele escolheu as ruas para cometer funesta ação. Sobretudo porque para a mentalidade da época, pôr um fim na própria vida era algo imperdoável do ponto de vista religioso. A igreja se recusava a enterrar em suas dependências os suicidas.<sup>275</sup> E ele parecia ser religioso, pois junto ao corpo estava um “rosário com cruz de ouro”. Além disso, o fato de ter cometido suicídio na rua, contribuiu para propagar a notícia sobre sua morte. É provável que o direcionamento da tentativa de roubo tenha sido orquestrado diante do ouvir dizer que deve ter-se alastrado desde a rua da Vala, Freguesia de Santana, local da morte, até a rua do Xixi no Pilar onde houve a tentativa de roubo da taberna do Tenente José Paulo Ataíde.

Nestes casos, era natural nas ocorrências policiais o pedido do exame de corpo de delito, normalmente realizados por médicos especializados. O objetivo disso, era entender a verdadeira causa da morte, sobretudo quando as suspeitas fossem de crime. Em tais circunstâncias, poderia ser adequado acionar uma carroça funerária. De acordo com uma lista de “EMPRESÁRIOS DE CARROÇAS DE ALUGUEL”, identificamos os empresários: Antônio Fernandes de Oliveira, Manoel da Silva Porto e Olegário José Fructuozo que declaram que seus estabelecimentos, estavam situados na Ladeira do Campo Santo.<sup>276</sup> É presumível, dado a localização estratégica, trata-se de carroças destinadas ao carregamento de pessoas falecidas. Mesmo porque, segundo uma Postura Municipal de 1857, ficava “proibido ter-se depósitos de carros de aluguel para condução de pessoas, carros funerários, que só poderão ser depositados em lugar próximos dos cemitérios estabelecidos.”<sup>277</sup> A aplicação desta medida, tinha como objetivo limitar os enterros dentro da cidade. A medida estava relacionada às iniciativas sanitárias a fim de conter o contágio da cólera morbo e de outras doenças que infestaram as ruas e as casas com mortos e doentes, durante toda a segunda metade do século XIX.<sup>278</sup> Devido a todas essas questões, a escolha do local para o aluguel de carroças estava relacionada ao serviço prestado que, possivelmente, era de veículos fúnebres.

<sup>274</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2993, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1860-1865).

<sup>275</sup> Apesar dessa regra, alguns suicidas foram enterrados com toda a pompa religiosa, como foi o caso do coronel Raimundo Magarão citado por FERREIRA, Jackson André da Silva. **Loucos e pecadores: suicídio na Bahia do século XIX.** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004. p.96.

<sup>276</sup> Alamanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 19-20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/819255/328>> Acessado em: 04/09/2022 às 17:37.

<sup>277</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Câmara Municipal de Salvador, Maço: 1404 Correspondências recebidas da Câmara de Salvador (1857-1859).

<sup>278</sup> Discussões sobre isso ver: UZEDA, J. A. **A morte vigiada: a cidade do Salvador e a prática da medicina urbana (1890-1930).** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador. 1992; David, Onildo Reis. **O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX.** Salvador: EDUFBA, 1996.

Por fim, como verificamos, os carroceiros compunham o grupo majoritário dos trabalhadores de locomoção em Salvador. Muito por isso, assim como os cocheiros, eles eram prestadores de uma diversidade significativa de serviços urbanos. Como foi visto, eles foram empregados na limpeza das ruas, na condução de alimentos, no sistema funerário, da condução das pessoas doentes e enfermas aos hospitais.



## 2.5 “PARA QUE OS MALANDROS DA ALMOFADA DO CARRO NÃO ESCUTEM”<sup>279</sup>: OS COCHEIROS E SUAS MÚLTIPLAS FUNÇÕES

Na Tabela 1 de matriculados, os cocheiros aparecem em segundo lugar. Em termos de quantidade, perdem apenas para os carroceiros. Eles representaram 8,2% (59) dos trabalhadores registrados. Antes de seguirmos é interessante entender o significado de cocheiro. Segundo o dicionário de Luís Maria da Silva Pinto, a palavra cocheiro é um substantivo masculino que significa “O que governa o coche”. Já coche é uma “carruagem grande e de quatro rodas”.<sup>280</sup> Cabe ressaltar que existiam diversas variações de coches, desde os mais simples até os mais sofisticados. Na literatura aparecem diversos nomes como: *landau*, *coupé*, *tílburi*, berlinda, carro, sege entre outros. Estes dois últimos são os modelos que mais se apresentam em Salvador.<sup>281</sup> Além disso, os cocheiros também eram empregados em bondes.

Os cocheiros, diferentemente dos carroceiros que tinham a atividade associada ao universo amplo de ambiência das ruas, viviam no limiar da casa, da rua e dos trilhos. Tal situação de trabalho na maioria das vezes poderia ter suas fronteiras confundidas entre ser um cocheiro ou um “criado de servir”. Como podemos verificar em uma anedota publicada no Almanach do *Diário de Notícias*, em 1884:

**Criada a carro** - Achando-se um fidalgo em uma de suas chácaras, ordenou ao seu cocheiro que fosse buscar leite a uma aldeia muito próxima; o criado, porém, em lugar de obedecer a seu amo, respondeu-lhe com muito mau modo, que isso era da competência da criada.

- Então e o que é o que te compete a ti? Perguntou o amo com muito sangue frio.

- Tratar dos cavalos e conduzir a carruagem, respondeu o cocheiro.

- Pois bem, acrescentou o amo põe os cavalos na carruagem, e nela conduz uma das minhas criadas, para ir buscar leite para o almoço.<sup>282</sup>

<sup>279</sup> Expressão utilizada pelo personagem Machadiano, Rubião, o trecho revela o incomodo do personagem em relação a inconveniente presença dos cocheiros. Ver: Assis, Machado de. **Quincas Borba**. Col. Grandes Obras da Língua Portuguesa, 2005.p.170.

<sup>280</sup> Pinto, Luís Maria da Silva. Dicionario da língua brasileira. Ouro Preto, Typographia de Silva, 1832.

<sup>281</sup> As obras Machadianas em geral possuem numerosos exemplos dos diferentes modelos de veículos de locomoção usados no Brasil, durante a segunda metade do século XIX. Destacamos aqui os romances “Quincas Borba” e “Esaú e Jacó”.

<sup>282</sup> Almanach do Diário de Notícias (BA) 1884, p.145-146. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/830097/844>> Acessado em 07-11-2022 às 22:16.

Esta história é reveladora, pois a narrativa é conduzida de modo que ficasse evidente que o cocheiro era um criado, ainda que o instrumento de trabalho fosse à carruagem, isto é, “criado” não era necessariamente alguém ligado ao cuidado da casa. Ademais, clarifica a forma como os cocheiros delimitavam e compreendiam suas atividades de trabalho: “[t]ratar dos cavalos e conduzir a carruagem”. Quando o cocheiro mostra aquilo que considerava ser sua incumbência, é, nada mais, nada menos, como uma forma de frear a exploração do patrão que o delegaria a diversos outros mais labores, o que, no entender do cocheiro estava fora de sua alçada. Ao mesmo tempo, o cocheiro ao demarcar o seu lugar, faz alusão a certa superioridade em relação à criada doméstica. Tudo isso indica que o entendimento das funções era visto de modo diferente entre os trabalhadores e os senhores e os patrões. Por fim, a anedota termina com o cocheiro indo buscar o leite junto com a criada, cumprindo assim devidamente o seu labor de ser apenas condutor de carruagem. Essa tomada de posição, por parte do cocheiro, colocava limites às investidas da exploração do “amo”.

Mas, pelo visto, ao menos na segunda metade do século XIX, a ambiguidade da atividade desempenhada pelos cocheiros prevaleceu durante todo este período. Vamos entender melhor lembrando que entre 1866 e 1874 estes trabalhadores foram matriculados nos mesmos livros em conjunto com as profissões de carroceiros, condutores e boleiros.<sup>283</sup> Isso, por si só, demonstra que eram atividades laborais afins e que talvez não fizesse o menor sentido matricular estes trabalhadores de maneira separada.

Contudo, com o passar do tempo, em 1887, por meio de uma Postura Municipal, os cocheiros foram congregados na categoria de trabalhadores do “serviço doméstico”:

Dentre estas posturas peço a vossa atenção para as 4 de janeiro último, estabelecendo na Secretaria da Polícia um livro de registro destinado a inscrição das pessoas que, sendo livres ou libertas, tomarem mediante salário

---

<sup>283</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro Matrícula de Carroceiros, (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

<sup>283</sup> Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 1887. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/130605/12202>> Acessado em 08/11/2022. O tema regulamentação do trabalho doméstico em Salvador foi amplamente estudado por Barreto, Marina Leão de Aquino. "**Criada, não, empregada!**": contrastes e resistências sob a vigília dos patrões na regulamentação do trabalho doméstico livre ao final do século XIX em Salvador. 2018. 162 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, 2018.

a ocupação de cozinheiro, copeiro, lacaio, *cocheiro*, , jardineiro moço de hotel, casa de pasto, e hospedaria, de costureira, engomadeira, ama seca ou leite e *em geral de qualquer serviço doméstico*.

Aberta a matrícula na Repartição de Polícia a ela tem comparecido avultado número de indivíduos de ambos os sexos [grifos meus].<sup>284</sup>

Como podemos observar, os cocheiros continuaram a realizar matrícula, como antes, na Repartição de Polícia. Porém, a partir deste momento, tiveram que se registrar no livro destinado aos trabalhadores domésticos. Este conjunto de ocupações englobava “cozinheiro, copeiro, lacaio, *cocheiro*, jardineiro, moço de hotel, casa de pasto, e hospedaria, de costureira, engomadeira, ama seca ou leite”. Tais atividades, com exceção do cocheiro, em parte, eram desambientadas das ruas.

Retornando à anedota: “Criada a carro”, é interessante notar que três anos depois desta publicação, tal historieta não ia surtir nenhum efeito de troça. Ou seja, não teria sentido algum se a mesma história fosse contada em 1887, uma vez que nesta época, tanto o cocheiro, quanto a criada foram colocados em posições sociais de trabalho semelhantes.

Mas, também, ao que tudo indica, houve resistência por parte dos cocheiros para efetuarem a matrícula como domésticos ou criados. De acordo com a historiadora Marina Leão de Aquino Barreto, apenas 15 (1,7%) cocheiros foram matriculados. Em linhas gerais, estes números são bem baixos se comparados ao total de matriculados, que correspondiam a 897 trabalhadores e trabalhadoras, conforme localizou Barreto. Talvez, os cocheiros tenham recusado o registro para não serem confundidos e tratados como “criados de servir”, mesmo porque a matrícula não era obrigatória.<sup>285</sup>

Já em outro momento, a mesma autora notabilizou o seguinte:

Em 23 de janeiro de 1904, a Intendência Municipal convocou para a matrícula em sua sede diversas categorias de trabalho: engraxates, ganhadores, *cocheiros*, *condutores de bonde*, motorneiros, *boleiros*, *carroceiros*, aguadeiros, jardineiros, vendedores de leite, frutas, flores e doces, e os criados de qualquer serviço doméstico. Já se percebe aí que os jardineiros e *cocheiros* foram retirados da alçada doméstica, reforçando como que as profissões mais masculinas se destacaram gradativamente do conceito de trabalho doméstico.<sup>286</sup>

<sup>284</sup> Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) 1887, p.18. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/12202>> Acessado em: 26/12/2023.

<sup>285</sup> Ver: Barreto, Marina Leão de Aquino. "**Criada, não, empregada!**": contrastes e resistências sob a vigília dos patrões na regulamentação do trabalho doméstico livre ao final do século XIX em Salvador. 2018. 162 f. p.146. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, 2018.

<sup>286</sup> Barreto, Marina Leão de Aquino. "**Criada, não, empregada!**": contrastes e resistências sob a vigília dos patrões na regulamentação do trabalho doméstico livre ao final do século XIX em Salvador. 2018. 162 f. p.146. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, 2018.

Assim, em 1904, ocorreu um novo movimento. Talvez não fosse, necessariamente, uma “retirada” dos cocheiros “da alçada doméstica”, mas a recolocação de sua posição anterior que compunha a atividade de condução de forma geral, juntamente com os carroceiros, boleiros e condutores. Como vimos anteriormente, os cocheiros desde 1866 a 1874 foram matriculados nos Livros dos Carroceiros e Condutores. É importante ressaltar, que grande parte dos cocheiros trabalhavam para importantes empresários que alugavam de carros e carroças. Logo, a nomenclatura de uma atividade doméstica poderia não se aplicar a todos os cocheiros. É muito provável que somente as pessoas que possuíam carruagens, seges e carros próprios pudessem ter um cocheiro exclusivo.

Ernesto Pereira Coelho da Cunha foi o comerciante que mais matriculou cocheiros no Livro de Matrícula dos trabalhadores Domésticos, 1887. No total de 15 cocheiros, ao menos 8 declararam estar alugados em sua casa.<sup>287</sup> Já vimos este personagem em outro momento, alugando carros e carroças para o transporte de enfermos e mortos acometidos pela varíola. Em 1887, ele já era um empresário experiente neste ramo de negócio. Mas chama a atenção o termo “alugado a casa”, porque, por sua vez, possivelmente a maioria destes trabalhadores exercia atividade de condução para a empresa e não para sua residência particular. Destes somente o Valeriano Manoel, preto, 45 anos, informou de forma mais específica “ser cocheiro da casa do Sr. Ernesto Pereira Coelho da Cunha, praça 2 de julho Freguesia de São Pedro.” Não sabemos o motivo desse empresário tentar camuflar que os cocheiros eram alugados à sua empresa de transporte. Mesmo porque, três outros trabalhadores, Onofre de Mello, preto, solteiro, 41 anos, Guilherme Fraga, pardo, 28 anos, solteiro, Pedro Ferreira Câmara, declararam “ser cocheiro da Companhia de Veículos econômicos”. Que era uma importante empresa de carros de praça e bondes neste período.<sup>288</sup>

Verificamos, com isso, que houve por muito tempo a permanência de conexão entre o labor da casa e o labor da rua na experiência dos cocheiros. Quanto aos efeitos disso para os trabalhadores, provavelmente se deram nas urdiduras das relações sociais entre eles e seus patrões e senhores, na condição de livre ou compulsório. É interessante perceber, nos casos dos cocheiros que trabalhavam para um proprietário que tivesse carruagem ou carro do seu uso particular, que seu cotidiano de trabalho era atravessado pela intimidade dos seus

---

<sup>287</sup> Barreto, Marina Leão de Aquino. "**Criada, não, empregada!**": contrastes e resistências sob a vigília dos patrões na regulamentação do trabalho doméstico livre ao final do século XIX em Salvador. 2018. 162 f. p.146. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, 2018.

<sup>288</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 7136 Registro da Secretaria de Polícia da Bahia para inscrição das pessoas que sendo livres ou libertas queiram trabalhar como empregados domésticos, (Segundo Posturas nº 2 e 4 da Câmara Municipal da Bahia, de 4 de janeiro de 1887 – Edital da municipalidade, de 5 de janeiro de 1887) (1887-1889).

empregadores. Eles poderiam ter conhecimento dos pormenores que decorriam no âmbito da casa, e, também de possíveis escapadelas e segredos realizados na rua. Com isso, criou-se uma representação do cocheiro como alguém mexeriqueiro, astuto, que ficava intimamente atento ao comportamento dos seus patrões e fregueses, ainda que de modo sutil.

Pudemos acompanhar, em termos de comparação com os carroceiros, no que diz respeito aos cocheiros, o fato de precisarem atinar com o jogo das aparências. Os carroceiros eram tidos como briguentos e obtusos, uma vez que eles resolviam suas querelas nas ruas mesmo, e não aceitavam levar desaforo para casa.

Já o vínculo dos cocheiros, devido à proximidade com seus patrões e fregueses, se dava no campo dos afetos, da dissimulação, da desconfiança. Isso talvez ocorresse, porque os cocheiros perceberam que nessa atividade era importante conquistar e manter a fidelidade do cliente como a melhor forma de lutar contra os concorrentes. Ao mesmo tempo, eles mal se davam conta do quanto isso desagradava seus fregueses com o excesso de bajulação e pieguices. Tal comportamento os deixava em situação suspeita. Mas não podemos perder de vista o fato de que eram percepções por vezes compactuadas entre os trabalhadores e os seus patrões e os clientes. No geral, ao que parece, essas relações de trabalho com proximidade entre trabalhadores e patrões funcionavam com algumas regras invisíveis, não escritas, mas conhecidas por todos.

Neste sentido, a literatura de Machado de Assis é riquíssima em apresentar a convivência destes trabalhadores com os usuários dos carros de aluguel e particulares. No romance: “Quincas Borba”, Machado transfere todas essas sensações ao personagem Rubião. Em suas desventuras pelo Rio Janeiro, ele é estranhamente atravessado por esta convivência forçosa e ambígua com os cocheiros, o que aparece em pensamentos de receio em relação a estes trabalhadores. Como não tinha uma carruagem ou um carro de uso particular, dependia dos veículos disponíveis para o aluguel, eram na verdade uma espécie de táxi do século XIX. A tematização dos cocheiros aparece na narrativa diluída no drama do personagem Rubião, que precisava agir cautelosamente diante de uma situação social nova, na qual ele ainda não dominava as regras do jogo. Porém, as sutis mudanças de comportamento de Rubião na sua relação com os cocheiros ao longo do romance, personificam o entendimento dos códigos sociais que o personagem pouco a pouco foi adquirindo.

Assim, no primeiro momento, Rubião lidou com os excessos de disputas entre os próprios cocheiros pela preferência do freguês:

Então dirigiu-se ao Largo de S. Francisco, para meter-se em um tálburi e ir para Botafogo. Achou três, que vieram logo ao encontro dele, oferecendo os seus serviços e louvando principalmente o cavalo, um bom cavalo, - um animal excelente.

[...]

- Meu amo, entre, que o animal é bom. Vamos lá em quinze minutos.

Os outros dois cocheiros diziam-lhe a mesma cousa, quase por iguais palavras:

- Meu amo, venha aqui e verá...

- Olhe o cavalinho...

- Faça o favor; são treze minutos de viagem. Em treze minutos está em casa.

Rubião depois de hesitar ainda, deu consigo dentro do tálburi que lhe ficava à mão, e mandou tocar para Botafogo.<sup>289</sup>

Pelo que podemos notar da narrativa, o Largo do São Francisco, na cidade do Rio de Janeiro de então, era o local onde ficavam enfileirados e perfilados os carros de aluguel à espera de clientes. Muito por isso, Rubião rumou para lá na certeza de encontrar um carro disponível. Na verdade, encontrou vários ao seu dispor, entre tantos cocheiros, difícil mesmo foi escolher, já que todos ofereciam as mesmas vantagens: condução rápida e com bons animais. Em relação a este último aspecto, é provável que se trate de mais uma ironia de Machado de Assis. Os tálburis eram veículos apropriados para pequenas viagens e passeios no meio urbano, eram um tipo de carro que “possuíam duas rodas e dois assentos, com capota, puxado por um só animal.”<sup>290</sup> Por fim, Rubião fica atordoado diante das bajulações dos cocheiros, oferecendo seus “cavalinhos”. Ele poderia ter recusado todos, mas, em vez disso, se decide por um tálburi mais próximo de si.

Em outro trecho, numa viagem aparentemente já adiantada, vê-se o excesso de intimidade do cocheiro, e, ao mesmo tempo, a polida irritação do cliente: “-Vossa senhoria há de ter visto que o cavalinho é bom... Rubião abriu os olhos, meio fechados, e deu com o cocheiro que sacudia, ao de leve, pontinha do chicote para espertar o animal. Interiormente zangou-se com o homem, que o veio tirar de recordações antigas. [...]”. A cena continua com o cocheiro atribuindo sentimentos humanos aos animais: “Este cavalo tem-me uma amizade, [...] que se não acredita”. Podia contar coisas extraordinárias. Há pessoas que até dizem que é

<sup>289</sup> Assis, Machado de. **Quincas Borba** - Col. Grandes Obras da Língua Portuguesa, 2005.p.52.

<sup>290</sup> HOUAISS, Antônio. **Pequeno Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**, São Paulo: Ed. Moderna, 2015. p.916.

mentira minha, mas, não, senhor, não, é. Quem sabe que cavalo e cachorro são animais que mais gostam de gente?”<sup>291</sup>

Ironias machadianas a parte, cenas como esta tendem a ressaltar a suposta imaginação fértil dos cocheiros. Capazes de criarem anedotas sobre si, sobretudo a partir da observação das pequenas coisas que os fregueses e patrões deixavam escapar. Isso fica bem exemplificado no capítulo LXXXIX, ao passar pela rua da Harmonia, dentro de um tálburi, Rubião percebeu certo risinho por parte do cocheiro que, agindo de maneira sarcástica, parecia ter desvendado um mistério:

Vossa Senhoria está então muito admirado do bairro? Disse ele. Há de deixar que eu não acredite, sem zangar, que não para ofender a Vossa Senhoria, nem eu sou uma pessoa que agrave o freguês sério; mas não creio que esteja admirado do bairro. [...] E o cocheiro ria; e, à medida que o freguês ia demonstrando, ele ia ficando mais familiar, fazia negativas com o nariz, com os beijos, com a mão.

Já sei disso, concluiu ele. Nem eu sou homem que não veja as cousas. Vossa Senhoria pensa que não vi a maneira por que olhou para aquela moça que passou ainda agora? Basta só isso para mostrar que Vossa Senhoria que tem faro e gosta...<sup>292</sup>

A narração dessa história, montada pelo cocheiro, trouxe fortes consequências para o estado psicológico de Rubião, que passa a imaginar uma suposta traição da parte da sua amada, Sofia. E isso lhe corroe os ossos.

Por fim, o medo dos mexericos era uma premissa que os usuários dos carros compartilhavam. Nos capítulos derradeiros do romance, Rubião parece ter compreendido tal circunstância na cena em que se declarou para Sofia”: [...]. Não percamos estes momentos; vamos dizer nomes ternos – mas, baixo, baixinho, para que os malandros da almofada do carro não escutem. Para que há de haver cocheiros neste mundo? Se o carro andasse por si, a gente falava à vontade e iria ao fim da terra.”<sup>293</sup> Pelo visto, Rubião, depois de desvairadas experiências, captou os códigos sócias de como se comportar diante dos cocheiros. Assim, a discrição e o cuidado para não revelar as reais intenções faziam parte do jogo entre os que conduziam e os que eram conduzidos pelos carros. Sofia sabia bem disso, e mostrava-se mais atinada sobre essa questão, como quando tentou dissuadir do cocheiro a falsa ideia de que o Rubião poderia ser seu marido ou amante: “Rubião ergueu as cortinas e o lacaio veio abrir a

<sup>291</sup> Assis, Machado de. **Quincas Borba** - Col. Grandes Obras da Língua Portuguesa, 2005. p.54.

<sup>292</sup> Assis, Machado de. **Quincas Borba** - Col. Grandes Obras da Língua Portuguesa, 2005. p.102-103.

<sup>293</sup> Assis, Machado de. **Quincas Borba** - Col. Grandes Obras da Língua Portuguesa, 2005. p.170.

portinhola. Sofia, para tirar toda a suspeita a este, pediu novamente ao Rubião que fosse com ela á a casa do marido; disse-lhe que este precisava falar-lhe com urgência. Rubião olhou um pouco espantado para ela, para o laçao e para a rua; respondeu que não, que iria depois.”<sup>294</sup>

---

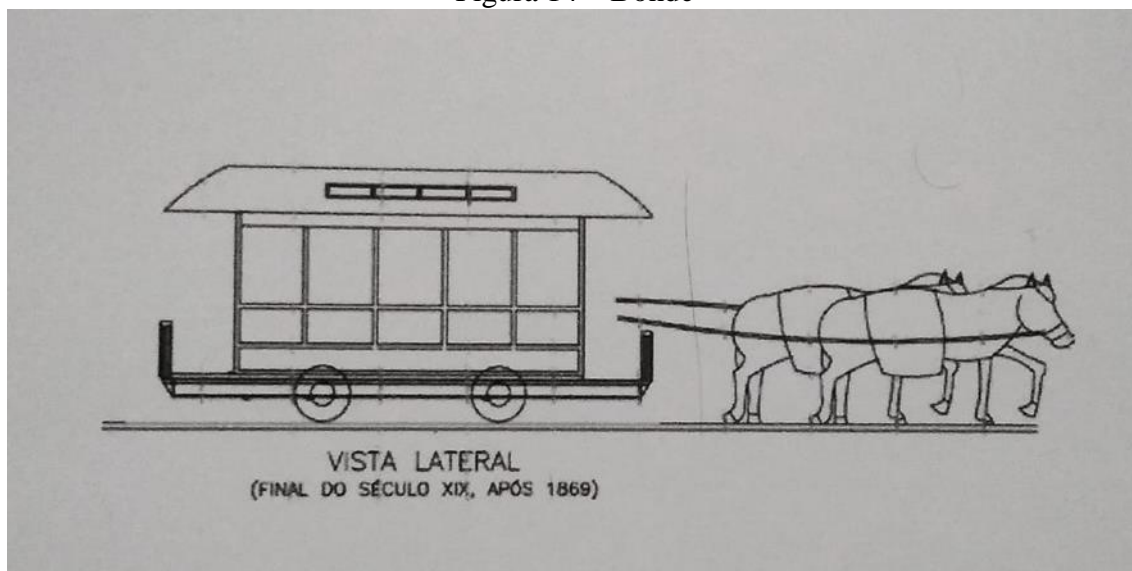
<sup>294</sup> Assis, Machado de. **Quincas Borba** - Col. Grandes Obras da Língua Portuguesa, 2005.p.170.



## 2.6 COCHEIROS DE CONDUÇÃO DE BONDES

Veremos agora quem eram os cocheiros de bondes que circulavam no circuito das ruas baianas.

Figura 14 – Bonde



**Fonte:** Desenho de bonde In. SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo F. **Sobre arcos e bondes:** resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019.

Na imagem, embora a representação seja de um bonde posterior a 1869, visualizamos os trilhos, a carroceria e os animais que serviam de força motriz para impulsionar a andadura dos veículos. Ao mesmo tempo, é notável um espaço vazio entre o bonde e as rédeas dos cavalos. Vale ressaltar, é exatamente neste espaço, suprimido pela ilustração, que os cocheiros se posicionavam para realizar o labor de guiar a condução.

De outra maneira, isso contrasta com os livros de matrículas em que os nomes e sobrenomes dos trabalhadores transbordam das páginas. Como o caso do cocheiro Cassiano do Espírito Santo, matriculado por Monteiro, Carneiro e Azevedo no dia 2 de abril de 1869. Mais tarde, em 1872, aos 28 anos, realizou rematrícula, sendo declarado como de cor cabra, alto e originário da Bahia.<sup>295</sup> Para demonstrar melhor esta constatação, destacamos no quadro

<sup>295</sup> Realizamos o cruzamento deste cocheiro em foi matriculado, em 1869, no livro dos Carroceiros e posteriormente no livro dos condutores, este segundo livro trouxe mais descrições corpóreas dos trabalhadores. 1 APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

4 os cocheiros matriculados pelos proprietários: comendador Paulo Pereira Monteiro, o tenente-coronel Nicolau Carneiro Filho e o agente de seguros João Inácio Azevedo.<sup>296</sup>

Quadro 4 – Cocheiros matriculados por Monteiro, Carneiro e Azevedo, 1869.

Nomes	Condição	Cor
Maurício	Escravizado	-
Valério Manuel Hermenegildo	-	-
Romão de Sales	-	-
Nicolau Molledo	-	-
Jorge da Silva Sales	-	-
Sinfonio	Escravizado	-
Agapito Ramos Nogueira	-	-
Geraldo Rodrigues	Escravizado	-
Roque	Escravizado	-
Cassimiro	Escravizado	-
Cassiano do Espírito Santo	-	-
Aristides	Escravizado	-
Gerino Vida Cardoso	-	-
Sabino	Escravizado	-
Justino	Escravizado	-
Feliciano Custodio da Silva	-	-
Florêncio José Pimentel	-	-
Herculano Florêncio do Espírito Santo	-	-
Elesbão Roberto Gomes	-	-
Miguel Gantois	-	Crioulo
Cesário	Escravizado	Cabra
Eusébio	Escravizado	
<b>Total de 22 trabalhadores</b>		

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

Os dados retratam em números os cocheiros matriculados por Monteiro, Carneiro e Azevedo. Eles representam um pouco menos (22) da metade do total dos 59 trabalhadores cocheiros registrados. Em relação à condição, 10 eram escravizados, cabe salientar que os escravos pertenciam à sociedade, ou seja, aos três senhores majoritários. Como destacou o historiador Itan Cruz, a lei de 28 de setembro de 1871, legislação que garantia que nenhuma

<sup>296</sup> Ambos só utilizaram os últimos sobrenomes para a identificação no livro, porém a bibliografia esclareceu que eram estas três figuras refiro-me aos trabalhos: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005 p.165, SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo F. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019. p.19.

peessoa nasceria escravizada no Brasil, em o seu parágrafo quarto, afirmava que “o escravizado que pertencer a condôminos [isto é a sócios], e for libertado por um destes, terá direito a sua alforria, indenizando os outros senhores da conta do valor que lhes pertencer’. Ou seja: a Lei de 1871 pode ter regulado uma relação já existente de modo costumeiro, na qual os escravizados haviam percebido uma brecha do sistema escravista para conseguir a liberdade quando pertencesse a um grupo de sócios. Isso pode justificar, por exemplo, a forma cautelosa com que João Inácio de Azevedo, o terceiro gerente da empresa comanditãria Veículos Econômicos, agiu em 1867, ao entregar seu escravizado Mariano para ser enviado para Guerra do Paraguai:

Nós abaixo assinados, gerentes da Sociedade em Comandita estabelecida nesta praça, denominada Veículos Econômicos, declaramos que dentre os bens que possuímos livres e desembargados, temos um escravo de nome Mariano, pardo, solteiro, de idade 27 anos mais ou menos, natural da cidade de Maragogipe, que houvemos por compra efetuada pelo Gerente João Inácio de Azevedo, terceiro gerente ou representante da nossa Sociedade [...] ao qual seu escravo concedemos liberdade pela quantia de 1:200 - um conto e duzentos mil reis [...].<sup>297</sup>

No entanto, os cocheiros escravizados de Monteiro, Carneiro e Azevedo, foram registrados em 1869, dois anos antes da lei do ventre livre. Apesar disso, é viável presumir que estes trabalhadores usassem determinado dispositivo jurídico para adquirir o seu direito a liberdade.<sup>298</sup> Do total, doze eram, supostamente, livres. No caso da cor, somente aparece nas matrículas do Cesário e do Eusébio, que foram declarados como crioulo e cabra, respectivamente.

Em março de 1866, Monteiro, Carneiro e Azevedo, fundaram a empresa de bondes Veículos Econômicos, “o embrião foi a sociedade Monteiro & Carneiro. Em seguida, a esses dois sócios gerentes juntou-se um terceiro, João Inácio de Azevedo, e mais 254 sócios comanditas.”<sup>299</sup> Para alguns estudiosos, esta é considerada a primeira empresa de bondes de Salvador. Quanto ao funcionamento, este só aconteceu em 1869.<sup>300</sup> Isso explica o fato da maioria das matrículas dos cocheiros terem sido realizadas no dia 2 de abril deste mesmo ano. As únicas exceções foram de Cesário e de Eusébio, matriculados 5 dias depois, em 07 de

<sup>297</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Justiça, Maço 2884, Correspondência recebida sobre pedidos de pagamentos pela libertação de escravos (1867).

<sup>298</sup> Ver: CRUZ, Itan. **Saraiva, Dantas e Cotegipe**: baianismo, escravidão e os planos para o pós-abolição no Brasil (1880-1889). Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, p, 133-136, 2022.

<sup>299</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro, RJ: Versal, p.165, 2005. 294 p. I.

<sup>300</sup> SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo F. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba: 2019. p.19.

abril. Talvez, alguns dos cocheiros tenham desistido da atividade. Ou quem sabe, os proprietários perceberam que era mais lucrativo engrossar a mão-de-obra com mais dois cativos. Como se tratava do período inaugural dos bondes, a necessidade de demanda de trabalhadores condutores devia estar a pleno desenvolvimento.

A concessão da Câmara Municipal para a organização da Sociedade somente ocorreu depois de uma disputa com os herdeiros Rafael Ariani, Giusto e Luciano, estrangeiros, que resultou, após votação na Câmara dos vereadores, no favorecimento de Monteiro & Carneiro. Visto que eles tinham maior poder de influência na política local, o fato não causou nenhuma surpresa.<sup>301</sup>

Em suma, cabe ressaltar, uma sociedade comandita, como é o caso da Veículos Econômicos, se organizava “quando duas ou mais pessoas, sendo ao menos um comerciante, se associavam para fim comercial, obrigando-se uns como sócios solidamente responsáveis, e sendo outros simples prestadores de capitais”.<sup>302</sup> Determinadas características podem explicar a posição social dos seus idealizadores e a quase nula experiência no ramo de condução. Ao mesmo tempo, fica visível, eles estavam tentando entrar em um negócio bastante promissor à época porque entre “1861 e 1882, vários bancos estrangeiros e companhias dedicadas ao setor de transportes e seguradoras entraram em funcionamento no Brasil”.<sup>303</sup>

---

<sup>301</sup> Ver mais sobre o tema: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005. 294 p. I

<sup>302</sup> CALMON, Francisco Marques de Góes. **Vida econômico-financeira da Bahia: elementos para a história de 1808-1899**. Salvador, BA: Fundação de Pesquisa -CPE, 1979, p.274.

<sup>303</sup> Bruno Aidar, Andréa Sleimian, José Reinaldo de Lima Lopes. (org.). **Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos: Brasil (séculos XVIII-XIX)**. Editora Alameda. Volume I. 2020. p.159.

### Capítulo 3:

## OS COCHEIROS MAIS UMA VEZ, OS BOLEEIROS, COR, NACIONALIDADE, CONDIÇÃO SOCIAL, REGULAMENTAÇÃO E RESISTÊNCIA DOS TRABALHADORES

### 3. COCHEIROS DE CARROS FÚNEBRES

Figura 15 – Carros de condução de cadáveres



Fonte: IGHB – Seção Arquivo Histórico Theodoro Sampaio

Epifânio Lino Doria, cocheiro, pardo, de 20 anos de idade, matriculou-se no livro dos “Condutores”, em 1872. Alguns anos antes, em 19 de maio de 1870, ele foi parar no xadrez acusado de cometer “crime de ferimentos”. Não sabemos as circunstâncias das lesões, mas pode ter acontecido no momento em que trabalhava conduzindo um carro, declarou ser cocheiro, o que mostra que acerca de dois anos ele exercia a profissão.<sup>304</sup> Trabalhadores como o Epifânio Lino, homens jovens, idosos de cor e baianos, em sua maioria, como vamos verificar mais adiante, eram os encarregados do árduo labor de guiar segas, carruagens e

<sup>304</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874); APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 3139-44, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1870-1872).

carros designados a carregar pessoas que iam à campa, bem como os entes queridos e os amigos que seguiam o cortejo.

Exemplos disso, podemos observar no pomposo enterramento do Barão de Monte Santo. A convite da baronesa, a Praça do Comércio no dia 23 de dezembro de 1880, provavelmente deve ter ficado tumultuada diante da concentração de carros perfilados para conduzirem os amigos do Barão ao seu enterro. O corpo do falecido fez o trajeto um pouco mais longo, saindo da Estação da Jequitaia. Pelo visto, a Praça era o ponto de encontro da possível carruagem que portava o defunto com os carros destinados a levarem os amigos. Assim, todos o acompanharam até o destino derradeiro no cemitério do Campo Santo.<sup>305</sup> Em outro momento, para a mesma Praça também foram convidados os amigos de José Alvares do Amaral, a fim de “acompanharem o seu enterro”. Os carros estariam à espera “até às 2 horas da tarde”. Já o cortejo principal seguiu “de sua casa no Rio Vermelho ao cemitério do Campo Santo.”<sup>306</sup>

Duas questões comuns aparecem nestes dois exemplos. Primeiro, demonstram a forte utilização de carros dedicados tanto ao carregamento dos mortos, quanto para a condução de seus parentes e amigos que iam aos enterros. Segundo, nota-se que provavelmente o costume barroco de cortejo fúnebre, em clima de festa com a presença marcante de mendigos e desconhecidos em geral, pouco a pouco foi sendo abandonado pelas antigas famílias senhoriais. É importante ressaltar que isso não quer dizer que o início da utilização de veículos em funerais de Salvador tenha ocorrido a partir da segunda metade do XIX. Mesmo porque, o levantamento dos livros paroquiais de óbitos das principais freguesias de Salvador demonstrou que, desde o final do XVIII, as segues já estavam sendo usadas para conduzir os falecidos até suas derradeiras moradas, embora, neste período, a utilização não fosse tão propalada.<sup>307</sup> Ao mesmo tempo, nosso estudo tem apontado que houve um intenso fluxo de

---

<sup>305</sup> Gazeta da Bahia: A "Gazeta da Bahia" é propriedade de uma Associação (BA), 23/12/1880, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/213454/2034>> Acessado em: 24/05/2023 às 14:04. Algo curioso envolve a morte do Barão, o Diário de Notícias, quase um ano antes de sua morte, narrou a seguinte história: “Consta-nos que se acham presos na Matta de São João cinco pretos, que de parceria com outros do lugar Pitanga, próximo a Pojuca, intentavam desde muito tempo contra a vida do sr. barão de Monte Santo por meio de ervas venenosas que lhe deitavam na comida. Descobriu-se este crime pelo estado em que se encontrou uma mulher que pernottara e ceara em casa dos referidos pretos.” IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário de Notícias, 08/01/1879.

<sup>306</sup> Gazeta da Bahia: A "Gazeta da Bahia" é propriedade de uma Associação (BA), 04/11/1882, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/213454/3996>> Acessado em: 24/05/2023 às 14:09.

<sup>307</sup> Essa mudança pode estar relacionada ao argumento do historiador João José Reis, de que a epidemia do cólera-morbus na década de 1850, deixou como rastro a temeridade dos vivos em relação aos mortos. Com isso, as ideias médicas higienistas que anos antes, em 1836, provocaram o protesto popular que desembocou no levante da cemiterada, paulatinamente estavam sendo aceitas. Ver: REIS, João José. **A morte é uma festa**: ritos

interesses e iniciativas no que tange ao investimento em carros e carroças de aluguel em meados do século XIX. E, para além do caráter das mentalidades, também tinha uma questão prática. Como os cemitérios foram construídos em regiões distantes das partes centrais da cidade, a forma de encurtar a distância para o transporte dos mortos era alugando carros e carroças fúnebres. Em seguida, iremos ver que não faltava gente para prestar este tipo serviço.

Mas antes disso, é preciso explicar o que diferenciava os carros funerários das carroças destinadas ao mesmo serviço. Enquanto que as carroças, como observamos anteriormente, tinham um valor fixado em torno de 2 mil reis para qualquer parte da cidade independente da distância, os carros funerários possuíam preços bem mais altos. Por conta disso, como já citamos na seção dedicada aos carroceiros, presumimos que a carroça, por ser um veículo mais simples, barato e menos ornada do que um carro, como este retratado na fotografia que abre este texto, era cotidianamente usada para transportar pessoas que não tiveram tempo ou dinheiro de cuidar de suas exéquias, além dos mais pobres que morriam nas ruas, nas prisões e em hospitais.<sup>308</sup> Apesar disso, as fronteiras entre os dois tipos de veículos poderiam não ser tão rígidas, pois os empresários, certamente mandavam fabricar também carros mais simples para serem alugados aos mais desafortunados.<sup>309</sup> O *Diário da Bahia*, em 14/03/1866, transcreveu a fala oficial do Presidente da Província, Manoel Pinto de Souza Dantas, comunicando a formação da companhia Veículos Econômicos, que uma das propostas desta empresa de transporte era a de “[e]ncarregar-se de enterramento e préstitos fúnebres, premunindo-se de carros e material convenientes acomodados à fortuna de todas as classes.”<sup>310</sup> Tempos depois, outra empresa concorrente, a Trilhos Urbanos, anunciou, na *Gazeta da Bahia*, que alugava carros mortuários “apropriados a qualquer classe da sociedade para o cemitério da quinta dos lázaros”. O preço variava, “princiando por um carro que leva o corpo e 26 convidados pelo preço módico de 20\$ [vinte reis].” Isso demonstra que os

---

fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. 357 p. Através do levantamento dos dados contidos nos Livros de Óbitos das Freguesias de Salvador no final do XVIII e todo o XIX, é possível perceber este fenômeno.

<sup>308</sup> De acordo com o Regulamento dos cemitérios de 1856: “Art. 9.º Terão sepulturas grátis nos Cemitérios Públicos, e na falta em quaisquer cemitérios: §1.º Os pobres (mediante atestado dos párocos) quem por sua indigência são os ditos párocos obrigados a encomendar gratuitamente. §2.º Os supliciados, quando não reclamados por seus parentes e amigos, e os presos pobres mediante Atestado da Autoridade Policial. §3.º Os cadáveres achados em qualquer lugar Público, quando não lhes dê, sepultura e mediante atestado do Pároco, da Autoridade ou qualquer Agente desta.” **COLLECCÃO das Leis e Resoluções da Assembleia Legislativa e Regulamentos do Governo da Província da Bahia, sancionadas e publicadas no anno de 1856.** Bahia: Typographia Constitucional de França Guerra, 1865. IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa.

<sup>309</sup> E até mesmo para serem alugados ao governo em momentos críticos de epidemias. Como o vimos lá atrás, o caso do Ernesto Pereira Coelho da Cunha, ele aparece na documentação alugando tanto carros, quanto carroças para o transporte de pessoas atingidas pela varíola. APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-76, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1886-1888).

<sup>310</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 14/03/1866, p.1.



empresários adaptavam os carros funerários de acordo com o preço que a pessoa a ser transportada pudesse pagar. Assim, sem nenhuma contradição, a mesma Trilhos Urbanos oferecia carros “riquíssimos” puxados “a 6 cavalos e carros para 300 convidados, correspondido? o da família pela diminuta quantia de 350\$000 [trezentos e cinquenta mil reis].”<sup>311</sup>

Tabela 2 - De Veículos de Condução de Pessoas e Funerários por Preço e Classe, 1861.

<b>Carruagens e ou outro veículos de condução de pessoas</b>	<b>Preços</b>	<b>Os carros funerários são considerados de 4 classes:</b>	<b>Classes</b>	<b>Preços</b>
1º. Por cada carruagem ou outro veículo de condução de pessoas de dois assentos puxada por 2 cavalos até 4 horas	12\$000.	Puxados por 6 cavalos	1. <sup>a</sup>	150[\$000.]
		Puxado por 4 cavalos 80[\$000.]	2. <sup>a</sup>	80[\$000.]
2º. Por cada carruagem ou outro veículo de 4 assentos puxado por 4 cavalos até 4 horas	18\$000.	Puxado também por 4 cavalos	3. <sup>a</sup>	50\$000.
		E última classe	4. <sup>a</sup>	8\$000.

Fonte: IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 09/08/1861, p.1-2.

O já citado viajante Maximiliano de Habsburgo conseguiu, com riqueza de detalhes, descrever alguns desses carros e coches luxuosos, quando rumou para o cemitério do Campo Santo:

[...] [ao descer] o morro para o vale passou por nós um desfile de carros. Havia uma car[r]eta dourada, atrelada por quatro cavalos pretos, com um dossel de veludo, cheio de franjas douradas e plumas de avestruz pretas. Na rica boleia, estava sentado, enfeitado como um macaco um negro velho de libré espanhola. No carro triunfal, havia uma cobertura preta e dourada que, visivelmente, nada cobria. Atrás, seguia um curso de coches. Dessa vez, tinham despachado um ricoço, e os herdeiros voltavam a galope, para casa, para o banquete alegre, para a sesta feliz e despreocupada. Outras carruagens

<sup>311</sup> Gazeta da Bahia: A "Gazeta da Bahia" é propriedade de uma Associação (BA), 6/12/1880,p.2. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/213454/1910>> Acessado em:25/05/2023 às 22:59.



tropicais, umas cheias, outras vazias, umas pobres, outras luxuosas, disparavam no bonito entardecer, através da natureza verde.<sup>312</sup>

O viajante observou o vaivém intermitente de veículos na estrada do Campo Santo. Com efeito, a predileção por veículos de diversos tipos para o percurso fúnebre, tornou-se uma constante. Os diferentes termos para designar os modelos de condução como carro, carreta, coche e carruagem, apresentam a variedade deles nas ruas de Salvador, no período estudado. Também se evidencia que através da ornamentação das carruagens “umas mais pobres, outras mais luxuosas” se revelava a condição social dos indivíduos que partiram dessa para melhor. Neste sentido, isso confirma o nosso argumento de que as carroças e os carros menos adornados fossem comumente utilizados para conduzir as pessoas mais pobres. Bem como os “cadáveres achados em qualquer lugar Público”, sobretudo no ambiente das ruas.

Também a presença do trabalhador que conduzia o veículo foi notada pelo viajante, “Na rica boleia, estava sentado, *enfeitado como um macaco um negro velho de libré espanhola.*” Diante da malfadada visão, chamou a nossa atenção que esta descrição é muito parecida com a que é citada, pelo mesmo autor, sobre o condutor de uma carroça fúnebre: “*impelidos pelo chicote de um negro velho, de libré, com uma sobrecasaca bordada prateada*”.<sup>313</sup> Quando espelhamos os dois trechos, não parece existir muita diferença entre uma e outra: raça e a idade eram características que marcaram a experiência destes trabalhadores. Não podemos atribuir as duas passagens um autoplágio ou lapso do próprio viajante, mas sim ao reforço e acréscimo de sua condição de homem branco, estrangeiro, preconceituoso, racista e desdenhoso. Vê-se o seu incômodo e espanto, observando aqueles trabalhadores negros e idosos com indumentárias, vistas por ele como ridículas. Ao comparar o condutor com um animal, demonstra a sua tentativa de desumanização desses sujeitos, que não pareciam combinar de maneira harmônica com os carros triunfais e o “curso de coches” que acompanhavam os cortejos dos “ricaços” “despachados”. Por outro lado, essa sequência descritiva, demarcando a condição racial do trabalhador confirma, como demonstraremos mais para frente através da tabela de classificação de cores dos trabalhadores, que de forma

---

<sup>312</sup> O viajante, mesmo depois de conhecer o cotidiano da Cidade, inclusive observou suas carroças e carros funerários, passando pelas ruas. Decidiu ir mais adiante, indo à “morada dos mortos.” HABSBURGO, Maximiliano de. **Bahia 1860**: esboços de viagem. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1982. p.149.

<sup>313</sup> Passagem já citada na seção sobre os carroceiros fúnebres, a repetimos aqui em nível de comparação. [grifos nossos]. Ver: HABSBURGO, Maximiliano de. **Bahia 1860**: esboços de viagem. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1982, p.84 e 149.

majoritária os labores designados a locomover gente e coisas dentro do circuito da Capital baiana foram exercidos por homens crioulos, pretos, pardos, cabras e africanos.

Com o intuito de demonstrar a importância destes carros funerários, partimos agora para o cerne de uma disputa que se deu em torno da tentativa de monopolizar esta prestação de serviços. A situação conflituosa ocorreu, em 1861, entre a Santa Casa de Misericórdia da Bahia e a recente Companhia Posta Baiana, de propriedade de Rafael Ariani e seus sócios: Francisco de Castro Rebêlo, Gonçalo de Amarante Costa e Ascanio Ferraz da Motta, entre outros acionistas<sup>314</sup> O jornal *Diário da Bahia* acompanhou a repercussão bem de perto, noticiando a partir do dia de 25/05/1861, neste momento:

Tendo a mesa da Santa Casa da Misericórdia notícia de que a presidência da província ultimou um contrato com a companhia Posta Baiana sobre *condução de* pessoas, gêneros, *cadáveres*, e também sobre a limpeza da cidade, dirigiu-se á s.Ex. o Sr. presidente e *pediu que fosse concedida á Santa Casa da Misericórdia a empresa funerária*, obrigando-se a desempenha-la sob melhores condições.

S.Ex, tendo ouvido a mesa da Santa Casa com aquela urbanidade que o caracteriza prometeu-lhe enviar todos os papeis concernentes ao contrato com aquela companhia, *e oficiou imediatamente a diretoria da junta de engenheiros comunicando que não consentisse que ninguém assinasse o contrato por parte da companhia Posta Baiana*, e que lho enviasse quanto antes.

A mesa da Santa Casa por essa ocasião fez ver a S.Ex. a possibilidade de ficar a cargo dela o hospital dos Lázaros e seu respectivo cemitério, que podia ficar no mesmo pé em que se acha o do Campo Santo.

A mesa da Santa Casa deseja a vista da urgente necessidade em que a coloca a sua despesa, um rendimento capaz de fazer face ao que dispende com os órfãos, com os expostos, com os enfermos e pobres [grifos nossos].<sup>315</sup>

Nota-se que a folha jornalística optou por trazer a reação da Santa Casa diante do contrato que seria firmado com a Posta Baiana. Na verdade, o interesse da Santa Casa foi despertado por um item específico: a condução de cadáveres. Com isso, o texto é direto em demonstrar a possibilidade de influência que ela exercia sobre a presidência da província e “*a diretoria da junta de engenheiros*”, oficiando “*que não consentisse que ninguém assinasse o contrato por parte da companhia Posta Baiana*”. Além do mais, exigiu que lhe “*enviasse [o mesmo contrato] quando antes*”. Observa-se também que havia uma relação aqui que ainda

<sup>314</sup> Este episódio também já foi retratado por outros estudos sobre o tema. Ver: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005; SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos de Araújo. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019.

<sup>315</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 25/05/1861, p.1.

não conseguimos compreender com a junta de engenheiros; seria importante saber quem eram os sujeitos que a compunham para saber se houve sugestões contrárias a estar suspensão. Porém isto pode ultrapassar os limites deste estudo.

Mas voltemos ao *Diário da Bahia* no dia 29/05/1861, quando a Presidência da Província já havia enviado um:

Ofício a diretoria da companhia Posta Baiana – Havendo Vms. assinado o contrato com a diretoria da junta de engenheiros para a limpeza da cidade, o estabelecimento de carros funerários, de veículos de condução entre a cidade alta e a baixa por meio de carros de ferro, e finalmente o de carros nas praças, e sendo isso contrário as ordens que dei a referida diretoria da junta de engenheiros, como se depreende do meu ofício de 7 do corrente, em que unicamente ordenei aquela repartição que formulasse os contratos respectivos para serem depois por mim convenientemente examinados, e estando eu outro sim resolvido a enviar esses contratos ao provedor da Santa Casa da Misericórdia para os examinar também, por isso que pretendia e pretende esse pio estabelecimento a concessão de uma das empresas, afim de apresentar ele as vantagens com que podia ou queria efetuá-la; vou comunicar-lhes que deixo de assinar, por ora, com Vms. O contrato de que se trata, não só pelas razões expostas, como também porque aguardo a resposta aos quesitos que passo a apresentar-lhes, visto como careço de comparal-os com as dos que nesta data ofereço á mesa da Santa Casa sobre igual assunto.

1º Estão Vms. dispostos a aceitar as outras três empresas, menos a dos carros funerários?

2º E, no caso de se sujeitarem a isso, aceitam as condições estabelecidas ou tem de propor outras?

Cabe-me aqui participar lhes que qualquer que seja o contrato que se faça com Vms. ou com a Santa Casa não prejudicará o acabamento da rua da Misericórdia. O qual poderá ser contratado com alguma companhia ou realizado por outro modo qualquer.

- A mesa da Santa Casa da Misericórdia.

- Remeto a Vms. todos os papeis e documentos relativos a empresa que pretende realizar a companhia Posta Baiana, afim de que Vms, examinando-os hajam de responder-me com urgência sobre os seguintes quesitos que passo a apresentar-lhes:

1º Se estão resolvidos a tomar as quatro empresas com as mesmas condições que oferece a companhia Posta Baiana, ou com outras por ventura mais vantajosa?

2º Se, no caso de não poderem aceitar senão a dos carros funerários, tem meios de pode realiza-la com vantagens superiores às que forem apresentadas pela Posta Baiana?

3º Que despesa faz a Santa Casa com a condução e enterramento dos cadáveres?

Cumpra aqui observar-lhes que qualquer que seja o contrato que haja de ser feito com Vms. ou quaisquer outros, não prejudicará isso o acabamento da rua da Misericórdia, que pode ser contratado com outra companhia ou realizado por outro modo qualquer.<sup>316</sup>

Observamos então que a intervenção da Santa Casa, fez com que a questão ficasse em um jogo silencioso de “peteca” e procrastinação do inevitável. A aparente maleabilidade do Presidente da Província, Antônio da Costa Pinto, só demonstra que ele não quisera se desentender, nem desagradar de imediato seus correligionários. Segundo Consuelo Sampaio, o primeiro secretário da Posta Baiana era o deputado provincial Justiniano de Castro. Também menciona que além deste, outros sujeitos de notoriedade eram acionistas da companhia: o antigo traficante de escravizados, o conde Joaquim Pereira Marinho; o futuro barão de Cotegipe, ex-chefe de polícia e ex-presidente da província, João Maurício Wanderley; o Conselheiro Manoel de José Almeida Couto; o barão de Pirajá, Joaquim Pires de Carvalho e Albuquerque; o barão do Rio Vermelho, José Felix da Cunha de Meneses, além de outros.<sup>317</sup>

A presença destes homens proeminentes, sendo que muitos também eram irmãos da Santa Casa, provavelmente adiou uma resolução brusca porque havia conflito de interesses. Sendo que uma decisão poderia implicar algo muito desvantajoso para os principais acionistas da Posta Baiana, tal desgaste deve ter feito os investidores arrefecerem. Porém, o que realmente ocasionou no fim da Companhia, foi a perda do privilegio sobre os carros funerários. Ainda de acordo com a Consuelo Sampaio, este conflito ocorreu devido ao forte interesse rentável gerado pelo transporte de cadáveres. Isto faz todo o sentido, pois como vimos a Posta Baiana ainda tinha a opção de continuar com a concessão das “outras três empresas”: 1- “para a limpeza da cidade”, 2- “de veículos de condução entre a cidade alta e a baixa por meio de carros de ferro,” 3- “o de carros nas praças”. Todavia, a condição de ofertar apenas três serviços não foi cogitada pela Companhia, justificando o quanto era lucrativo e promissor manter a condução funerária.

A resolução do conflito de interesses, com a Santa Casa tendo absoluta vantagem, saiu no Diário da Bahia que fez noticiar que no: “dia 7 reuniu se a junta [de engenheiros] e mesa da Santa Casa [...] também autorizada a promover o contrato da empresa funerária assim

---

<sup>316</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 29/05/1861, p.1.

<sup>317</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005. p.142.

como aquisição do hospital dos Lázaros, mediante aquelas condições que mais convenientes fossem aos interesses da Santa Casa”.<sup>318</sup>

Em consequência disso, os estudiosos sobre a urbanização de Salvador, durante a segunda metade do XIX, reconhecem que o resultado desta confrontação foi o suficiente para adiar a implantação dos bondes em Salvador, chamados na época de carros de ferro. Neste sentido, vamos ainda mais além, dentre os demais motivos que citaremos no capítulo 4, isto implicou em empecilhos que impediram que a Cidade tivesse conjuntamente um sistema de prestação de serviços urbanos mais organizados, e mais condizente com as mudanças sociais, urbanísticas e modernizantes do período. Como já argumentamos, este caso comprova que o uso de carros e carroças passou a ser significativos na limpeza das ruas, no transporte de alimentos, na condução de gente desfalecida, enfermas, doentes e na locomoção de mercadorias, objetos e pessoas em geral.<sup>319</sup> O projeto de mobilidade de Rafael Ariane para, através da Posta Baiana, Salvador era incrivelmente arrojado para a época. A proposta era pôr a Cidade em dinâmica circulação. De acordo com o Art. 9.º “estabelecendo-se linhas de condução em todas as direções da Cidade e seus subúrbios por carros, gondolas, e carroças adaptadas a cada uma das linhas, segundo suas necessidades, estabelecendo-se para isso cocheiras ou estações em lugares apropriados, guardadas todas as leis higiênicas e de salubridade pública e particular.” Assim, ideia como esta palmilhou por caminhos conservadores e de vagarosos estímulos em Salvador. Em 1874, João Ramos de Queiroz retomou um projeto parecido ao do Ariane, no sentido de criar um sistema de transporte que articulasse de forma circular toda a Cidade. E também teve que enfrentar perseguições políticas e quase abortamento do seu projeto.<sup>320</sup> Por outro lado, a partir deste momento houve uma maior atenção com o transporte dos mortos. Como já salientamos, a distância dos lugares de enterramentos, a decorrência epidemias da febre amarela e da cólera morbus nas décadas de 1850, devem ter contribuído para a necessidade de remover os falecidos por meio de veículos.

---

<sup>318</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 09/07/1861, p.1.

<sup>319</sup> Ver: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005; SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos deAraújo. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019.

<sup>320</sup> Ver: SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005; SANTIAGO, Cybèle Celestino; CERQUEIRA, Karina Matos deAraújo. **Sobre arcos e bondes**: resgatando a memória urbana de Salvador. Salvador (BA). Edufba, 2019.

Assim, ao se intrometer de forma contrária à assinatura do contrato entre a Companhia Posta Baiana e o Governo da Província, a Santa Casa, sabedora de seu poder de influir, colocou-se na situação de modo a obstaculizar e barrar a pretensão da Companhia em adquirir a concessão privilegiada de exploração do sistema de carros funerários. A disputa em torno deste serviço demonstrou de modo significativo, o quanto o transporte de carros fúnebres ia se tornando promissor diante das suas possibilidades rentáveis. Ao mesmo tempo em que tinha como pano de fundo “leis higiênicas e de salubridade pública e particular.”

Figura 16 - Detalhe da imagem Carros de condução de cadáveres



**Fonte:** IGHB – Seção Arquivo Histórico Theodoro Sampaio

Sobre esta última questão, observemos agora por meio do detalhe da fotografia, apresentada no início desta seção, o modo de como deveriam funcionar estes carros fúnebres. O contexto de produção desta imagem data das décadas iniciais do século XX, apesar disso, ela nos possibilita ter uma projeção de como eram ou pretendiam que fossem estes carros na segunda metade do XIX. No caso desta fonte imagética, notemos dois cocheiros sentados na almofada do veículo, ao mesmo tempo eles seguram as cordas de controle dos burros, o trabalhador à esquerda encara a câmera de modo a devolver o olhar a aquele que o observa.<sup>321</sup>O carro é constituído de quatro rodas, possui uma estrutura de madeira, provavelmente destinada para abrigar esquifes ou caixões, possui um tampo, e é puxado por dois animais. De acordo com a tabela de veículos de condução de pessoas e funerários por preço e classe, em 1861, o aluguel de um carro como este que seria de 4ª classe e custaria

---

<sup>321</sup> Ao fundo da imagem, notemos a presença de outro trabalhador que observa toda a cena: o condutor de bonde que transportava enfermos. Mas neste momento, iremos nos ater somente nos cocheiros de carros.

cerca de 8\$000.<sup>322</sup> A ação performática de tal figuração passa a ideia de extrema organização e asseio neste delicado transporte.

Entretanto, o crescente uso destes veículos no dia-dia não se dava dessa forma tão padronizada e projetada assim. Por exemplo, alguns desses carros poderiam rodar com o tampo, que cobria o caixão, semiaberto. Tal notificação foi registrada pelo *Jornal de Notícias*, em 10/ /09/1894:

#### **Condução de cadáveres**

O encarregado de colocar no carro mortuário os caixões fúnebres que são [...] do hospital Santa Isabel, deve ter o devido cuidado de não deixa-lo os aberto, como ainda ontem aconteceu.

A viagem de 3 horas para o cemitério mostrava o cadáver de uma pessoa de cor preta dentro do caixão, quase descoberto.

Esse descuido deve ser evitado.<sup>323</sup>

Nesse caso, é provável que os responsáveis por “colocar no carro mortuário os caixões fúnebres”, fossem os próprios trabalhadores cocheiros. Quanto ao fato do caixão estar “quase descoberto”, isso poderia ser em decorrência do balanço que os carros faziam ao passar por ruas pedregosas e arenosas na longa “viagem de 3 horas para o cemitério”.

Queixumes como este, mostrando a inadequação do serviço, também eram feitos em relação aos carros que transportavam as pessoas que ainda não tinham ido à campa: os doentes. A *Gazeta Médica da Bahia*, em 15/02 1872, contextualizou o estado das coisas:

Os hospitais em que são recebidos os doentes, estão situados nas proximidades desta cidade rodeadas de muitas casas, as quais lhes ficam bem próximas, o transporte de doentes, a maior parte das vezes, é feito em carros de aluguel que daí a pouco vão servir para pessoas sãs que neles vão passear, ou entram para as cocheiras sem que ninguém tenha o cuidado de desinfec-tá [...]. Os cadáveres dos que falecem de febre amarela são transportados daí e do hospital de caridade para o cemitério público [...].<sup>324</sup>

---

<sup>322</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 09/08/1861, p.1-2.

<sup>323</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Jornal de Notícias, 10/09/1894, p.1.

<sup>324</sup> *Gazeta Médica da Bahia* (BA), 15/02/1873, p.202. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/165646/1360> > Acessado em: 20/06/2023 às 17:30.

### 3.1“PARA O LIVRE RECREIO DA POPULAÇÃO”: BOLEEIROS E COCHEIROS DE CARROS DE ALUGUÉIS<sup>325</sup>

Mudando um pouco de ares, adentremos ao universo dos boleeiros e cocheiros de carros de alugueis e a condução de gente elegante. Carro de aluguel, também conhecido como veículo de praça, poderia ser alugado pela pessoa que quisesse usar, o valor cobrado poderia ser tabelado ou combinado com o freguês, normalmente o custo dependia da lonjura da viagem.

Figura 17 - Teatro São João final do século XIX



**Fonte:** Apud, SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização:** Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

Na fotografia visualizamos o Teatro São João. A sua arquitetura impressiona pelo seu formato majestoso e imponente, destacando-se em toda a rua. A presença dos boleeiros e cocheiros deveria ser mais marcante em noites de espetáculos, pois, grande parte das peças teatrais, óperas e operetas eram executadas neste espaço. O labor destes trabalhadores consistia em conduzir as pessoas em carros entre as suas residências e o teatro. Ao mesmo tempo, quando observamos o ângulo mais ao centro da imagem, nos deparamos com alguns cavalos que deveriam servir de transporte. A cronista Anna Ribeiro de Góis Bittencourt relata

---

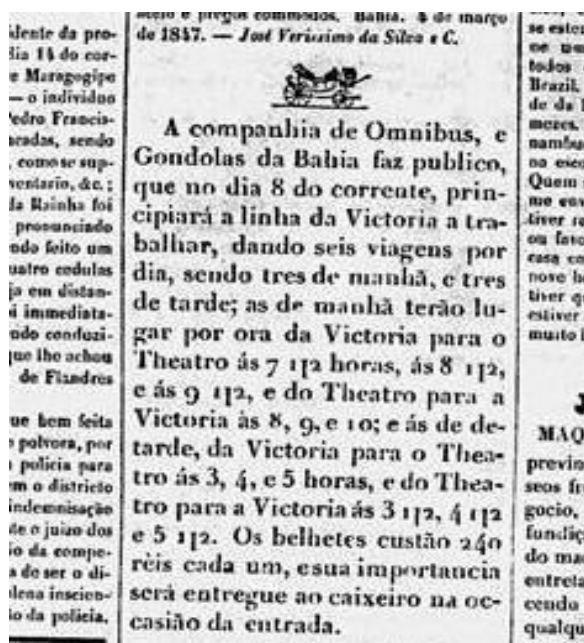
<sup>325</sup> Correspondência da Câmara Municipal de Salvador ao Presidente da Província Manoel Pinto de Souza Dantas 05/10/1866, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo do Governo da Província, Maço: 1407. Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1864/1866). Este termo foi utilizado por João Alves Portela para justificar o seu requerimento de abertura de “um café concerto”.



a importância deles para a locomoção.<sup>326</sup> Muitos destes animais poderiam ser alugados, um anunciante publicou no jornal *Diário da Bahia*, 05/12/1857, que “Na ladeira da Praça se alugam cavalos esse tomam a trato. Quem precisa pode procurar.”<sup>327</sup> Também poderiam ser encontrados na rua dos Algibebes, “numa rocinha que faz frente para o Largo do Barbalho por cima da venda se aluga animais, para carregar materiais e para montada”.<sup>328</sup> Em 14 de novembro de 1857, a tesouraria geral da província, precisou responder “acerca do pagamento da quantia de 32\$ [réis]?, que dependera o alferes José Jeronymo da Silva com o aluguel de dois cavalos para seu transporte da vila do Capim Grosso ao Tucano, conduzindo recrutas”.<sup>329</sup>

Já aqueles que preferiam ir de transporte de “gondolas” “sociáveis”<sup>330</sup>, poderiam optar por comprar um bilhete da “companhia de Gondolas e Ônibus da Bahia” que anunciou, em 05/03/1847, no jornal *Correio Mercantil* o funcionamento da linha da “Vitória para o Teatro” e vice e versa. Segue abaixo a imagem do anúncio.

Figura 18 Anúncio Companhia de Omnibus e Gôndolas, 1847



Fonte: Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 05/03/1847<sup>331</sup>.

<sup>326</sup> Ver: BITTENCOURT, Anna Ribeiro de Goes. **Longos serões do campo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. 2 v.

<sup>327</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 05/12/1857, p.4.

<sup>328</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 05/09/1857, p.4.

<sup>329</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 14/11/1857, p.4.

<sup>330</sup> Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 29/07/1844, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/5901>> Acessado em: 09/12/2023 às 23: 40.

<sup>331</sup> Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 05/03/1847. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6594>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 38.

É interessante notar que o anunciante a fim de chamar atenção dos leitores, pôs na parte de cima do anúncio a figura de uma gôndola, isso nos dá uma noção de como poderiam ser estes veículos.<sup>332</sup> O bilhete da passagem, inicialmente, custava o preço fixo de 240 réis. Porém, possivelmente, depois de perceber a lucratividade, o empresário resolveu quase dobrar os valores em dias de divertimentos na Rua do Teatro. Dessa maneira, em “noites de teatro” cobrava assim 500 réis que seria “pago por cada passageiro.”<sup>333</sup> Para se ter uma ideia dessa situação ostentosa, o jornal Diário da Bahia, em 1857, divulgou que “os africanos livres incumbidos do ofício de acendedores” de lampião recebiam como pagamento a “diária de 500 réis”<sup>334</sup>, enquanto que um servente de obra recebia um pouco mais “800 réis.” Percebiam, o nível da desigualdade social dessa sociedade, o dinheiro de um dia de labor de um trabalhador, poderia ser gasto pelos figurões apenas para não precisar andar nas ruas. E ainda os permitia chegar ao teatro por cima com muita pompa.

Isso denota o grau da ostentação das elites baianas, que, talvez, não se importassem com os altos custos das passagens das gôndolas. E todo esse frenesi de pessoas portando elegância no Teatro São João, pode ser visto na imagem a seguir:

---

<sup>332</sup> Mais descrições sobre as gôndolas ver: Ver: BITTENCOURT, Anna Ribeiro de Goes. **Longos serões do campo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. 2 v; SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

<sup>333</sup> Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 23/06/1847, p.4. Disponível em:< <http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6972>> Acessado em: 08/12/2023 às 23: 14. “nos domingos e dias santos de guarda” também houve aumento, podendo chegar a 330 réis, mas depois parece que o empresário voltou atrás e nivelou o preço para os dias normais, porém, os dias de festa no teatro continuaram mais caro.

<sup>334</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 29/11/1857, p.1.

Figura 19 - Teatro São João, em 1859, data da visita do Imperador D. Pedro II.



Fonte: IGHB.<sup>335</sup>

Aqui temos uma imagem do Teatro São João em seu pleno funcionamento. Observe-se, a tamanha quantidade de gente apeada em suas múltiplas portas e janelas. E, não era para menos, afinal era um momento especial para os baianos: o dia da visita do Imperador D. Pedro II, em Salvador.

O interessante, é que em meio a tais etiquetas sociais, estavam lá também os trabalhadores. Pois para que tais movimentações ocorressem, em torno do teatro, era necessário empregar gente para conduzir os veículos. Assim, alguns anos antes desta visita, a mesma Companhia de Gondolas e Ônibus da Bahia, da qual já mostramos, precisou “contratar alguns boleeiros”, “os pretendentes [a vaga tinham que estar] munidos de atestado de conduta.”<sup>336</sup> Esta tentativa de controlar os trabalhadores contratados tinha relação com a suspeição que se fazia do seu comportamento. No dia 19 de setembro de 1857, o jornal *Diário da Bahia*, divulgou que Augusto, crioulo, boleeiro da cocheira do teatro, recebeu ordem de prisão “por desatender a um guarda urbano, quando procurava verificar, o que, às 4 horas da tarde na rua das Portas da Ribeira [quando] lançou por terra e maltratou á um preto mudo, que foi recolhido ao hospital de caridade”.<sup>337</sup>

<sup>335</sup> IGHB – Apud, Carvalho, Daniel Rebouças. **A liberdade em cena: teatro, humor e racismo no templo da abolição e além** (Salvador, Bahia, 1884-1906). Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, p.39, 2021.

<sup>336</sup> Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA), 03/04/1847. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6731>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 40.

<sup>337</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 19/09/1857, p.2.

O jornal *A Marmota*, em 23/06/1849, narrou um acidente que tinha acontecido no dia 15 “na porta do Teatro”, segundo o redator: ia sendo vítima de um dos carros, que ali se achava uma senhora, por se terem espantado os burros com a multidão do povo, ou pela falta de cuidado do boleiro, por se ter talvez de todo a embriaguez, resultado de tal ocorrência”. E assim, a narrativa continua sugerindo que “para prevenir maiores consequências ordeno [...] muito positivamente como administrador da Polícia, que se designe um lugar onde sem nenhum perigo os mesmos carros fazer pousada.” “Sob pena de serem os boleiros cativos remetidos para a cadeia do Aljube e lá tomarem cinquenta açoites e os forros para a Marinha”.<sup>338</sup>

É perceptível que na opinião do jornal, o boleiro teria que levar maior parte da culpa pelo acidente, e, prevê ainda como solução para o problema a repressão policial, seguida de duras consequências para serem aplicadas a estes trabalhadores. Parte dessa opressão poderia estar relacionada ao perfil social destes trabalhadores, observem que o jornalista se refere, apenas, aos boleiros cativos e forros, ou seja, escravizados e possíveis egressos da escravidão. Como o Joaquim, cabra, escravo, “boleiro da cocheira ao largo do teatro”, foi preso no dia 17 de setembro de 1857, “por ofender com o carro que dirigia ao menor Teodorico Calixto”<sup>339</sup>, o escravo José, cabra, boleiro, foi detido “por insultos a uma mulher”<sup>340</sup>. Na tipografia do jornal *Diário da Bahia* “se dirá quem tem para alugar um escravo cabra de dezoito anos, próprio para pagem ou boleiro”.<sup>341</sup> Por fim, o Roberto, boleiro, livre, que foi matriculado no livro de Matrícula dos Carroceiros. Identificamos também muitos outros trabalhadores boleiros. Pois, como já vimos, no quadro geral dos matriculados eles correspondiam a terceira categoria de maior ocupação 4,3%, (31). Ao que tudo indica, era comum que eles fossem empregados em veículos de aluguel.<sup>342</sup>

Enfim, que difere estes veículos de aluguel para os outros dos quais trouxemos, anteriormente, é a sua funcionalidade. Queremos dizer que as principais características destes carros era a de proporcionar o deslocamento das pessoas por si só. Ou seja, sem, necessariamente, perpassar por uma situação elementar para as condições de vida dos moradores, por exemplo, a limpeza das ruas, o carregamento de alimentos, o transporte de pessoas enfermas e falecidas, entre outras funções. Cabe esclarecer, que isso não quer dizer que os

<sup>338</sup> A Marmota (BA), 23/06/1849, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/816485/41>> Acessado em: 07/12/2023 às 19:51.

<sup>339</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 17/09/1857, p.3.

<sup>340</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 1/04/1858.

<sup>341</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 23/03/1858, p.4.

<sup>342</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro Matrícula de Carroceiro (1866-1874).

momentos de divertimentos, envolvendo a vida cultural da cidade como um todo, fossem comportamentos supérfluos. Mesmo porque, a historiografia já demonstrou que as manifestações festivas e humoradas poderiam também ser carregadas de protestos e reverberações políticas.<sup>343</sup>

---

<sup>343</sup> Ver: ALBUQUERQUE, Wlamyra Ribeiro de. **Algazarra nas ruas: comemorações da Independência na Bahia (1889-1923)**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1999. P. 144; BRASIL, Eric. **Carnavais atlânticos: cidadania e cultura negra no pós-abolição**. Rio de Janeiro e Port-of-Spain, Trinidad (1838-1920). Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2016; CUNHA, Maria Clementina Pereira Cunha. **Ecos da Folia: uma história social do carnaval carioca entre 1880 e 1920**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001;; DAVIS, Natalie Zemon. **Culturas do povo: Sociedade e cultura no início da França Moderna**. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1990; ABREU, Martha. **O império do Divino: festas religiosas e cultura popular no Rio de Janeiro, 1830-1900**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; São Paulo: FAPESP, 1999. Carvalho, Daniel Rebouças. **A liberdade em cena: teatro, humor e racismo no templo da abolição e além (Salvador, Bahia, 1884-1906)**. Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, , 2021.

### 3.2 ORIGEM E NACIONALIDADE DOS TRABALHADORES

Tabela 3 – Distribuição dos matriculados por naturalidade

<b>Origem</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
Bahia	248	34,7%
Inhambupe	2	0,28%
Pernambuco	1	0,14%
Minas Gerais	1	0,14%
Crioulo	60	8,4%
África	57	7,4%
Costa da África	2	0,28%
Portugal	26	3,6%
Espanha	1	0,14%
Paraguai	2	0,28%
Inglês	1	0,14%
Outro* <sup>344</sup>	2	0,28%
Não informado*	314	44,4%
<b>Total</b>	<b>713</b>	<b>100,0</b>

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

De acordo com a frequência dos matriculados por naturalidade, os trabalhadores eram provenientes das seguintes localidades: Bahia<sup>345</sup> 248 (34,7%), crioulos em 60 (8,4%),<sup>346</sup>

<sup>344</sup> Elísio e José Martins tiveram a naturalidade preenchida como “pardo”, enquanto que a cor foi informada como fulo e claro, respectivamente.

<sup>345</sup> Bahia aqui significa a Capital da Bahia, era assim que Salvador era conhecida no século XIX.

<sup>346</sup> Sobre o processo de criouliização na Bahia ver: PARÉS, L. N. O processo de criouliização no Recôncavo baiano, 1750-1800. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 33, 2005

Inhambupe 2 (0,28%), Pernambuco 1 (0,14%), Minas Gerais 1 (0,14%), África 57 (7,4%), Costa da África 2 (0,28%). E também de estrangeiros de Portugal 26 (3,6%), Espanha 1 (0,14%), Paraguai 2 (0,28%) e Inglês 1 (0,14%). Saber a naturalidade (e também a nacionalidade, no caso dos estrangeiros) destes trabalhadores é importante porque estamos lidando com um período marcado por grandes transformações estruturais e sociais, no país como um todo.

A partir de 1850, com a supressão do tráfico de escravos no Brasil, tomaram-se medidas para reordenar e organizar o trabalho livre.<sup>347</sup> Neste sentido, vários esforços foram empreendidos por parte do governo imperial e da classe senhorial a fim de garantirem os “braços” laboriosos, e, ao mesmo tempo manter a ordem social regida pelo sistema escravista. Desde então, os debates sobre o fim da escravidão e a falta de braços para a lavoura, borbulhavam na agenda política. Mas, foi a partir do ano de 1866 que as discussões sobre a emancipação dos escravos, adquiriram atenção mais profícua. Com isso, diversos projetos foram apresentados à sala do trono. Assim sendo, a proposta apresentada por José Antônio Pimenta Bueno ganha notoriedade.<sup>348</sup> Neste contexto, as pautas mais largamente debatidas na Assembleia Legislativa dos deputados versavam sobre o fim do sistema escravista e a organização do mercado de trabalho. Decerto, as agendas se dividiam em dois modelos distintos. Por um lado, os defensores do aproveitamento dos trabalhadores nacionais.<sup>349</sup> De outro lado, as aspirações que visavam investir em mão-de-obra imigrante. A formação de um mercado de trabalho, engendrada na segunda metade do século XIX, é um tema bastante abordado e redesenhado pela historiografia brasileira e também por autores estrangeiros.<sup>350</sup>

No que diz respeito ao perfil social dos trabalhadores dos transportes, trata-se de algo bastante discutido na historiografia. O trabalho da Ana Maria Moura demonstrou certa hegemonia dos imigrantes portugueses nos serviços de carroças no Rio de Janeiro a partir de 1850 até o final do século XIX. Paulo Cruz Terra retoma o tema, ao levantar os dados dos livros de prisões, levantou o perfil dos trabalhadores, conferindo que de fato, em decorrência da imigração, a maioria daqueles que compuseram as categorias de carroceiros e cocheiros

<sup>347</sup> LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Da escravidão ao trabalho livre: a lei da locação de serviços de 1879**. Campinas, SP: Papyrus, 1988.

<sup>348</sup> CHALHOUB, Sidney. **Machado de Assis, historiador**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2003.

<sup>349</sup> CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 1990; CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

<sup>350</sup> KLEIN, Herbert, S. “Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira.” **Dados**, Rio de Janeiro, No. 17 (1978), p. 3-27; EISENBERG, Peter L. “O homem esquecido: o trabalhador livre nacional no século XIX: sugestões para uma pesquisa.” In: L. **Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil - séculos XVIII e XIX**. Campinas, Unicamp, 1989.

passou a ser constituída de homens brancos e estrangeiros, sobretudo portugueses. Elciene de Azevedo, que estudou o perfil destes trabalhadores na Província de São Paulo, tendo a noção de raça como fio condutor da narrativa, problematiza o predomínio dos trabalhadores italianos brancos nesta atividade. Assim, por sua vez, demonstrou a presença de trabalhadores negros na categoria de trabalho de carroceiros e cocheiros, bem como, o processo de embranquecimento que atravessou estas atividades na capital paulista, durante o século XIX.<sup>351</sup>

De acordo com Jeferson Bacelar, em meados do século XIX, o governo e os donos de terras “eram inteiramente favoráveis ao desencadeamento de uma política de colonização com estrangeiros na Bahia. Entretanto o diminuto contingente estrangeiro introduzido na província”, não ficou em Salvador, a grande parte “foi direcionada para áreas” “da região açucareira”.<sup>352</sup> Enfim, os números da tabela com as nacionalidades dos trabalhadores, em Salvador, indicaram que a distribuição ocorreu em três grupos principais: os nacionais; os africanos e os estrangeiros. Ao contabilizar em conjunto os brasileiros com os nascidos em África, chegamos ao somatório de 371 (52,%), enquanto os outros, apenas, 30 (4,2%). Dessa maneira, fica demonstrada que os projetos de imigração para as atividades de carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores em Salvador, não lograram. Pois a categoria, aqui, fora dominada por brasileiros e africanos. É interessante observar, em comparação com os carregadores, a situação numérica se dar, digamos, de forma invertida.<sup>353</sup>

---

<sup>351</sup> Ver: MOURA, Ana Maria. **Cocheiros e Carroceiros**: homens livres no rio de senhores e escravos. São Paulo: Hucitec, 1988; TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Dissertação de Mestrado: Niterói. UFF/ICHF, 2007.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores**: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). Tese de Doutorado: Niterói. UFF/ICHF, 2012; AZEVEDO, Elciene. “A Metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros na invenção da “raça paulista”. In: Azevedo, Elciene; Cano, Jefferson, Cunha, M. Clementina, Chalhoub, Sidney. (Org.). **Trabalhadores na cidade. Cotidiano e cultura de trabalhadores no Rio de Janeiro e São Paulo (século XIX)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2010.

<sup>352</sup> BACELAR, Jeferson. **A hierarquia das raças**: negros e brancos em Salvador. Rio de Janeiro: Pallas, 2001. p.45.

<sup>353</sup> João José Reis identificou que, embora tivesse brasileiros carregadores, os africanos eram a maioria dos ganhadores matriculados nos cantos. Tal realidade só vai ser modificada no final do século XIX com o fim da escravidão. Ver: Reis, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.



### 3.3 A CONDIÇÃO SOCIAL JURÍDICA DOS TRABALHADORES

O periódico crítico, chistoso e recreativo, com nome de flor, *A Nova Sempre – Viva*, em 22 de novembro de 1867, denunciou um caso de constante maus-tratos cometidos contra 3 meninos forros, na casa do Sr. tenente-coronel José Carlos Ferreira, situada no sítio das Pitangueiras. Segundo este mesmo jornal, ele queria ser “o Tutú, praticando toda a sorte de arbitrariedades”. Assim, a fim de “distrair-se” “mandava castigar” os “três moleques forros” “com 12, 14 dúzias de bolos, de sorte que o castigo começa às 7 horas da noite” e tinha “fim às vezes a meia noite, sendo, já pelos gritos e gemidos dolorosos das vítimas, já pelo cruel e bárbaro castigo, toda vizinhança incomoda.” Diante disso, “Pede-se por tanto a atenção da polícia para essa malfadada localidade, onde se comete toda a sorte de abusos, e nem se respeitam as leis e as garantias do cidadão.”<sup>354</sup> É interessante, como o redator suplica à polícia para garantir que as torturas aos libertos fossem cessadas. Trata-se dos mesmos agentes que perseguiram e controlavam a liberdade dos trabalhadores nas ruas, que, agora poderiam assegurar a cidadania das pessoas egressas da escravidão. Além disso, considerar tal tratamento desferido a uma pessoa livre como um ato “bárbaro” significa dizer que determinadas atitudes, moralmente, não condiziam com a condição social jurídica desses três meninos.

Ainda mais que este contexto, foi marcado por fortes discussões em torno da construção de um projeto da transição gradual da escravidão para a liberdade. Em relação ao trabalho escravo e livre, Robério Santos Souza analisou o perfil dos trabalhadores que atuaram na construção da primeira ferrovia da Bahia. Assim, identificou a combinação de formas de trabalho em que entrelaçava livres nacionais e estrangeiros, libertos e escravizados. Dessa maneira, identificou as experiências de liberdade compartilhadas entre livres e escravizadas nos canteiros de obras férreas.<sup>355</sup>

Na mesma perspectiva, como visto anteriormente, João Reis estudou a greve dos ganhadores na cidade de Salvador, em 1857. Este evento paralisou as atividades de ganho de modo generalizado, mas o maior impacto foi sentido pelo setor dos transportes de mercadorias e pessoas. Tal acontecimento grevista foi protagonizado por trabalhadores negros. Este grupo de trabalhadores era composto por diferentes condições sociais: livres,

---

<sup>354</sup> *A Nova Sempre-Viva: Periódico Crítico, Chistoso e Recreativo (BA)*, 22/11/1867. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819000/2>> Acessado em: 04/12/2023 às 10:51.

<sup>355</sup> SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

libertos e escravizados. Assim, “o trabalho ombro a ombro de escravos e libertos dava significados de liberdade aos primeiros e significado de escravidão aos segundos que faziam das relações de ganho na cidade um curto circuito permanente.”<sup>356</sup>

Marcel van de Linden, na perspectiva da história global do trabalho, mencionando a pesquisa de João José Reis, afirmou que “uma abordagem ampliada nos permitirá levar a sério essas ‘*anomalias*’ que até agora têm sido negligenciadas, como os escravos de aluguel que existiam em várias partes do mundo. Tomemos como exemplo os inúmeros chamados ‘ganhadores’ no Nordeste do Brasil.”<sup>357</sup>

Para Antônio Luigi Negro, “O crescimento urbano tornaria mais complexas as relações sociais de trabalho numa sociedade escravista, aumentando os setores de serviços e à participação da mão-de-obra envolvente. À maior parte dos setores de transportes, abastecimentos e serviços contava com a população negra, incluindo livres e libertos. Não seria muito diferente para as áreas urbanas de Salvador.”<sup>358</sup> Neste sentido, essa realidade entre a escravidão e a liberdade, não era alheia para os trabalhadores carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores, em Salvador durante o século XIX. No gráfico, adiante, apresentamos uma amostra dessa configuração laboral compartilhada nas ruas.

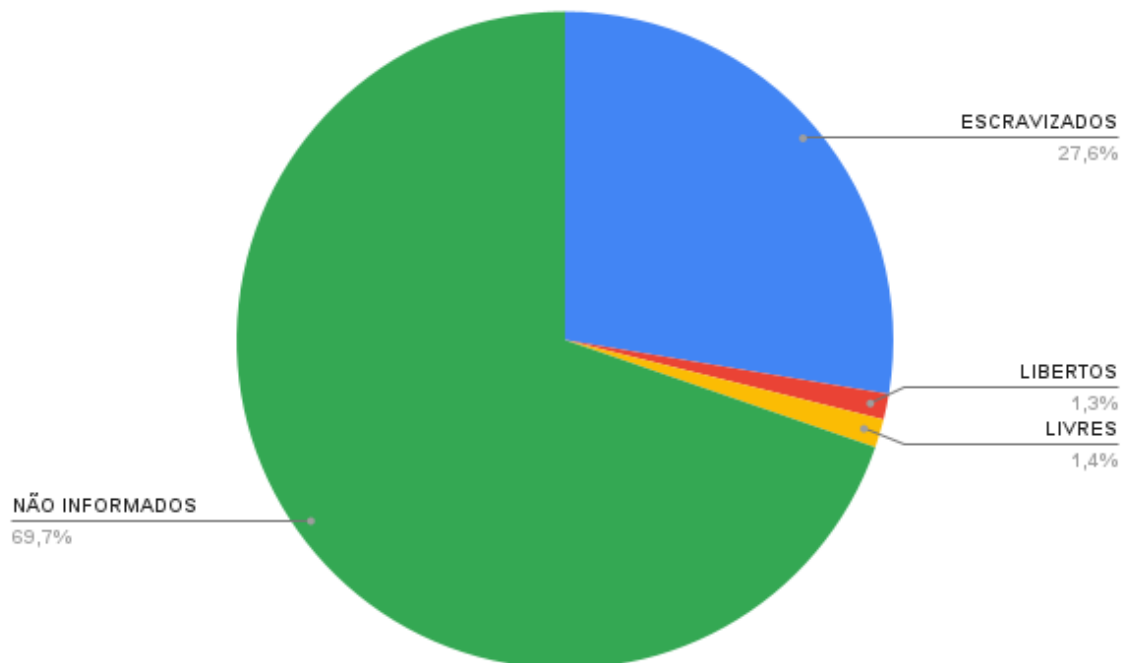
---

<sup>356</sup>Reis, João José. “A greve negra de 1857 na Bahia.” **Revista USP**, (18, 1993). p. 6-2

<sup>357</sup>LINDEN, Marcel van der. “História do trabalho para além das fronteiras.” **Cad. AEL**, v.17, n.29, 2010. p. 54. Outros autores importantes chamaram atenção para esta questão. NEGRO, Antônio Luigi. “Imperfeita ou refeita? O debate sobre o fazer-se da classe trabalhadora inglesa.” *Revista Brasileira de História*. São Paulo: Contexto, v.16, n. 31/32, 1996; LARA, Silvia Hunold. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil.” *Projeto de História*, n.16, 1988, p. 25-38; BATALHA, Cláudio Henrique Moraes. “Sociedades de Trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária.” *Cad. AEL*, v.6, n.10/11. 1999. Neste sentido, Marcelo Badaró Mattos apontou que em grandes capitais como Salvador e Rio de Janeiro “os trabalhadores escravizados estavam inseridos nas mais diversas atividades. Muitos eram alugados pelos seus senhores e um outro tanto era constituído por escravos ao ganho. Nestas condições, trabalhadores escravizados e livres conviviam lado a lado” MATTOS, Marcelo Badaró. “Experiências comuns: escravizados e livres no processo de formação da classe trabalhadora no Brasil”. In **Anais do XXIV Simpósio Nacional de História**, 2007, São Leopoldo. p.4.

<sup>358</sup> NEGRO, Antônio Luigi, GOMES, Flávio. Além de senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. **Tempo soc.** 2006, vol.18, n.1, p.217-240.

**Gráfico 5 – Distribuição dos matriculados por condição jurídica social, 1866-1874 (total de 713)**



Fonte: APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

Este gráfico da distribuição dos matriculados por condição jurídica social, se escravo, liberto e livre, demonstra justamente essa dinâmica laboral afirmada pela historiografia. Assim, a composição social dos trabalhadores era constituída de escravizados 27,6% (197), libertos 1,3% (9) e livres 1,4% (10). Quanto ao quantitativo, cabe uma ressalva, tais dados podem fornecer uma equivocada impressão de que os escravos fossem maioria na atividade de condução de veículos. Todavia, na verdade, inferimos ter havido uma subnotificação destas declarações. Isso porque, dos 69,7% (497) de não informados, possivelmente eram de pessoas livres. Isso pode ser explicado pela peculiaridade dos livros de registros que compusera nossa base de dados.

O Livro de Matrícula dos Carroceiros, da Repartição Policial, (1866-1873) contém 364 trabalhadores matriculados. Ele foi escrito no formato de um formulário e organizado da seguinte forma: data com mês, dia e ano, o nome de quem fez a matrícula, podendo ser o próprio trabalhador ou não, a ocupação (carroceiro, cocheiro, boleeiro, condutor ou aprendiz), a quantidade de carroças ou carros, o nome do proprietário do carro ou carroça e o nome do

trabalhador e a assinatura. Quanto que ao Livro de Matrícula dos Condutores, aberto pela Câmara Municipal de Salvador, (1872-1874), possui os registros de 349 trabalhadores divididos entre carroceiros e cocheiros. As descrições estão sistematizadas em linhas cartesianas, classificadas por nome; estatura, naturalidade, cor; idade e profissão, não tem espaço para assinaturas. A principal problemática da documentação está relacionada à descrição da condição social (se livre, escravo ou liberto).<sup>359</sup> De acordo com a análise da fonte, não havia uma predeterminação ou obrigatoriedade para o preenchimento deste quesito. Pois, há uma ausência de espaço para especificar a condição. Ao que parece, as autoridades municipais e policiais não tinham ainda muita clareza do perfil dos trabalhadores que eles mesmos queriam controlar. Diante disso, é possível entrever que os senhores deviam ter pedido que a condição dos seus escravos fosse anotada ao lado do nome do trabalhador. Como fez o José Lopes da Costa Caxarena que, em 24 de março de 1869, “compareceu a fim de matricular como carroceiros de suas carroças os escravos André, Antônio e Valentim”. Também Dona Leopoldina Carolina G. de F. fez questão de deixar registrados seus dois carroceiros, João e o Poliano, escravizados. Do mesmo modo, Abílio Cena Borges matriculou os cativos, Malheiros, Pedro e Antônio, carroceiros.<sup>360</sup> Tal inferência também pode ser estendida para os declarados livres e libertos. É interessante que os dois movimentos visam garantir direitos opostos, no caso dos senhores assegurarem sua propriedade escrava e dos livres e libertos atestar a liberdade.

---

<sup>359</sup> Além disso, a partir da análise da fonte, percebemos que houve diversas modificações no texto que compõe o Livro de Matrícula dos Carroceiros, 1866-18873. Por exemplo, “nesta repartição da polícia da Bahia no dia vinte e seis de janeiro de 1866 compareceu William para matricula-se como boleiro de carros pertencente aos srs. E.P. William[...] e apresentou documentos de habilitação para este mister. Fica obrigado a não maltratar com pancadas demasiadas o animal ou animais do carro ou veículo sob sua direção, fazendo os andares somente a passo, ou a trote, de forma a não atropelar aos transeuntes; a não carregarem as carroças senão com o peso que o animal possa comportar; não montar nos varais dos carros que conduzem materiais. Fico outro sim a reformar sua matrícula anualmente.” (p.1). Depois, a partir da página 14, a começar pela matrícula de nº53, ocorreu uma mudança no texto. Dessa forma seguiu a seguinte modificação: “nesta repartição da polícia da Bahia no dia vinte e quatro de fevereiro de 1866 compareceu Zeferino da costa morador da freguesia de São Pedro para fim de matricular o seu (o carroceiro de sua carroça) que se emprega na condução de materiais e pertence ao seu Damião e achando-se o dito carro em estado de poder presta-se ao serviço a que é destinado foi matriculado sob n 53 ficando obrigado o apresentante a exercer toda a vigilância para que seja observadas as obrigações estipuladas nas matrículas dos cocheiros, não só quanto ao tratamento que devem dar aos animais durante o trabalho de condução, como também a respeito das cargas excessivas; não podem senta-se nos varais dos carros devendo andar com os animais sempre a passo ou a trote.” (parece aqui uma tentativa de responsabilizar os condutores para cumprir as regras, não sabemos se foi uma exigência do seu Damião em relação ao texto, ou se foi iniciativa do escrivão que fez a matrícula. Seja como for, a questão, é que toda a responsabilidade recai sobre os condutores e ainda esclarece quem é o dono da carroça). Enfim, as matrículas nº 53; 54; 57; 58; 59 e 60 tiveram esse corpo de texto, as demais matrículas seguiram com o texto similar a página 1.

<sup>360</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

Para estes últimos era demasiado importante registrar sua condição, observa-se, por exemplo, o Abrão, africano, carroceiro, a carroça era “pertencente ao mesmo”, foi o único, declaradamente liberto a se apresentar sozinho na Repartição da Polícia, no dia 6 de abril de 1869, com a finalidade de fazer a sua própria matrícula. Essa atitude de Abrão mostra a sua capacidade em evidenciar sua conquistada posição social livre da escravidão.<sup>361</sup> Por outro lado, demais trabalhadores que se matricularam, declarando serem livres e forros preferiram contar com o apoio, possivelmente de brancos para realizar o registro.<sup>362</sup> Assim foram os casos: de Fausto, forro, pardo, condutor de carroças e os livres Severiano, carroceiro, João, pardo também carroceiro e o Quintino, condutor. Todos foram matriculados, no dia 26 de fevereiro de 1866, por Francisco Felix de Souza Velho, não há a possibilidade de ser o patrão. Porque, depois da identificação do veículo, se carro ou carroça, aparece comumente as seguintes palavras: “pertencente ao Sr.”. Porém, assim como, na matrícula do Abrão, o termo “Sr.” foi riscado, acrescentando-se no mesmo lugar a terminologia “ao mesmo”, seguida do nome dos trabalhadores e de sua condição social. Isso quer dizer que as carroças foram denominadas como de propriedade destes condutores e carroceiros livres e forros.<sup>363</sup> Em outras situações eram os patrões que davam as caras ou seus comissários, em 02 de abril de 1869, a firma de Monteiro, Carneiro e Azevedo,<sup>364</sup> além de registrar 2 aprendizes, diversos escravizados e mais outros trabalhadores sem a condição informada. Também matriculou o Roberto, livre, “como boleiro dos carros pertencentes aos mesmos senhores”.

Chama a atenção que no meio de tantos outros, somente o Roberto, foi declaradamente registrado como livre pelos patrões. É possível que tenha sido o esforço do próprio trabalhador em deixar anotado a sua condição social. A atitude destes trabalhadores em demarcarem sua posição de liberdade, pode ser explicada pelo contexto do aumento da “precariedade da liberdade” que estava sendo experienciada com a crise do sistema escravista

---

<sup>361</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873). Os autores Rebecca Scott e Jean Hébrard, constataram, através da trajetória de Rosali, que as pessoas de cor poderiam declarar nestes registros posições sociais estrategicamente, reafirmando determinadas posições sociais e camuflando outras consideradas negativas. Ver: SCOTT, Rebecca J; HÉBRARD. **Provas de liberdade: uma odisseia atlântica na era da emancipação**. Editora da Unicamp, Campinas. 2014.

<sup>362</sup> João José Reis a partir da experiência dos ganhadores grevistas, em 1857, discutiu a questão do paternalismo senhorial branco. Ver: REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. Cia das letras, especificamente o capítulo 8, 2019. p.193.

<sup>363</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

<sup>364</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873). Trata-se dos três empresários que neste mesmo ano colocaram pra funcionar a primeira empresa de bondes de Salvador: Veículos Econômicos.

no século XIX. O historiador Sidney Chalhoub, analisou o impacto que a Lei de 1831 provocou na população livre e liberta de cor, fomentando um clima de suspeição ampliado para grande parte da população de cor. Assim, instala-se uma precariedade estrutural da liberdade que vai incidir sobre a população de cor livre, liberta e escrava. Portanto, o autor argumenta que a experiência de liberdade em relação às pessoas de cor era relativa e complexa, sobretudo no campo social.<sup>365</sup> Como já mencionado, João José Reis demonstrou que a reação das autoridades relacionada ao Levante dos Malês, ocorrida na capital baiana, em 1835, criou uma série de medidas legislativas que operaram em esquema de forte perseguição e constrangimento contra a população africana nos centros urbanos.<sup>366</sup> Tais opressões em maior ou menor grau a depender das circunstâncias sociais e da capacidade de articulação dos sujeitos oprimidos, poderiam ser estendidas para os demais trabalhadores. Sobretudo quando somados a outros demarcadores, a origem, a cor, situação econômica, a idade.

Como se pode ver, ao que tudo indica, para atender as especificidades das relações complexas de trabalho que caracterizou essas atividades circulantes, o texto dos livros de matrículas era modificado o tempo todo. Ao traçar um paralelo com o caso dos três meninos forros que abre esta seção, entendemos o quanto era importante para os livres e forros afirmarem sua liberdade. Mas que, por outro lado, poderia não assegurar, inteiramente, uma integração social. Possivelmente, o motivo de tantos matriculados não conterem a informação da condição, talvez, esteja relacionada ao fato de que na conjuntura das décadas de 1860-70 houve forte diminuição da mão-de-obra escravizada na Cidade de Salvador.<sup>367</sup> Com isso, a Secretaria de Polícia e a Câmara Municipal não estariam tão preocupadas se quem fazia o trabalho fosse escravizado, livre ou forro. O importante para o controle era saber, necessariamente, quem eram os trabalhadores em termos de ocupação, cor, naturalidade, idade, estatura e se era proprietário ou não do veículo. Diante do exposto, a subnotificação da condição jurídica foi uma constante nestes dois livros dos trabalhadores matriculados.

---

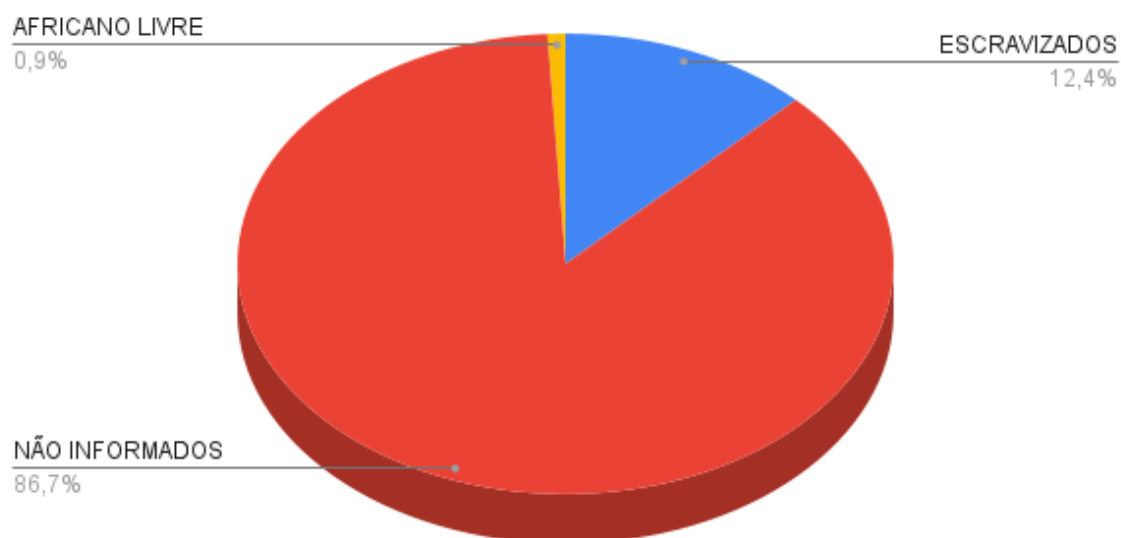
<sup>365</sup> CHALHOUB, Sidney. **Visões da Liberdade**: uma história das últimas décadas da escravidão na corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHALHOUB, Sidney. "Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)." **História Social**, nº 19, p. 33-62, 2010.

<sup>366</sup> BRITO, Luciana da Cruz. **Temores da África**: segurança, legislação e população africana na Bahia. Salvador, BA: EDUFBA, 2016.

<sup>367</sup> Ver: ANDRADE, Maria José de Souza. **A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860**, São Paulo, Corrupio, 1988; Ver: MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Ser escravo no Brasil**, São Paulo: Brasiliense, 1990.

**Gráfico 6 – Distribuição dos presos nas delegacias e subdelegacias por condição jurídica social, 1866-1872 (total 113)**

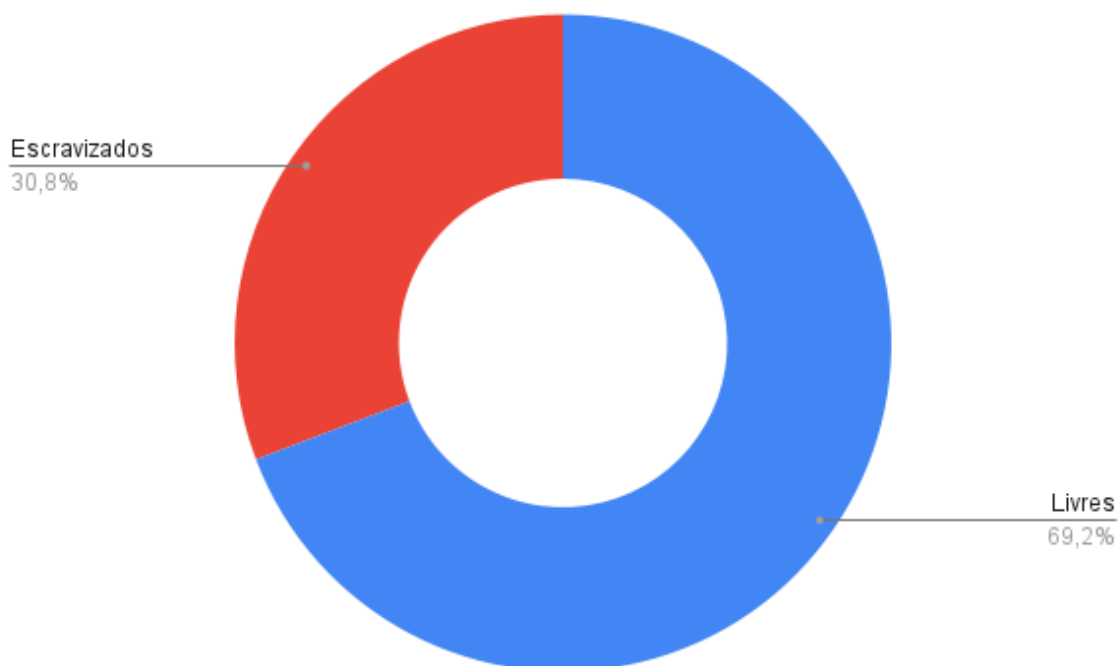


368

Em termo de comparação, com o que argumentamos anteriormente, apresentamos um segundo gráfico formulado a partir dos dados de 113 trabalhadores, carroceiros, boleiros e cocheiros, que deram entrada em delegacias e subdelegacias no período de 1866-1872, sendo também, o momento de maior fluxo dos matriculados nos livros dos Carroceiros e dos Condutores. Percebam que do total quantitativo de 113 trabalhadores, a porcentagem dos não informados é de 86,7% (98), enquanto os escravizados apresentam apenas 12,4% (14) e de africano livre 0,9% (1).

<sup>368</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 3139-32; 3139-33; 3139-34; 3139-36; 3139-38; 3139-38; 3139-40; 3139-41; 3139-42; 3139-43; 3139-44; 3139-45; 3139-46 Correspondência recebida da Secretária de Polícia. (1866-1873). APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 2959; 2960; 2960-1; 2964; 2965; 2966; 2969; 2982. (1864-1889).

**Gráfico 7 – A distribuição dos mapas de presos por condição jurídica social, 1870-1884 (total 78)**



369

Neste último gráfico aparece um quadro diferente. Os libertos e africanos livres não ficaram demonstrados, de compensação às categorias de escravizados e livres estão bem delimitadas. Tais características podem ser explicadas, como já mencionamos antes, possivelmente pela perda de interesse da Secretaria de Polícia e da Câmara Municipal em registrar a condição social destes trabalhadores. Ao mesmo tempo, a tipologia desta própria fonte que estamos analisando agora, mapa de presos, pode mostrar mais uma pista, ao que tudo indica, o mapeamento dos prisioneiros eram documentos internos, normalmente, preenchidos nos quartéis e na Casa de Correção. Logo, a condição do preso poderia ser mais bem notada pelos funcionários, uma vez que eles deviam dispor de maior tempo, diferentemente das secretarias e subdelegacias que poderia estar sempre cheia e corridas.<sup>370</sup> Outro detalhe que pode ser observado é a diferença numérica de livres com 69,2% (54) por cento e de escravizados 30,8% (24), o que corrobora o argumento de que a crise da escravidão vai diminuir ainda mais o quantitativo de escravizados nos centros urbanos. Portanto, é

<sup>369</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6288; 6289; 6290; 6291; 6292; 6293. Correspondência Recebida de Mapas de Presos e Relações de Presos (1864-1889).

<sup>370</sup> Sobre presos na Bahia ver: Trindade, Claudia Moraes. **A Casa de Prisão com Trabalho da Bahia (1833-1865)**. Salvador, BA. Dissertação de Mestrado em História, FFCH/UFBA, 2007; Trindade, Claudia Moraes. **Ser preso na Bahia no século XIX**. Salvador, BA. Tese de Doutorado em História, FFCH/UFBA, 2012.



provável que parte dos trabalhadores com a condição não informada nos livros de matrículas e nas ocorrências de prisões nas delegacias, seja, na verdade, de sujeitos livres.

### 3.4 A CLASSIFICAÇÃO DAS CORES DOS TRABALHADORES

Na inquietude das ruas, no dia 03 de maio de 1870, o periódico crítico e chistoso *O Alabama*, noticiou dois episódios, cheios de insultos, ofensas com referência à cor dos envolvidos. O principal protagonista dessa história foi um carroceiro da limpeza da cidade, cujo nome não foi divulgado. O jornal narra que:

- O [carroceiro] que varre na Estrada Nova, de São Miguel a baixa dos Sapateiros, aparece uma vez na semana e nesse dia solta a língua sobre os pacíficos moradores.

O Sr. José Pedro da Silva Paraguassú, cidadão honesto e proprietário, incorreu na animadversão do rixoso varredor. E como o homem é de cor preta, era todo o dia chamado de negro e mimoseado com outras amenidades ofensivas.

Um dia em que ouviu a maneira porque era tratado, dirigiu-se ao carroceiro e observou-lhe que sua obrigação era apanhar o cisco da rua e vendo alguém despejar, chamar o fiscal para executar as disposições municipais.

Boca que tal dissestes!

Teve em recompensa os epithetos de negro, filho da p...; que não cagasse mais regra, ao contrário lhe quebrava a cara, e por esse teor levou a mais nojenta descompostura que se pode ouvir.

- Isso é mesmo provocar.<sup>371</sup>

O editor do jornal *O Alabama*, Aristides Ricardo de Santana, era considerado um homem de cor. Sua pena reverberou diversas notícias das ruas, bem como o som dos tambores e dos batuques das casas de terreiros do candomblé. O periódico ficou conhecido por sua constante perseguição a esta religião. Isso pode ser explicado pela visão do redator em defender de alguma maneira a desafricanização dos hábitos e dos costumes. Ao mesmo tempo, denunciava possíveis preconceitos e as injustiças.<sup>372</sup> Como a que ocorreu a mulher de um carroceiro, ela foi ludibriada por um comerciante quando este lhe vendeu um pano de chita avariado. O jornal, em 19 março de 1869, denunciou o caso e se compadeceu da situação

<sup>371</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *O Alabama*, 03/05/1866, p.2. Lucas Ribeiro Campos trabalhou com esta fonte na sua dissertação de mestrado. Ver: CAMPOS, Lucas Ribeiro. **Sociedade Protetora dos Desvalidos: mutualismo, política e identidade racial em Salvador (1861-1894)**. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

<sup>372</sup> Mais discussão sobre o jornal *O Alabama*. Ver: PARÉS, Luís Nicolau. **A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia – 2ªed. rev.** Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007. p.142-148; SANTOS, Edmar Ferreira. **O poder dos candomblés: perseguição e resistência no Recôncavo da Bahia**. Salvador: EDUFBA, 2009. p.134-135.

do carroceiro quando tentou reaver, sem sucesso o dinheiro pago pelo pano de má qualidade.<sup>373</sup>

Voltando à cena que anunciamos acima, a discussão se deu entre um carroceiro e o Sr. José Pedro da Silva Paraguassú, este segundo personagem foi identificado pelo historiador Lucas Ribeiro Campos como um dos membros da Sociedade Protetora dos Desvalidos o (SPD).<sup>374</sup> O ponto desconcertante da situação esteve relacionado aos cochichos que o carroceiro fazia, secretamente, sobre a cor do Sr. José Pedro da Silva Paraguassú. Mas o que também chama a atenção é a ênfase dada pelo próprio periódico em destacar a “côr preta” do ofendido que o mesmo se propõe a defender, até os xingamentos proferidos pelo carroceiro são vistos pelo editor como “epithetos de negro”.

O texto segue descrevendo que em outro dia “no domingo, o mesmo carroceiro vai a porta do Sr. Marcolino J. da C. Pitta e diz-lhe em tom grosseiro: Se o senhor deitar mais cisco na rua mando multá-lo”. Mas a atmosfera ficou ainda mais intempestiva quando o carroceiro disferiu insultos contra a mãe do Sr. Pitta, “aquela p..., branco de m....; sai para a rua filho da p... que te meto o cabo da vassoura pela boca até sair pelo c....”.<sup>375</sup> Novamente a questão da cor é mobilizada, mas neste caso trata-se de uma pessoa branca. Isso mostra como as relações sociais na percepção da cor dos sujeitos são ainda mais complexas e intrincadas.

Talvez, o que poderia estar por trás da explosão colérica do carroceiro nada mais era que um ressentimento por estar desenvolvendo uma atividade tão desprestigiada. O trabalhador tentou, reclamando, interromper uma ação que deveria ser praticada por muitos: o ato de jogar lixo nas ruas. Sabemos que os viajantes destacaram essa característica da capital baiana.<sup>376</sup> A questão, é que ele se expressou ao seu modo, apelando para o estratagema do insulto da cor. Por outro lado, o encorajamento deste carroceiro para ofender sujeitos que poderiam estar numa posição social acima da dele, talvez, não fosse necessariamente falta de decoro ou falta de polidez com as palavras. Mas uma forma de se defender ou amenizar

<sup>373</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, O Alabama (BA), 19/03/1869, p.2.

<sup>374</sup> Ver: CAMPOS, Lucas Ribeiro. **Sociedade Protetora dos Desvalidos: mutualismo, política e identidade racial em Salvador (1861-1894)**. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

<sup>375</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, O Alabama (BA), 03/05/1866, p.2.

<sup>376</sup> Ver: MATTOSO, Kátia. **A Bahia no século XIX: Uma Província do Império**. Rio de Janeiro. Nova Fronteira. 1992. SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005; NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador: Aspectos sociais e urbanos do século XIX**. Salvador, 2007, Edufba.

aquele labor que mais parecia com o mito de Sísifo. Segundo a mitologia grega, Sísifo foi condenado a praticar eternamente um trabalho inútil de rolar uma pedra do alto de uma montanha que sempre retornava para o seu lugar de origem. Igualmente devia ser o trabalho do carroceiro, que mesmo varrendo e limpando as ruas, sabia que logo o lixo seria esparramado e jogado no chão novamente.

O fato de este carroceiro ter insultado tanto a um preto quanto a um branco mostra duas questões. Primeiro ele poderia pertencer à categoria de cor socialmente delimitada como parda, o que o colocava numa situação de cor intermediária. Segundo, apesar de ter noção das hierarquias sociais e raciais, isso não tinha diferença no momento de desprestígio de sua atividade. Ao mesmo tempo, possivelmente, o carroceiro estivesse a ironizar e debochar da situação. Porque, apesar dos ofendidos serem considerados cidadãos honestos e educados, ainda assim, jogavam lixo nas ruas, mesmo sendo dotados de tanta superioridade social. Chama a atenção, no caso do membro da Sociedade Protetora dos Desvalidos (SPD), ver como a cor, uma vez, acionada como marcadora de diferenças, poderia desmobilizar o prestígio social conquistado por estes homens de cor.

Mesmo porque, de modo geral, tendo em vista a documentação investigada, percebemos que os insultos e as ofensas poderiam ser situações bem corriqueiras no cotidiano dos trabalhadores que exerciam suas atividades no ambiente das ruas. Os carroceiros Manoel Francisco Fróes, pardo e João Ferreira, crioulo, escravizado, receberam ordem de prisão porque dirigiram “insultos ao fiscal da municipalidade”.<sup>377</sup> Gustavo Moreira Sampaio, 39 anos, carroceiro, crioulo, também, foi preso acusado de insultar um Inspetor de Quarteirão.<sup>378</sup> Na Freguesia do São Pedro, Manoel Amâncio, carroceiro, cabra, ficou detido “por crime de injúrias verbais”.<sup>379</sup> Por fim, o Subdelegado da Freguesia do Passo ordenou a prisão de Wenceslao, crioulo, solteiro, escravizado, 40 anos de idade, condutor de animais e o Manoel Diogo de Santana, crioulo, livre, carroceiro, 20 anos, por dirigirem “insultos a patrulha”.<sup>380</sup> Agora, obviamente, quando o destrato chegava ao nível de apontar a classificação de cor do sujeito, a questão aumenta de dimensão, tornando até motivo de zombaria. Isso poderia acontecer até entre os figurões, conforme indicou Itan Cruz, o Senador Visconde da

---

<sup>377</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 3139-36 e 3139-40 Correspondência recebida da Secretária de Polícia. (1866-1873).

<sup>378</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 2959 (1864-1866).

<sup>379</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 2969 (1864-1866).

<sup>380</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6291; 6292, (1876-1884).

Pedra Branca, foi apelidado pelo trocadilho de ‘visconde da Pedra Parda’, denotando sua pele mais escura em relação aos seus correligionários.<sup>381</sup>

O mais interessante é perceber como, mesmo estando no exercício do seu trabalho na rua, o carroceiro, aquele citado pelo jornal *O Alabama*, tinha a noção da classificação de cor. Presumimos que isto fizesse parte do seu cotidiano. Bem como, demonstrou ter consciência das suas diferenças e das hierarquias sociais que paulatinamente estava em processo de constituição, tendo como formulação a base de uma ideia racial.<sup>382</sup> Na tabela que construímos a partir das informações da categoria de cor dos trabalhadores registrados nos Livros de Matrículas de Carroceiros e Condutores, constatamos a diversidade da classificação das cores.

**Tabela 4 – Classificação dos Trabalhadores por Cor, 1866-1874**

Cor	Ocorrência	Porcentagem %
Africano	24	3,3%
Preto	97	13,6%
Crioulo	132	18,5%
Cabra	63	8,8%
Mulato	2	0,28%
Fulo	2	0,28%
Pardo claro	1	0,14%
Pardo	88	12,2%
Caboclo	9	1,2%
Branco* <sup>383</sup>	29	3,6%
Não declarado	287	40,2%
<b>Total</b>	<b>713</b>	<b>100,0</b>

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

<sup>381</sup> Ver: CRUZ, Itan. **Saraiva, Dantas e Cotegipe**: baianismo, escravidão e os planos para o pós-abolição no Brasil (1880-1889). Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2022. p. 164 -169.

<sup>382</sup> Ver: Wlamyra R. de Albuquerque, **O Jogo da Dissimulação**: abolição e cidadania negra no Brasil, São Paulo, Companhia das Letras, 2009. Segundo, Michel Banton, “No século XIX raça passou a ser uma forma de classificar as pessoas”, ver: BANTON, Michael. **A ideia de raça**. Lisboa: Ed.70, 2010. p.43.

<sup>383</sup> Um Paraguaio foi classificado como pardo, por isso, em termos de comparação com a tabela de origem os dados darão uma pequena diferença em relação aos brancos. Nota-se que lá teve ocorrência 30 estrangeiros.

Nota-se na tabela certa variação na classificação das cores, os africanos 24 (3,3%); preto 97 (13,6%); crioulo 132 (18,5%); cabra 63 (8,8%); mulato 2 (0,28%); fulo 2 (0,28%); pardo claro 1 (0,14%), pardo 88 (12,2%), caboclo 9 (1,2%) e finalmente os brancos 29 (3,6%).<sup>384</sup> A análise destes dados, demonstrou 4 cores predominantes que vamos considerar como “básicas”<sup>385</sup>: “crioula”, “preta”, “parda”, “cabra”, “branca”, e “cabocla”, neste sentido as demais, com exceção dos africanos em que convergem a cor e a origem, são desdobramentos das principais. Em termos percentuais mais gerais, ao sistematizar todos os classificados de cor, o resultado foi de 417. Isso equivale dizer que mais da metade 58,% dos trabalhadores empregados na condução de veículos que atuavam na capital baiana eram constituídos por homens negros.

Outro caso de um carroceiro, também, da limpeza pública. Trata-se do Aleixo, aquele a quem já nos referimos no capítulo 2. Ele era escravizado e de cor parda, e, no dia 22 de fevereiro de 1872, assim como o carroceiro mencionado pelo jornal *O Alabama*, estava na Estrada Nova perto da Baixa dos Sapateiros. Aleixo protagonizou ali uma desavença com o preto livre Victor Marcos. O motivo da briga era em decorrência da disputa pela posse de um objeto encontrado na rua por ele. O que conecta a história do carroceiro anônimo, narrado pelo jornal *O Alabama*, em 1870, com a do Aleixo, é o problema da cor. No seu auto de defesa, Aleixo alega que “achou um pano no chão e apanhou deitando dentro da mesma Carroça” e “momentos depois apareceu um *preto* cujo nome ignora”, e, “exigindo que ele entregasse o saco que apanhou na escavada, pois que lhe pertencia ao que ele respondente não quis fazer por ignorar se era dele ou não, em virtude do que o mencionado *preto* dirigiu-se para ele respondente com um pau para dar lhe”.<sup>386</sup> Percebam que o carroceiro, com o pretexto de não saber o nome de seu rival, o chama o tempo todo de preto. É possível que o Victor Marcos fosse um africano livre, trazido ao país ilegalmente. O mais importante para reter desta situação, é notar que apesar do Aleixo ser escravizado, a sua cor parda, logo, possivelmente mais clara do que a preta, lhe permitia tentar ofender ao Victor Marcos de preto. Isso corrobora a tese de Wlamyra Albuquerque, que mostra que durante as últimas décadas do regime escravista, houve um processo de constituição da raça como fator

<sup>384</sup> Sobre as características do gradiente de cor no Brasil. Ver: SANTOS, J. T. dos. De pardos disfarçados a brancos pouco claros: classificações raciais no Brasil dos séculos XVIII-XIX. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 32, 2005. DOI: 10.9771/aa.v0i32.21089. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/21089>. Acesso em: 4 dez. 2023.

<sup>385</sup> Tomamos o termo de empréstimo de Jocélio Telles ver: SANTOS, J. T. dos. De pardos disfarçados a brancos pouco claros: classificações raciais no Brasil dos séculos XVIII-XIX. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 32, 2005. DOI: 10.9771/aa.v0i32.21089. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/21089>. Acesso em: 4 dez. 2023.

<sup>386</sup> APEB – Seção Judiciário, Processo crime: Lesões Corporais, 18 de março de 1872, 9/352/09.

estruturante da manutenção das hierarquias sociais em substituição da condição jurídica entre escravo e livre.<sup>387</sup> Portanto, os casos dos dois carroceiros apontam que as classificações de cores forjadas pelas autoridades policiais, de alguma maneira, estavam sendo operacionalizadas pelos sujeitos nas ruas. Mas não podemos perder de vista que, sendo tais situações uma demonstração do quanto as relações sociais nas ruas poderiam ser cobertas de intrigas, ofensas e insultos para todo lado. Ao mesmo tempo, apesar das diferenças de cor e étnicas, muitos destes trabalhadores poderiam desenvolver, também, solidariedade e amizade. No dia 19 de setembro de 1857, foi preso Sérgio, africano, escravizado “por fugido” e Ricardo, crioulo, por tentar tirar o mesmo africano do poder do guarda que o capturou.<sup>388</sup>

Questão semelhante é discutida pelo historiador Paulo Cruz Terra, que realiza um diálogo com o historiador João José Reis sobre a hegemonia negra nas atividades de transportes.<sup>389</sup> A frase que encabeça a discussão de Terra, “Tudo que transporta e carrega e negro?”, foi inspirada no viajante Ave-Lallemant que visitou a Bahia, em 1858. Ao avistar nas ruas tamanha hegemonia laboriosa negra, ele declarou a celebre frase: “Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro” “até os cavalos são negros”.<sup>390</sup>

Embora a composição social dos carroceiros, cocheiros, boleeiros e condutores fossem mais abrangentes, incluindo livres, libertos, escravizados e imigrantes, existiram semelhanças de marcadores sociais que aproximavam os africanos e os brasileiros de cor na cidade de Salvador durante a segunda metade do século XIX.

---

<sup>387</sup> Ver: Wlamyra R. de Albuquerque, **O Jogo da Dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil**, São Paulo: Companhia das Letras, 2009. Ver também MATTOS, Hebe Maria. **Escravidão e cidadania no Brasil monárquico Rio de Janeiro**: Jorge Zahar, 2000; Racialização e cidadania no Império do Brasil. In: CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (orgs.). **Repensando o Brasil do Oitocentos: cidadania, política e liberdade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 342-392.

<sup>388</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Diário da Bahia, 19/09/1857, p.2.

<sup>389</sup> TERRA, Paulo **Cruz. Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Dissertação de Mestrado: Niterói. UFF/ICHF, 2007. REIS, João José. De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição. **Afro - Ásia**, nº 24, 2000. p. 199-242. REIS, João José. “A greve negra de 1857 na Bahia”. **Revista USP**, (18), 1993. 6-29

<sup>390</sup> Avé - LALLEMANT, Robert. **Viagem pelo norte do Brasil**: no ano de 1859. Rio de Janeiro: INL, 1961. nv. (Coleção de obras raras, 7).

### 3.5 REGULAMENTAÇÃO DAS ATIVIDADES LABORAIS

Foi com estas palavras que o redator do jornal *Diário da Bahia*, em 13 de janeiro de 1866, encerrou o noticiário sobre a Circular do Chefe de Polícia enviado aos subdelegados, convocando a todas as pessoas que possuíam carros e carroças a se registrarem. De fato, havia muito tempo que esta folha jornalística se dedicava a reclamar sobre “o modo irregular e desconveniência por que é aqui feito o serviço de carros de aluguel”. Em noticiário, alguns anos antes, em 28 de julho de 1858, congratulou iniciativa semelhante ao afirmar que:

[...] tem a imprensa diária desta cidade reclamado contra o modo irregular e desconveniente porque é aqui feito o serviço de carros de aluguel. É um objeto que em toda a cidade grande está debaixo de inspeção e direção da polícia, em ordem a evitar os inconvenientes e desastres que temos notado. Consta-nos agora que o Sr. Dr. Leão, querendo adotar providências úteis a respeito, endereçou a municipalidade alguns projetos de posturas para que fossem tomadas em consideração. É de crer que a câmara não perderá esta ocasião de prestar um serviço a seus munícipes em negócio em de ser urgentes.<sup>391</sup>

A exultante reação constatada no texto do jornal se deu porque seu autor acreditava ter os seus pedidos finalmente atendidos, depois de uma longa data. Mas, ao que parece, o autor estava mal informado quanto à novidade da medida, pois como já citamos anteriormente na introdução, o primeiro projeto de Posturas para regularizar a atividade de condução apareceu em 1854, por iniciativa policial. Por outro lado, o *Diário da Bahia* parecia ter tido informações sobre este tema em outras capitais brasileiras, como sugere o trecho: “É um objeto que em toda a cidade grande está debaixo de inspeção e direção da polícia, em ordem a evitar os inconvenientes e desastres que temos notado”. Resta saber se de fato em outras “cidades grandes” a vigilância policial se saía tão bem assim como imaginava o autor do texto do jornal baiano.

Diante do que acompanhamos sobre a posição do *Diário Bahia* em relação à criação de mecanismos visando o controle dos trabalhadores do serviço de condução, de fato, a obrigatoriedade da matrícula, somente aplicada em 1866, foi “de suma conveniência e há muito reclamada”.

Vejamos o texto da Circular, da maneira que foi encaminhada ao Subdelegado da Freguesia da Sé, em 12 de janeiro de 1866:

---

<sup>391</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *Diário da Bahia*, 28/07/1858, p.1.



Ao Subdelegado da Sé

N.1 Circular

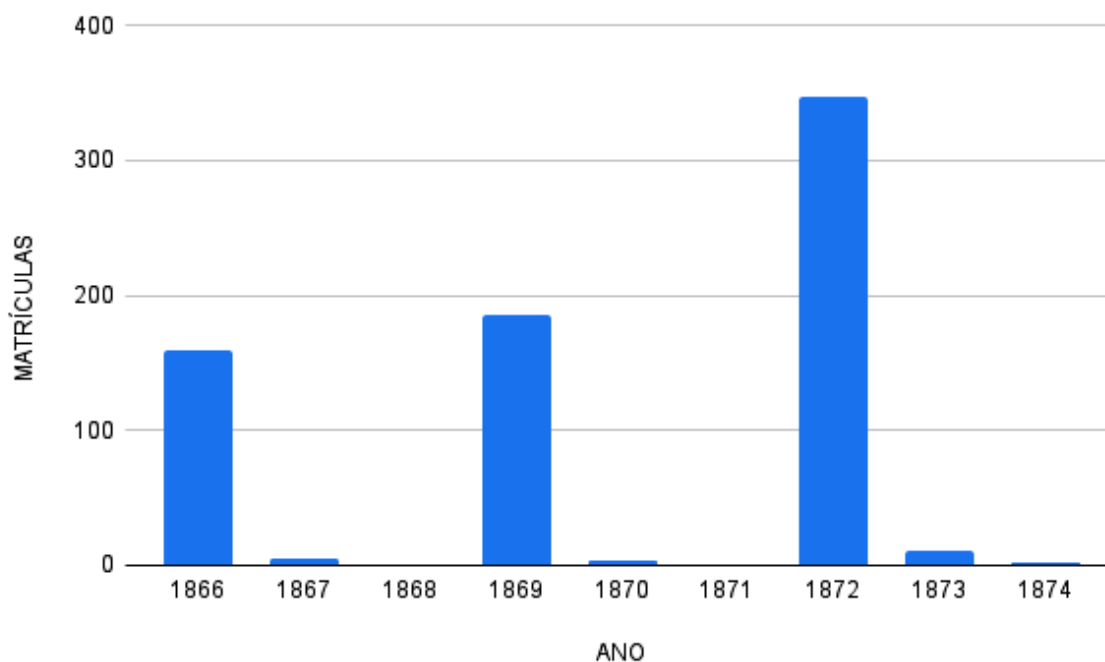
Convido o que a Polícia tenha conhecimento de todos os indivíduos o que se empregam como condutores de veículos cumpra o que [...] faça intimar as pessoas o que no seu distrito tem carroças, carros ou qualquer outro veículo de condução de pessoas ou materiais a fim de o que no prazo de 10 dias apresentem nesta Repartição condutores e boleiros, e uma relação destes, quer sejam de condução de pessoas quer sejam de materiais [...] sendo matriculados tomarem uma nota de sua respectiva matrícula.<sup>392</sup>

Em comparação original com o texto reescrito e publicado no *Diário da Bahia*, houve uma tentativa de melhora na edição do texto, possivelmente para deixar mais compreensivo para os leitores. Apesar disso, um ponto nos parece evidente nos dois casos: a chamada dos trabalhadores para realização de matrículas. O interessante é que esta chamada resultou na ida tanto dos proprietários de carros e carroças, quando de seus condutores ao estabelecimento da Secretária de Polícia naquele ano. Tal peculiaridade estabeleceu características e detalhes significativos ao primeiro livro de Matrículas dos Carroceiros. Ao que parece, talvez já informado sobre a maneira de como se dava a atividade de locomoção na capital no que diz respeito às relações de trabalho, o chefe de polícia percebeu que os donos dos veículos e os trabalhadores não fossem as mesmas pessoas, então para não deixar dúvidas intimou tanto os condutores quanto “as pessoas o que no seu distrito tem carroças, carros ou qualquer outro veículo de condução de pessoas ou materiais”. Dessa maneira, temos no mesmo documento padrões registrando seus empregados, bem como os senhores matriculando os escravizados; em alguns casos, foi possível identificar, até mesmo terceiros, que executaram a tarefa de matricular outros.

É importante analisar a distribuição das matrículas e suas estimativas numéricas ano a ano, para que possamos compreender a aplicação da Circular de 12 de janeiro de 1866 que resultou na abertura do livro de Matrículas dos Carroceiros, neste mesmo ano. Essa análise pode revelar também seus efeitos no cotidiano do mundo do trabalho dentro do contexto de possíveis recrutamentos de trabalhadores, inclusive para a fatídica Guerra do Paraguai, demonstrando ainda de que maneira eles e seus empregadores lidaram com estas circunstâncias.

---

<sup>392</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5786, Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para a Presidência e Outras autoridades de Subdelegados (1864/1866).

**Gráfico 8 - Distribuição das matrículas por ano, 1866 á 1874**

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

Neste quadro podemos visualizar a composição geral dos números de matrículas realizadas anualmente. O resultado da soma corresponde a 713 registros computados no período de 1866 a 1874. Nestes 8 anos, o nível de matriculados variou muito, com momentos de altas e baixas procura. É visível que a maior incidência dos registros ocorreu nos primeiros anos da abertura dos livros: em 1866 com 159 (22,3%) ocorrências e 347 (48,7%) em 1872, e, também no curioso ano de 1869 em 185 (25,9%). Nos dois primeiros casos isso pode ser considerado natural, diante do temor de possíveis repressões que poderia sofrer os trabalhadores, senhores e proprietários de carros e carroças. As consequências dessa infração eram de dez mil réis ou oito dias na prisão, e em caso de reincidências o dobro do valor. Por fim, é importante ressaltar sobre este contexto, de 1866-1874, que se trata de um momento bastante turbulento por que passou a sociedade brasileira no século XIX, período marcado por fortes questionamentos sociais e também pelo vislumbre do fim da principal instituição que demarcava as hierarquias: a escravidão. Não perder de vista as discussões que marcaram este período, nos ajuda a problematizar o motivo de tanta preocupação das autoridades para organizar e controlar os trabalhadores de condução.

Chama a atenção o baixo índice de matriculados, em 1867 e 1870, com apenas (0,7%) (5) e (0,6%) (4) registros, respectivamente. A causa disso pode ter sido a não compreensão

dos trabalhadores e dos proprietários que a matrícula deveria ser realizada ano a ano, ou talvez simplesmente não achassem necessário fazer rematrícula. A segunda hipótese deve ser a mais provável, uma vez que no próprio texto do livro de matriculados diz que “Fica [...] obrigado a reformar sua matrícula anualmente”.<sup>393</sup> Desse modo, provavelmente trabalhadores, patrões e senhores não vissem sentido em fazer matrícula a cada ano. Isso também pode estar relacionado à fiscalização que pode ter sido mais rigorosa em determinados anos, sobretudo os iniciais, e arrefecido nos períodos seguintes. Cabe ressaltar que o ato de fiscalizar dependia de uma rede de funcionários a serviço dos poderes administrativos e policiais para que as ações ocorressem. De acordo com os trâmites, os fiscais de cada Freguesia deveriam apresentar os infratores das posturas para as autoridades policiais. Mas estas relações às vezes se davam de formas intranquilas. Em correspondência de março de 1870, expedida da Câmara Municipal ao Presidente da Província, o Barão de São Lourenço trata do estado do asseio urbano que até então era realizado pelo Empresário José Antônio da Costa Guimarães, citado no capítulo 1, que matriculou diversos carroceiros empregados no serviço de limpeza da cidade e que, a partir daquele momento, ia passar ao cargo do Chefe de polícia. O documento demonstra as dificuldades para realização da fiscalização nas ruas:

[...] comunica V.Exa. que tem dado as providências necessárias para que o Fiscal geral se apresente ao Dr. Chefe de Polícia, dele recebendo as ordens e instruções que devem ser postas em execução pelos Fiscais de cada Freguesia quantos as autoridades policiais a quem devam submeter os infratores das Posturas [...] A Câmara julga que se os subdelegados recebendo dos fiscais a parte de uma infração [...] e sumariamente, como fazem quando querem, na imposição das multas, talvez se pudessem evitar delongas das denúncias com os imensos embaraços dos adiamentos das audiências e dos recursos que abundam nos processos ordinários para realizar-se a aplicação de uma pena[...] também a ação policial não se ressentisse tanto do indiferentismo e inaptidão de que são acusados os Fiscais. Mas é sobre a falta de recursos que sentem a Câmara para reabilitar estes empregos por um pessoal mais idôneo, com melhores remunerações [...]394

Neste diálogo conseguimos ver o quanto era dificultoso para a Câmara efetivar as penalidades daqueles que burlavam as posturas. O gerenciamento parecia ser precário, inclusive com

---

<sup>393</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873).

<sup>394</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Maço 1409, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1870-1873).

baixa remuneração para os funcionários, e funcionava a duras penas, gerando assim fortes empecilhos “para realizar-se a aplicação de uma pena”.<sup>395</sup>

Dessa maneira, o poder municipal colocava suas demandas, sugestões e justificativas sem se indispor diretamente ao poder da Província. Eles deveriam ter em mente ao fato ocorrido, em 1858, diante do levante “carne com osso, farinha sem caroço”, momento em que a diplomacia entre as duas casas falhou, em consequência, cabeças rolaram no Paço Municipal.<sup>396</sup> Assim, mesmo que em tom sofrível e cuidadoso, o poder municipal aproveitava o pretexto de se justificar da inaptidão dos agentes fiscais, colocando suas insatisfações diante das suas supostas ações limitadas, como observamos na citação acima os agentes passavam por situações ruins de remuneração. Os próprios fiscais, entretanto, também passavam por constrangimentos morais. Segundo os vereadores, a origem da:

[...] nulidade das Câmaras em ralação dos árduos encargos que sua Lei Orgânica lhes impõe [...] resultam igualmente essas recriminações estéreis e inúteis dos Governos contra as Câmaras, destas contra os juízes encarregados dos julgamentos por contravenção das Posturas e desta contra os Fiscais que desmoralizados nos próprias audiências em presença dos infratores que levam a juízo, não são tão ineptos que a seu turno deixem de lançar as negligencias de que são acusados em conta da desconsideração em público do caráter oficial de que são revestidos [...] [grifos nossos]<sup>397</sup>

É notório o encadeamento das “recriminações” “*dos Governos contra as Câmaras, destas contra os juízes encarregados desta contra os Fiscais*”. Isso nos dá uma aproximação de como se dava a organização das iniciativas de caráter repressor. Mais do que isso, havia questões políticas envolvidas, pois os embates entre os poderes e as dificuldades para fazer valer a letra da lei no aparelhamento repressivo, segundo a Câmara, vinham da “desmoralização” para com os funcionários camarários, o que enfraquecia suas competências. Desse modo, o a administração municipal, em relação à “inaptidão” dos agentes, incorpora como justificativas questões de ordem remunerativa e morais, pois eram “os fiscais desmoralizados nas próprias audiências em presença dos infratores”. Certamente, os trabalhadores, contando também com o apoio dos patrões e senhores, percebiam isso nas ruas.

<sup>395</sup> Ver: SOUSA, Avanete Pereira. **A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas**. São Paulo: Alameda, 2012; SOUZA, Juliana Teixeira. **A Câmara e o Governo da Cidade: poder local, cidadania e polícia dos mercados na Corte Imperial**. Natal: Edufrn, 2018.

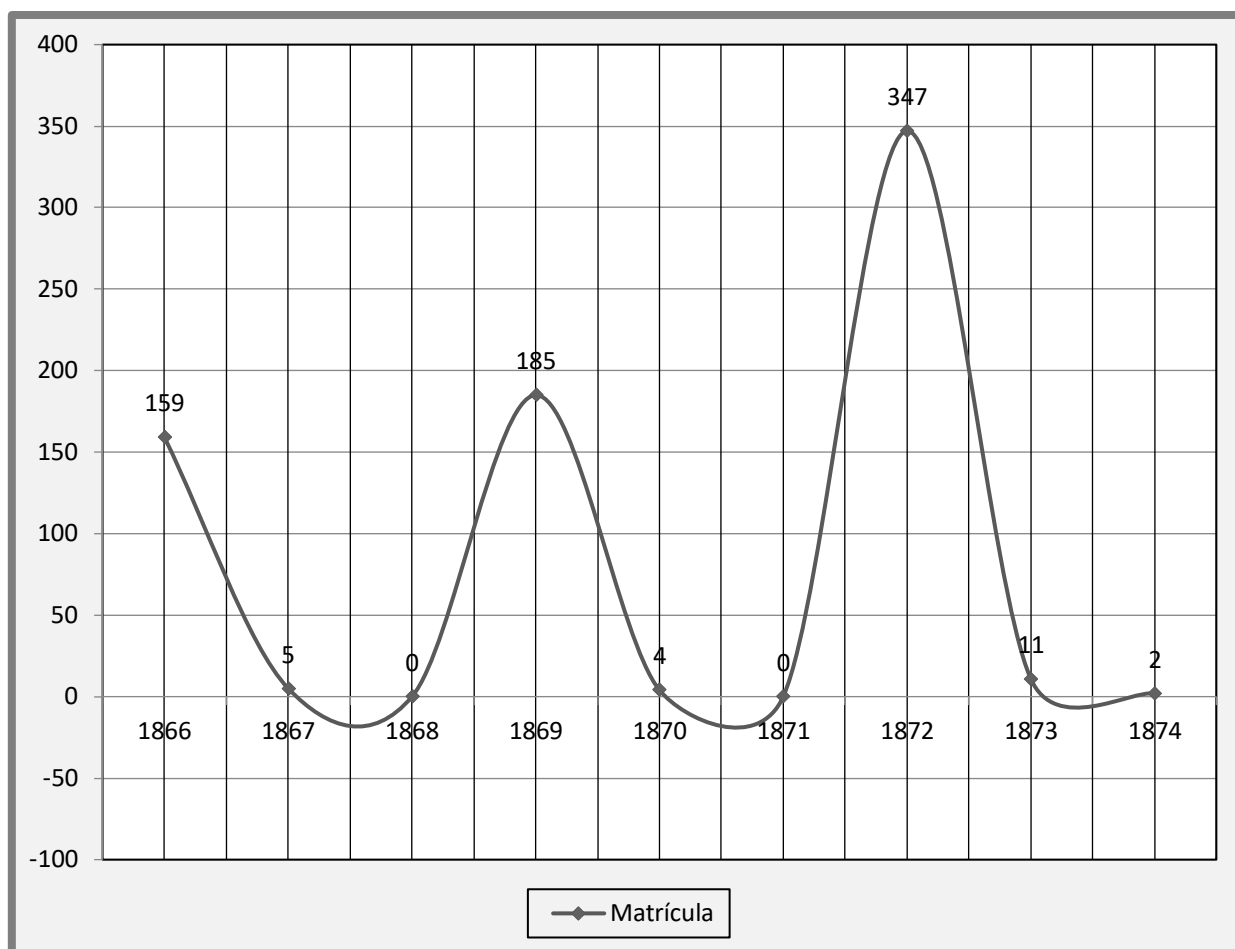
<sup>396</sup> REIS, João, AGUIAR, Gabriela. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. **Revista de História (USP)**, p.133-161, (1996).

<sup>397</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Maço 1409, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1870-1873).

De forma inteligente, jogavam com essas falhas como forma de se livrar das reprimendas e multas aplicadas pelos agentes.

Entre 1868 e 1871, a baixa procura se mostra ainda mais drástica, pois neste período não foi registrada nenhuma matrícula. O que ocorreu nestes dois anos pode ter sido sintomas dos anteriores, já que as matrículas estavam em queda livre. Porém, no que diz respeito a 1871, outra questão precisa ser observada. Houve uma mudança de prerrogativa para a realização da matrícula: a partir de 1872, a câmara municipal passou a ser a responsável por matricular estes trabalhadores, o que resultou na abertura do segundo livro de matrículas, intitulado: “Livro de Matrículas dos Condutores”. Determinada decisão não aconteceu de uma ora para outra, pois desde 1871 que a câmara se movimentou neste sentido, vindo somente a acontecer em fevereiro de 1872. Essa iniciativa deve ter deixado tanto trabalhadores quanto donos de carros e carroças embaralhados em relação à jurisdição para fazer o registro. Este momento também foi marcado pela criação de 43 novas Posturas, ação que provocou muita reclamação por parte dos proprietários de carros, carroças e bondes. Enfim, esta conjuntura, por si só, já explica o avultado índice de matriculados em 1872 e, na mesma proporção, a baixa procura nos anos seguintes.

Parte dos argumentos levantados aqui não dá conta de explicar, totalmente, o alto índice de matriculados com o percentual de 25,9% (185) em 1869, que corresponde ao segundo ano de maior incidência de matriculados. Por isso, com o demonstrativo do gráfico 9, vamos discutir o que deve ter contribuído para tamanha demanda.

**Gráfico 9 - Oscilação dos matriculados por ano, 1866-1874**

**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5914, Livro de Matrícula de Carroceiro (1866-1873); AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito. Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).

Este gráfico estampa as oscilações em escala numérica dos matriculados ao longo dos anos. Destes se destacam três períodos: 1866 com 22,3% por cento (159) dos registros, seguindo de 25,9% (185) em 1869 e por fim de 48,7% (347) matriculados somente em 1872. Como o primeiro e o terceiro caso já foram explicados anteriormente. Cabe analisar agora a alta demanda de matrículas registrado em 1869. Depois do momento inicial das matrículas, os números caem. Porém, em 1869 ocorreu uma elevada recuperação. Por outro lado, nos anos seguintes rapidamente os índices de matriculados voltaram a decrescer de modo significativo. Diante do exposto resta a pergunta: o que pode ter estimulado que 185 trabalhadores se dirigissem à Secretária de Polícia para realizar matrícula neste ano? O que explica este quantitativo superior até mesmo à abertura do livro dos carroceiros em 1866? Será que houve um convite especial nos jornais? Ou um aperto na fiscalização? Provavelmente, há uma

relação com o contexto da Guerra do Paraguai<sup>398</sup>, já que o alistamento de voluntários se inicia em 1864, o que foi “também um importante fator que contribuiu para desfalcocar a mão-de-obra da decadente lavoura baiana.”<sup>399</sup> Além disso, os recrutamentos para a Guarda Nacional, Marinha, Exército e Corpo de Polícia também podem ter sido intensificados.

Com isso, talvez o fato de estar registrado em uma determinada atividade pudesse eximir algumas pessoas de ter que assentar praça em uma dessas corporações. Tais temores por parte dos trabalhadores poderiam fazer com que muitos corresse para efetivar a matrícula e, em posse de número comprobatório, escapassem de uma vida de marinheiro, soldado ou militar, uma vez que, mesmo em momentos de paz, ficar à toa pelas ruas era correr o risco de ser tratado como vagabundo e desordeiro, como aconteceu com “o crioulo Manoel do Bonfim,” preso “por vadio [...] e não declarando que era escravo, nem sendo reclamado por alguém” foi enviado “para o Exército, onde achar-se praça.”<sup>400</sup>

Como podemos ver, o simples ato de andar de forma displicente pelas ruas, ou até mesmo se divertindo em jogos como Antônio Inácio de Jesus, já era justificativa suficiente para o aparato de policial enquadrar, sobretudo a população pobre livre e liberta como vadios, tornando-os convenientes para serem recrutados. Certamente os trabalhadores de ruas, mais perspicazes do que os Guardas da Milícia cidadã, perceberam isso. Dessa forma, ao se matricularem os carroceiros, cocheiros, boleiros, condutores e aprendizes recebiam “uma nota de suas respectivas matrículas”<sup>401</sup>, possivelmente diante das arbitrariedades da polícia, poderia ser útil eles comprovarem sua atividade laboral através do recibo de matrícula.

Por outro lado, algumas categorias reivindicaram com pedidos a isenção do recrutamento para seus trabalhadores. José da Costa Lima, proprietário de lanchas, peticionou ao Chefe de Polícia Caetano Vicente de Almeida “o prazo de quinze dias para provar a isenção que tem do recrutamento os remadores de suas lanchas baleeiras André Corsino e João Damasceno, recrutados pelo Subdelegado de Itapoan”.<sup>402</sup>

<sup>398</sup> Sobre a recrutamento durante a Guerra do Paraguai ver: Marcelo Santos Rodrigues. **Os Involuntários da Pátria na Guerra do Paraguai (1864-1870): A Participação da Bahia no Conflito.** (Dissertação de mestrado) Universidade Federal da Bahia, 2001.

<sup>399</sup> ANDRADE, Maria José de Souza. **A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860**, São Paulo, Corrupio, 1988. p.57.

<sup>400</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-15, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1851-1855).

<sup>401</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 5786, Registro de Correspondência expedida da Secretária de Polícia para a Presidência e Outras autoridades de Subdelegados (1864/1866).

<sup>402</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2960, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1866).

Do mesmo modo, a Direção Imperial Instituto Baiano de Agricultura agiu, “pedindo a V. Exa. isenção de recrutamentos para os indivíduos, que se empregão na condução do açúcar para a Estação da via férrea”<sup>403</sup>. Na mesma correspondência, em anexo, o Engenho Velho de Alagoinhas expõe a situação do ponto de vista dos proprietários de engenho de açúcar.

Havendo sofrido os lavradores deste município alguns prejuízos em seus gêneros, *por serem presos para recrutas os condutores de açúcar* para a Estação da via férrea, chegando até essas prisões ao caso de ficarem os animais carregados, em caminho, sem terem quem os leve a referida Estação [...] *para que sejam isentos do recrutamento aqueles condutores que, efetivamente se empregão na condução do açúcar, e que se mostrar em contratados com os proprietários esse fim, esta medida é reclamada pela lavoura desta localidade [grifos meus].*<sup>404</sup>

Os trabalhadores condutores eram peças significativas para que as mercadorias chegassem até o destino dos consumidores. As circunstâncias da Guerra do Paraguai, exigindo cada vez mais recrutas, faziam com que nenhum dos trabalhadores escapasse. Diante deste cenário, os patrões precisaram colocar em ação sua autoridade e influência política para barrar o recrutamento que estava afastando seus trabalhadores da atividade de locomoção. A insatisfação dos negociantes do açúcar não era contra o recrutamento propriamente dito, mas com fato de recrutarem os trabalhadores que lhes serviam. Deve ter sido por isso, como forma de se prevenir dos reclames, que o delegado de Alagoinhas, em 20 de abril de 1869, ao “remeter três recrutas [...] aptos para o Exército”, argumentou que “nenhuma falta faz a lavoura por serem indivíduos que vivem vagando, e lá em um, ou outro dia aluga-se, e, por conseguinte sem meio certo de vida”. E ainda se justificou: “porque até hoje tenho considerado aqueles que vivem empregados na lavoura.”<sup>405</sup>

Os Proprietários da Fábrica de Chapéus de feltro do Xixi em Salvador tiveram atitudes assemelhadas contra o aquartelamento dos seus trabalhadores nos batalhões da Guarda Nacional. Segundo eles:

[...] não podendo mais lutar com os embaraços que lhes tem trazido os contínuos aquartelamentos dos diferentes batalhões de guarda nacional desta capital por lhe *arrancarem trabalhadores, que são na mesma Fábrica, indispensáveis ao seu andamento por isso que ocupam lugares que não podem imediatamente ser suprimidos senão por pessoas que tenham as mesmas habilitações, como sejam os dos contra mestres dos diferentes*

<sup>403</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2960, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1866).

<sup>404</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2960, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1866).

<sup>405</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 2996, Correspondência recebida dos Delegados de Polícia Capital e Interior (1866-1869).



seções da mesma Fábrica e outras que exigem grande prática, e vendo que V.a. Exa, ilustrada como é acaba de praticar um ato de verdadeira justiça a favor da nascente indústria fábril *desta Província dispensando do serviço a que estavam sujeitos na mesma guarda nacional os trabalhadores das Fábricas do Queimado e Conceição, e como a Fábrica dos suplicantes se ache em iguais condições, já por ser a única na Província, já pelo grande número de oficiais nacionais e mesmo menores de 10 a 16 anos alguns dos quais órfãos de S. Joaquim, vem os abaixo assinados perante V.a. Exa. pedir a mesma graça para parte dos trabalhadores da sua Fábrica de nomes Justino Domingos Constante, João Felicíssimo de Jesus e Joaquim Manoel da Silva, guarda do 4º Batalhão, Francisco de Oliveira Botas, 2º sargento do 5º Batalhão José Anastácio de Mattos, 2º sargento do 5º Batalhão, 2º sargento do 1º Batalhão, Manoel Martiniano e Amâncio José dos Santos, guarda do 6º Batalhão, e Manoel Valério nº 1 [grifos nossos].<sup>406</sup>*

Além de estarem em desacordo com o aquartelamento dos seus trabalhadores, os donos das fábricas de chapéus de feltros, cautelosamente, deram a entender que a indústria têxtil obtivera o privilégio de impedir que seus empregados servissem aos quartéis. O que faz sentido ao levamos em consideração que a Fábrica do Queimado, por exemplo, era de propriedade do Comendador Paulo Pereira Monteiro, que também foi diretor da Companhia de águas do Queimado, principal sócio gerente da empresa de bondes Veículos Econômicos e representou a província baiana com os tecidos de sua fábrica em exposições nacionais.<sup>407</sup> Isso demonstra a relação de forças e os embates em torno do recrutamento e do aquartelamento dos trabalhadores. Diante disso, os proprietários da fábrica de Chapéus de Feltro do Xixi não tiveram força e logo seu pedido foi indeferido pelo Palácio do Governo.<sup>408</sup>

Portanto, uma explicação plausível para entender os esforços empregados pelos proprietários com o intuito de salvaguardar para si próprios braços laboriosos, é que muita gente livre e escravizada estava sendo enviada aos campos de batalha, voluntariamente ou não. Se de um lado muitos trabalhadores livres poderiam contar com a interferência dos patrões, por outro lado muitos escravizados eram libertados pelos seus próprios senhores com

---

<sup>406</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Série Agricultura, Maço 4603, Correspondência recebida do Conselho Administrativo da Companhia de Fábricas Úteis (1866).

<sup>407</sup> Ver: Maria Elena Castore. **A antiga indústria têxtil soteropolitana: um patrimônio industrial invisível.** Tese de Doutorado - Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo Universidade Federal da Bahia, p. 139; 2018; BORJA Castro, A. Victor de. **Relatório do 2º Grupo.** In REGO, A.J. de Souza. Relatório da 2ª Exposição Nacional de 1866. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869, p. 42.&lt;Relatorio da 2. Exposição Nacional de 1866; publicado, v.2:no.1-2. - Vista Completa Biblioteca Digital HathiTrust&gt; Acessado em:01/04/2023 às 11:35; Catarino, Diana Margarida. **A Companhia do queimado (1852-1905) impactos desiguais na malha urbana de Salvador e na profissão do aguadeiro.** 2019. 145 f. p.146. Dissertação (Mestrado em Centro de Estudos Afro-Orientais) - Universidade Federal da Bahia.

<sup>408</sup>O que também chama atenção neste caso é que não se trata, necessariamente, de recrutar trabalhadores, mas de aquartelar pessoas que já havia assentado praça na Guarda Nacional. Para entender melhor, é preciso compreender como se davam as regras para com os membros desta organização. Sobre a Guarda Nacional ver: MATA, Iacy Maia, **Os “treze de maio”:** polícia e libertos na Bahia pós-abolição, 1888- 1889”. Salvador, UFBA (Dissertação de Mestrado).2002

a condição de servirem ao Exército na Guerra do Paraguai. Na verdade, muitos foram entregues ao Governo, e, em troca os senhores embolsavam a quantia de 1:200\$000 (um conto e duzentos mil reis) em apólice da dívida pública. Assim ocorreu a Rufino, crioulo, maior de 20 anos, solteiro do serviço doméstico<sup>409</sup>, a Manoel, do serviço da lavoura<sup>410</sup> e a Candido, cabra, oficial de sapateiro<sup>411</sup>. Estes são uns dos motivos que nos fazem pensar que os carroceiros, boleiros e cocheiros, cidadãos poderiam fazer o uso de suas matrículas como um atestado de isenção para evitarem o inconveniente recrutamento.

Ao levar em consideração a faixa etária de idade desses trabalhadores, conseguimos constatar que muitos deles poderiam estar aptos para o recrutamento, o que pode se demonstrado na tabela 5 com a frequência das idades.

**Tabela 5 – Faixa etária dos trabalhadores**

<b>Idade</b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
17-29	189	54,%
30-39	89	25%
40-49	53	15%
50 - -	16	4,%
60 - -	2	0,57%
<b>Total</b>	<b>349</b>	<b>100,0</b>

**Fonte:** AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Livro de Matrícula de Condutores (1872-1874).<sup>412</sup>

<sup>409</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Justiça, Maço 2884, Correspondência recebida sobre pedidos de pagamentos pela libertação de escravos (1867).

<sup>410</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Justiça, Maço 2884, Correspondência recebida sobre pedidos de pagamentos pela libertação de escravos (1867).

<sup>411</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Justiça, Maço 2884, Correspondência recebida sobre pedidos de pagamentos pela libertação de escravos (1867).

<sup>412</sup> No total de 713 matrículas, excluímos 364 por não ter informação sobre a idade, desse modo calculamos a faixa etária de 349 trabalhadores.

Como podemos observar na tabela, a faixa etária de idade variava entre 17 a 60 anos. Segundo Maria José de Souza Andrade, “Braz do Amaral calculou em cerca de 40.000 o número total de pessoas de pessoas que seguiram da Bahia para os campos de batalha, afirmando que ‘havia sido essa gente a mais moça, a mais forte, a mais ativa, a mais capaz do trabalho’...”.<sup>413</sup> De acordo com Wellington Barbosa Silva, o perfil etário para entrar na Guarda nacional era de 18 a 60 anos, perfil muito aproximado da média de idade dos trabalhadores de locomoção em Salvador, embora este não fosse o único critério para fazer parte desta e outras corporações. No caso da milícia cidadã, era exigida uma renda anual de 200 reis e no mínimo o direito de ser votante em primeira instância.<sup>414</sup>

Mas precisamos ter um pouco de precaução quanto a esta possibilidade, pois a idade dos trabalhadores só passou a ser registrada no livro de matrículas a partir de 1872. A necessidade desta anotação fez parte da aplicação do artigo número 2 das 43 Posturas Municipais aprovadas, em 1871, que exigia idade mínima de 17 anos completos para a profissão de condutor. De todo modo, isto não invalida projetarmos esta média de idade para os períodos anteriores.<sup>415</sup> Enfim, é essa uma das hipóteses para entender a alta procura por matrículas, em 1869. Tudo indica também que provavelmente deve ter havido, nos anos anteriores, descontínuas operações por parte da fiscalidade.

De acordo com que comentamos acima, foi em 23 de dezembro de 1871 que a Câmara dos vereadores de Salvador determinou uma idade inicial para se empregar no setor de locomoção. Dessa forma, o inciso § n.1 do Art. 2º– É proibido: “Exercer a profissão de condutor de veículo ou carreiro a quem não tiver completado 17 anos de idade”. A primeira questão que chama a nossa atenção é que consta apenas a categoria de “condutor” para se referir aos trabalhadores. Possivelmente o termo condutor aqui fosse utilizado no sentido genérico para designar tanto carroceiro, quanto cocheiro e boleiro, embora, como foi notado no capítulo anterior, cada uma dessas categorias guardasse sua especificidade.

No segundo momento, aparece a vedação da atividade para os menores de 17 anos. Como não existia uma delimitação com a idade máxima para exercer a profissão, podemos concluir que a principal preocupação neste quesito era com os trabalhadores mais novos. Ao

---

<sup>413</sup> ANDRADE, Maria José de Souza. **A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860**, São Paulo: Corrupio, 1988. p.57-58.

<sup>414</sup> SILVA, Wellington Barbosa. **Entre a liturgia e o salário: a formação dos aparatos policiais no Recife do século XIX (1830-1850)**. 2003. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003. GRINBERG, Keila, **O fiador dos brasileiros: cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antônio Pereira Rebouças**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

<sup>415</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo Câmara Municipal, Maço 1412 Correspondência recebida da Câmara Municipal de Salvador (1877-1878).

mesmo tempo, a proibição dá a entender que antes de 1872, quando de fato a Postura foi aplicada, os meninos com idade inferior a 17 anos praticavam a atividade de condutor, fosse de carroças, carros, carretas ou apenas a cavalos como foi o caso de José da Silva, pardo, boleiro, de 16 anos que foi preso em 28 de fevereiro de 1859, pelo Subdelegado da Freguesia de São Pedro “por correr-se a cavalos pelas ruas da Cidade”<sup>416</sup>. José Silva é um exemplo de que era comum empregar desde muito cedo os mais jovens na atividade. É possível que ele tenha sido treinado para o trabalho na boleia desde os 7 anos ou mais pois, de acordo com Alfredo Eurico da Matta, era a partir dessa idade que “começava o aprendizado de um ofício junto ao mestre”<sup>417</sup> Ademais, em 2 de abril de 1869, os menores citados no capítulo 3, Olegário Manoel Pereira e Paulino do Espírito Santos foram matriculados como aprendizes de carros por Monteiro, Carneiro e Azevedo. Com isso, podemos supor, embora as idades destes dois não tenham sido declaradas, que se tratava de dois trabalhadores com a faixa etária igual ou menor de 17 anos.

---

<sup>416</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo de Polícia, Maço 3139-20, Correspondência recebida da Secretaria de Polícia (1859).

<sup>417</sup> MATA, Alfredo Eurico Rodrigues da. **Casa Pia Colégio de Órfãos de São Joaquim**: de recolhido a assalariado. Salvador, dissertação de mestrado em História (UFBa), 1996.p.29.

## AS DIVERSAS RESISTÊNCIAS DOS TRABALHADORES

### 3.6 A RESISTÊNCIA NO COTIDIANO

Os embates entre trabalhadores e os “agentes policiadores” poderiam ser fortes. Na freguesia do Pilar, o Fiscal Antônio Sebastião de Araújo Costa e os seu Guarda Antônio José Teixeira, alegaram terem sido “espancados” e feridos “por um carroceiro, em ato de impor-lhe uma multa” “por infração de postura”.<sup>418</sup> O Paço Municipal comunicou o caso ao Chefe de Polícia de modo dramático: “fato este [de] maior Gravidade e que convém não fique impune [...] visto ter sido praticado contra agentes de autoridade pública em ato de seu ofício, [...] a passar incólume este delito, ficarão de ora em diante sem garantia os agentes da Câmara e esta impossibilidade de cumprir os seus deveres e exercer as suas atribuições a bem do povo [...]”.<sup>419</sup> A documentação não nos permitiu entrever o resultado da queixa. Por outro lado, os trabalhadores nem sempre estavam por cima, o carroceiro Manoel Pedro de Souza ao passar pelo “distrito da Rua do Passo” foi apunhalado por “um praça do 5º batalhão de artilharia”.<sup>420</sup> Também é importante ter em mente que o aparecimento de hostilidades e desagradados, podia acontecer por meio de insultos, xingamentos e “desobediências”.<sup>421</sup> Mais adiante, iremos observar como algumas insurgências intrínsecas poderiam se apresentar nas ruas.

Sabe-se que era comum os agentes ficarem espreitando os trabalhadores nos seus labores nas ruas. Os carroceiros, os cocheiros, boleiros e condutores deviam alimentar, secretamente, suas próprias revelias contra isso. É o que James Scott conceituou como o discurso oculto dos subordinados. As manifestações de resistências cotidianas deviam ocorrer de forma silenciosa, numa escalada lenta, a passo de formiguinha. Todavia, muitas vezes, a mudança na estratégia tinha que ser rápida e eficiente, e possivelmente era modificada quando os guardas e os fiscais descobriam as ações realizadas. Em alguns casos, isso poderia acontecer no calor do momento ou com o tempo, na medida em que os trabalhadores iam se aprimorando na experiência das atividades nas ruas. E, ao mesmo tempo, adaptando-se às iniciativas de controle policiais e fiscais.<sup>422</sup>

<sup>418</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 6174, Correspondência recebida da Câmara Municipal (1844-1889).

<sup>419</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço 6174, Correspondência recebida da Câmara Municipal (1844-1889).

<sup>420</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, Jornal de Notícias, (BA) 6/09/1894, p.2.

<sup>421</sup> A documentação sobre isso será demonstrada mais adiante com o levantamento do mapa de presos e correspondência de polícia.

<sup>422</sup> Sobre o conceito e a interpretação de resistência cotidiana e coletiva, desenvolvida neste capítulo, partiram das reflexões de SCOTT, James C. **A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos**,. Editora? 2013. E as especificidades da experiência dos trabalhadores livres e escravos urbanos ver: ALGRANTI, Leila Mezan, O

### 3.7 O CASO DO VARAL: NÃO SENTAR NOS VARAIS DE CARROS E CARROÇAS

Deve ter sido dessa maneira que os carroceiros e os condutores de carros burlaram por tanto tempo a Postura de 19 de fevereiro de 1866. Esta os vedaram do “uso de andarem dentro ou sentados nos varais dos carros e carroças”<sup>423</sup>. Ao que parece, foi uma das Posturas municipais de maior duração, referente a estes trabalhadores.<sup>424</sup> Visto que, em 19 de fevereiro de 1889, 23 anos depois, o carroceiro, Justo Severino Gomes, teve que desembolsar a quantia de 5 mil réis “por guiar a carroça assentado sobre o varal.”<sup>425</sup> Bem como, no dia 05 de maio, mais outras, duas multas foram impostas a dois “indivíduos que, assentados nos varais guiavam uma carroça pertencente a Terêncio Moreira de Carvalho e outra ao italiano João Saumath.”<sup>426</sup> Pelo visto, foi uma disposição, reiteradamente acionada, sendo uma imposição tão notável e pertinente que teve parte de seu texto descrito no primeiro Livro de Matrícula dos Carroceiros.<sup>427</sup>

O autor da proposta foi o Chefe de Polícia João José [...]. Ele menciona pela primeira vez, a necessidade de confeccionar uma postura proibindo os carroceiros de sentarem dentro dos varais das carroças, em 20 de novembro de 1865. Os seus argumentos era de que os “condutores [...] em tal posição, não podem conter os animais, que costumam andar com um simples cabresto de corda, e na sua disparada atropelam o povo”.<sup>428</sup> Alguns meses se passaram até que no dia 16 de Fevereiro de 1866, a Câmara Municipal de Salvador envia a Postura para ser aprovada pelo Presidente da Província Manuel Pinto de Souza Dantas,<sup>429</sup>

---

**feitor ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro (1808-1822).** Petrópolis: Vozes, 1988; SILVA, Marilene Rosa Nogueira. **Negro na rua: a nova face da escravidão.** São Paulo: HUCITEC, 1988; REIS, João José; SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista.** São Paulo: Companhia das letras, 1989.

<sup>423</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo do Governo da Província, Maço: 1407. Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1864/1866).

<sup>424</sup> Cabe uma ressalva, como já explicitamos em outros capítulos, as primeiras Posturas e projeto de regulamento sobre o uso de carros e carroças em Salvador datam de 1854, destas a obrigatoriedade da matrícula dos trabalhadores e das licenças, foram constantemente reeditadas desde a segunda metade do XIX até o XX.

<sup>425</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães ao Presidente da Câmara Municipal (1889).

<sup>426</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Delegado em expediente Aurélio G. Ferreira Vellas ao Presidente da Câmara Municipal Augusto Alves Guimarães (1889).

<sup>427</sup> Já referimos a isso no capítulo 2.

<sup>428</sup> AHMS – Secretaria de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Chefe de Polícia para o Presidente e demais Vereadores da Câmara Municipal (1865)

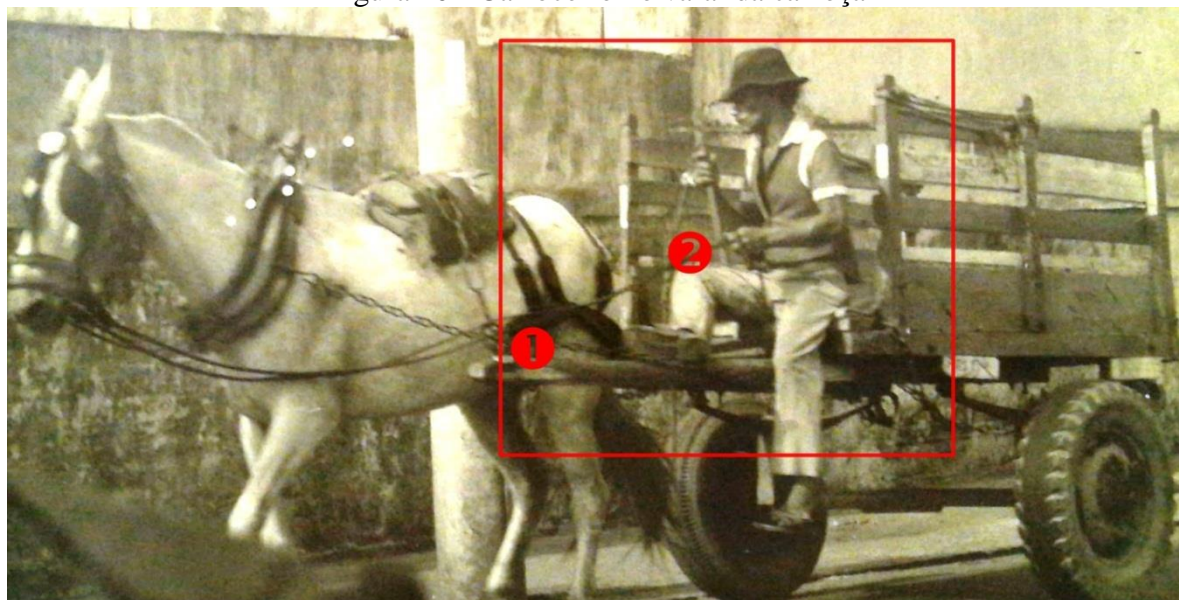
<sup>429</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Ofícios do Governo Livro nº 9, p.194 -195 Natureza: Manuscrito, (1860-1870).

aboliconista, liberal e mais tarde Chefe de Gabinete, que aprovou a postura através do Ato, em 19 de fevereiro do mesmo ano.<sup>430</sup> Assim:

*Fica proibido o uso de andarem dentro ou sentados nos varais dos carros e carroças da condução de materiais e outros objetos, os seus respectivos condutores [...] os animais que se empregão na vendagem de água e aqueles dos carros e carroças devem trazer uma cabeçada com freio; e o guia nunca largar a rédea, ou corda que deverá ser de pequeno comprimento não excedendo a cinco palmos. Pena aos infratores de 5\$000 [cinco mil réis] ou de 4 dias de prisão [grifos nossos].<sup>431</sup>*

E para entender um pouco mais sobre o era, exatamente, o varal de uma carroça, podendo ser também de um carro, apresentamos essa característica por meio da fotografia abaixo:

Figura 20 - Carroceiro no varal da carroça



Fonte: AHMS – Diário de Notícias, 02/01/1972.

No destaque 1, verifica-se o que constituía os varais de uma carroça. Também é possível ver, no detalhe 2, o carroceiro apoiando um dos pés no mesmo varal, já em uma das mãos segura a vara enquanto que na outra as rédeas do cavalo. De acordo com a letra da Postura, tudo nessa imagem era proibitiva. Pois, a maneira repousante do trabalhador sentado

<sup>430</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo do Governo da Província, Maço: 1407. Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1864/1866). Sobre Dantas ver: CRUZ, Itan. **Saraiva, Dantas e Cotegipe**: baianismo, escravidão e os planos para o pós-abolição no Brasil (1880-1889). Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2022. p. 133-136.

<sup>431</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo do Governo da Província, Maço: 1407. Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1864/1866).

dentro da carroça ou em seus varais, era uma atitude que passou a ser constantemente reprimida com multas e prisões a partir da confecção desta medida.

Além disso, houve a reprodução da medida nas regiões do interior da Província. Por exemplo, em Feira de Santana os carroceiros foram “obrigados a conduzir as carroças, puxando os animais na frente pelo cabresto, e os que forem encontrados montados nas carroças correndo pelas ruas sofrerão 4 dias de prisão.”<sup>432</sup> Mais tarde, na Vila de Belo Monte, em 25/07/ 1899, dentre diversas Posturas aprovadas pelo Presidente da Província José Luiz de Almeida Couto, o Art. 72. Especifica que: “Sofrerão a pena de 20\$000 de multa ou 5 dias de prisão os carroceiros que trouxeram os animais das carroças em disparada, os que vierem sentados nos varais do carro ou carroça os que trabalharem com animais chagados e finalmente os que maltrataram com bordoadas os animais que conduzem o veículo.”<sup>433</sup>

Não é de surpreender que diante das recriminações, os carroceiros soteropolitanos pudessem fazer ouvidos moucos. Porque, possivelmente, em paragens longínquas, a tarefa dos trabalhadores poderia ficar longe das vistas dos fiscais. O ato de sentar nos varais das carroças deveria também ser uma forma de descansar as pernas, então ousadamente eles insistiam em descumprir a medida, mesmo ciente da multa. Talvez, o peso nos bolsos fosse menos significativo do que o cansaço das pernas. Dessa maneira, ainda que de forma um pouco ácida, o jornal *O Alabama*, em 16/06/1866, informa que “Há uma postura que proíbe os carroceiros sentar-se nas carroças etc., entretanto eles ali fazem o diabo; atropelam a todo o mundo porque não cuidam de bem conduzir os animais e só tratam de seu descanso.”<sup>434</sup>

Seja como for, os trabalhadores, por certo, arquitetaram estratégias cotidianas para driblar a fiscalização. Eles deveriam burlar planos de como pular da carroça no momento em que os funcionários apareciam inoportunamente. Dado que, o confronto aberto, nem sempre fosse uma opção satisfatória, diante da sua condição social. Neste sentido, o discurso ocultado poderia se revelar na simples decisão de ignorar as regras. Mesmo porque, as ações dos agentes da fiscalização poderiam não ser tão rígidas. O periódico *O Alabama*, continuando o seu comentário sobre os varais das carroças, descreve que “um carroceiro vendo um guarda de polícia embriagado que mal podia conter-se, não mudou a direção do carro, [o guarda] não o fez parar e contentou-se apenas com gritar: Olhe o carro! Olhe o carro foi ele que o guarda, se

---

<sup>432</sup> Correio da Bahia, (BA), 1/04/1877, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/303488/510>> Acessado em 30/10/2023 às 17:50.

<sup>433</sup> Diário da Bahia (BA), 7/08/ 1889, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/801097/1814>> Acessado em 23/09/2023 às 21:53.

<sup>434</sup> IGHB – Seção Biblioteca Ruy Barbosa, *O Alabama* (BA), 16/06/1866, p.2.



não dá um pulo, fica bastante maltratado”, e, a redação do jornal conclui que “Isso de clamar contra os carroceiros é malhar em ferro frio”.<sup>435</sup>

Foi discutido no capítulo 2, o significado e a implicação que esta postura poderia ter no dia-dia dos carroceiros. Ao mesmo tempo, sabemos como a historiografia tem demonstrado que as insubordinações e as ações de desbaratar as autoridades poderiam ter os seus limites.

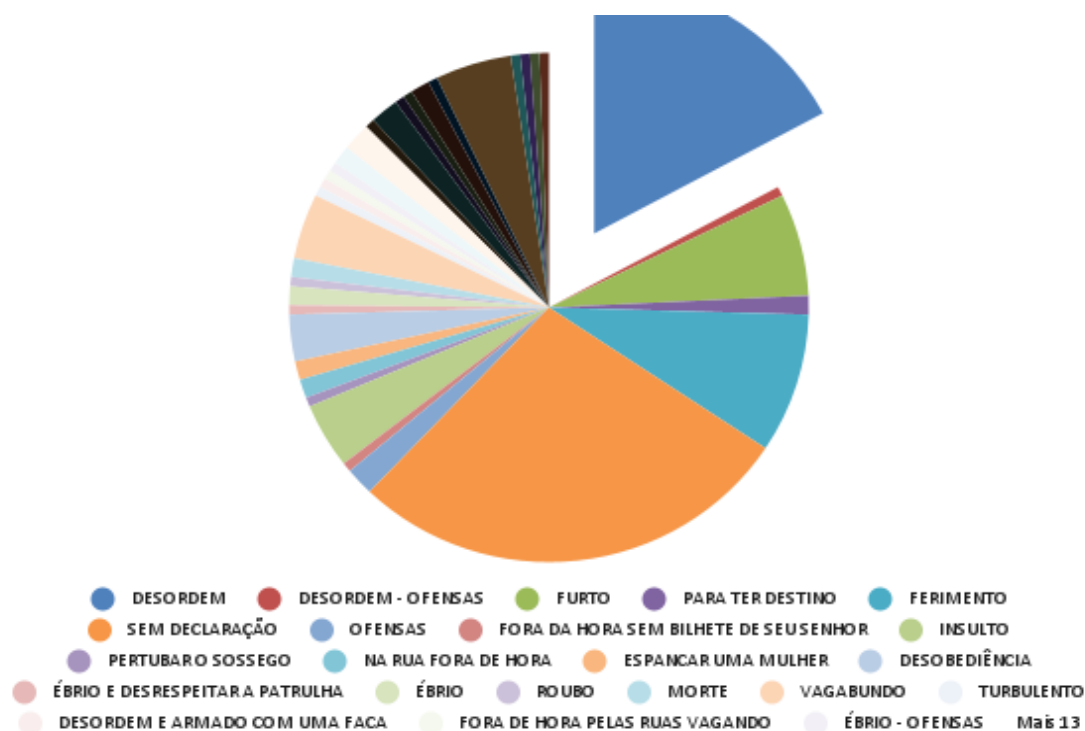
Por isso, outra questão chama a atenção neste caso. O levantamento de 188 prisões relativas aos carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores, constatou a ausência de alegações atreladas à proibição de sentar nos varais de carros e carroças. Nem mesmo um caso aparece. É como se o dispositivo do Edital de 19 de fevereiro de 1866, produzido no mesmo contexto de abertura do primeiro Livro de Matrícula dos Carroceiros, não estivesse sendo acionado. Para demonstra isso, construímos dois gráficos que apresentam as causas que conduziram vários trabalhadores à delegacia de polícia.<sup>436</sup>

---

<sup>435</sup> O Alabama (BA), 16/06/1866, p.2. Instituto Geográfico Histórico da Bahia (IGHB), Seção Biblioteca Ruy Barbosa.

<sup>436</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 3139-32; 3139-33; 3139-34; 3139-36; 3139-38; 3139-38; 3139-40; 3139-41; 3139-42; 3139-43; 3139-44; 3139-45; 3139-46 Correspondência recebida da Secretária de Polícia. (1866-1873); APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 2959; 2960; 2960-1; 2964; 2965; 2966; 2969; 2982. (1864-1889); APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6288; 6289; 6290; 6291; 6292; 6293, Correspondência Recebida de Mapas de Presos e Relações de Presos, 1868-1887 (1864-1889). APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6502 e 6506. (1879-1881).

**Gráfico 10 – Motivos de Prisões de carroceiros, cocheiros, boleiros e condutores, 1866-1887.**



**Fonte:** APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Correspondência da Secretaria de Polícia, Mapa de Presos (1866-1887).<sup>437</sup>

O mapeamento dos prisioneiros identificou a totalidade de 230 trabalhadores, a documentação tem uma variação temporal de 1856 a 1887.<sup>438</sup> Destes excluímos da tabulação os anos anteriores a 1866, porque não correspondem ao momento de vigor da postura. Assim, restaram 188 casos. Sendo 170, no primeiro gráfico, em que aparecem inúmeras situações

<sup>437</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 3139-32; 3139-33; 3139-34; 3139-36; 3139-38; 3139-38; 3139-40; 3139-41; 3139-42; 3139-43; 3139-44; 3139-45; 3139-46 Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1866-1873).

APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 2959; 2960; 2960-1; 2964; 2965; 2966; 2969; 2982, Correspondência Recebida do Chefe de Polícia (1864-1887).

APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6288; 6289; 6290; 6291; 6292; 6293, Correspondência Recebida de Mapas de Presos e Relações de Presos (1868-1887).

APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6502 e 6506. (1879-1881). Ademais destas 21 causas que provocaram a prisão dos trabalhadores, existem mais 13 que não aparece de forma evidente no gráfico, mas iremos destrinchar algumas delas ao longo da seção. Também simplificamos o texto de determinadas justificativas. Por exemplo: “por insultar a um oficial de polícia”, “por insultar um fiscal da municipalidade” categorizamos apenas como insulto.

<sup>438</sup> Utilizamos o termo prisão aqui de forma bem abrangente, pois havia casos de enquadramento de prisão que poderia não ultrapassar a porta da delegacia, sendo os presos liberados. Mas também tinha as situações em que os apreendidos eram enviados para a Casa de Correção, Casa de Prisão com Trabalho, a Cadeia do Aljube e tal. Cada situação cabe especificidades, porém, não vamos explorar aqui. Ver: Trindade, Claudia Moraes. **A Casa de Prisão com Trabalho da Bahia (1833-1865)**. Salvador, BA. Dissertação de Mestrado em História, FFCH/UFBA, 2007; Trindade, Claudia Moraes. **Ser preso na Bahia no século XIX**. Salvador, BA. Tese de Doutorado em História, FFCH/UFBA, 2012.

comuns ao cotidiano da maioria da população pobre trabalhadora, fossem livres, libertos e escravizados, embora, tenha havido dificuldades, experimentadas especificamente pelos escravos. Como foi o caso do carroceiro Genésio, crioulo, solteiro, 24 anos, detido na Casa de Correção a pedido de sua senhora, que arrogantemente o mandou prender, talvez, para dar lhe uma lição ou temia uma possível fuga do escravo. Isso aconteceu o Aristau, carroceiro, crioulo, “às 10 horas da noite”, foi “mandado pela própria senhora por fugido”. O mesmo pode ter ocorrido aos carroceiros: Américo, cabra, 19 anos, Martinho, crioulo, 50 anos, Amâncio, crioulo, 22 anos e o Pedro, cabra, solteiro de 37 anos, todos foram enviados para a Casa de Correção, com a justificativa, anotada pelo Administrador Custodio Ferreira de Oliveira, “A pedido de seu senhor”. Para os trabalhadores que não viviam em cativeiro, outras questões, poderiam gerar ocasiões de desagradados na experiência das pessoas livres pobres, sem proteção. O temor de serem recrutados para preencher as fileiras de praças da Guarda, Marinha e Exército, era uma delas. José dos Reis, condutor de bonde, cabra, solteiro, 29 anos, não conseguiu escapar deste destino, foi recrutado pelo chefe de polícia, em 06 de janeiro de 1876. Já o carroceiro Domingos Gusmão Borges, pardo, 26 anos, solteiro, deu mais sorte, pois precisou apenas “provar isenção no recrutamento” Não sabemos qual foi sua justificativa, seja como for, é provável que tenha dado certo.<sup>439</sup>

Quanto à quantidade dos motivos das prisões dos trabalhadores, em geral, os considerados desordeiros são uns dos que mais marcaram presença. Nota-se, dentre as causas declaradas, que a desordem ocupa a segunda fatia com maior volume no gráfico. “Por desordem”, a mando do Chefe de Polícia, foram enviados para Cadeia de Correção os carroceiros Isidoro Correia Lima, casado, 40 anos, livre e Felisberto, pardo, escravizado, solteiro 22 anos. O boleeiro Hermano Ferreira de Souza, pardo. Os cocheiros: Agapito Ramos Nogueira, pardo, Abílio Gomes, 20 anos, solteiro, livre, este último pela ordem do Delegado

---

<sup>439</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6291; 6292; 693 (1849-1884). É importante lembrar que estamos a tratar do momento de crise da instituição da escravidão, portanto as fugas foi uma das formas de resistências dos escravizados de fundamental importância para dismantlar o sistema, além disso, houve engajamento do Movimento Abolicionista Brasileiro, conquistando diversas adesões de pessoas de variadas classes, sobretudo nas décadas de 1870-1880. Ver: Brito, Jailton Lima. **A Abolição na Bahia: 1870-1888**. Salvador: CEB, 2003; ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. **O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009; MATA, Iacy Maia. **Os “Treze de Maio”**: ex-senhores, polícia e libertos na Bahia pós-abolição (1888-1889). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002; Mendonça, Joseli Maria Nunes. **Entre a mão e os anéis: a lei dos sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil**. Campinas, SP, Editora da Unicamp/Centro de pesquisa em História Social da Cultura, 1999.

do 1º Distrito. Mas tal nomenclatura é muito abrangente e pouco clarividente, o que dificulta estipular a real motivação prisional.<sup>440</sup>

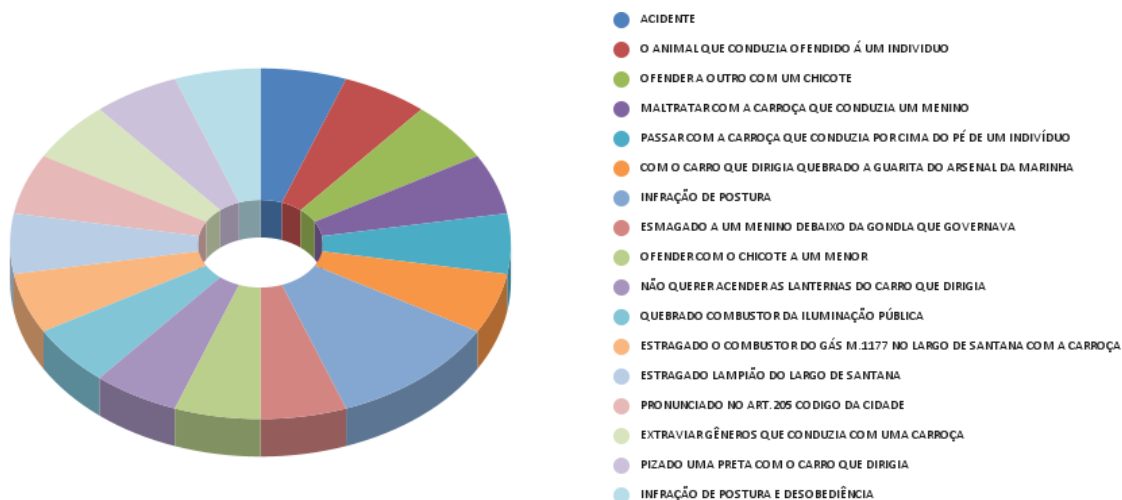
Os dados também destacam aqueles enquadrados em situações não explicitadas ou ignoradas, os presos sem motivo aparente. Estes contam em maior montante. É bem provável que parte destas prisões fosse executada de forma arbitrária. Determinadas justificativas elaboradas pelos próprios sujeitos repressores, em alguma medida, corroboram com isso: “até segunda ordem”, “para ter conveniente destino”, “ignora-se”, “desobediência”, “por desobediência a patrulha”, “por dirigir insultos”, ao fiscal da municipalidade”, “por dirigir insultos a um inspetor de quarteirão”, “por dirigir insultos ao comandante da guarda do correio geral”. Enfim, Marilene Rosa Nogueira Silva, no estudo *Negro na rua: a nova fase da escravidão*, mostrou como trabalhadores livres, escravizados e libertos utilizavam o ambiente das ruas para exercerem suas atividades laborais.<sup>441</sup> No que tange aos carroceiros, cocheiros e boleiros, a regulação incidia sobre dois aspectos principais. O primeiro se relaciona as questões ligadas a moral, a respeitabilidade, a ordem e aos bons costumes. O segundo estava atrelado a maneira como os trabalhadores exerciam o labor.

---

<sup>440</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6291; 6293; 6289. (1849-1884). APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 3139-40 Correspondência recebida da Secretária de Polícia. (1869).

<sup>441</sup> Marilene Rosa Nogueira. **Negro na rua: a nova face da escravidão** Marilene Rosa Nogueira Silva. São Paulo: HUCITEC, 1988.

**Gráfico 11 – Prisões decorridas do exercício da atividade de condução, 1866-1887.**



**Fonte:** Correspondência da Secretaria de Polícia – Mapa de Presos – Assuntos Diversos, 1866-1887, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia. (1864-1889). O termo acidente se refere a um sinistro com um bonde<sup>442</sup>

Neste segundo gráfico, visualizamos 18 ocasiões de prisões em que a causa estava relacionada à atividade de transporte sobre rodas. Vê-se na representação gráfica que não há menção a aplicação da postura dos varais. Por outro lado, existe também a hipótese deste termo estar subentendido como infração de postura. Mas, ainda que fosse este o caso, soa um tanto intrigante o fato de não aparecer o número ou o texto da referida postura em nenhuma das circunstâncias pesquisadas. Com isso, não queremos dizer que não houvesse reprimendas e prisões pelo descumprimento da postura, durante as décadas de 60 e 70. Porém, ao que tudo indica, ela pode ter entrado em desuso. E, conforme os indícios permitem conjecturar, foi retomada na década de 1880. Assim, em termos de comparação, pode ter ocorrido uma maior dimensão das cobranças do cumprimento do dispositivo, ganhando assim fortes proporções a partir de 1880.<sup>443</sup>

<sup>442</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 3139-32; 3139-33; 3139-34; 3139-36; 3139-38; 3139-38; 3139-40; 3139-41; 3139-42; 3139-43; 3139-44; 3139-45; 3139-46 Correspondência recebida da Secretária de Polícia, (1866-1873). APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 2959; 2960; 2960-1; 2964; 2965; 2966; 2969; 2982, (1864-1889). APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6288; 6289; 6290; 6291; 6292; 6293. (1864-1889). APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maços: 6502 e 6506, (1879-1881).

<sup>443</sup> De antemão, cabe lembrar que identificamos apenas 18 casos de prisões na década de 1880, e, embora em nenhum caso apareça motivada pela postura dos varais, não invalida nosso argumento, pois, apesar da limitação da tipologia da fonte, é justamente neste período que observamos o tema na correspondência das autoridades no trânsito triangular: – Alferes – Chefe de Polícia – Câmara Municipal. Grande parte tinha como objetivo o envio dos valores arrecadados com as multas cobradas no chão das ruas.

Para esclarecer melhor essa suposição, cabe identificar e entender quem eram os agentes repressores. Pois isso pode contribuir para a compreensão das mudanças decorridas de suas ações que, aparentemente, se tornaram mais criteriosas e severas. Isso se faz necessário, também, porque, é na correspondência compartilhada entre eles que foi possível captar a parte da repressão aos trabalhadores, bem como, sua forte resistência. Muito por isso, não podemos nos limitar apenas à documentação policial. Há Documentos administrativos podem revelar a forma como determinadas autoridades enxergavam e enquadravam os trabalhadores, mostrando a resistência cotidiana na insubordinação dos trabalhadores. Isso pode contribuir para explicar o porquê da postura que proibia os trabalhadores de sentarem nos varais das carroças não aparecer como justificativa das prisões realizadas no contexto de 1866-1870, vindo a manifestar-se, de maneira contundente, somente em meados de 1880.

Os carroceiros Gervásio de tal e o Manoel José Abreu, talvez estivessem juntos quando em passagem pela freguesia da Penha, no dia 05 de maio de 1885, toparam com o Subdelegado Horácio de Menezes, este breve momento custou a cada um dos trabalhadores a quantia de 5\$000 rs [cinco mil réis]. Na correspondência enviada à Câmara Municipal o mesmo Subdelegado mostrou-se bastante prestativo e conhecedor da legislação:

Tendo realizado a multa da Postura publicado por *Edital da Câmara dia 19 de Fevereiro de 1866*, nos Carroceiros de nomes Manoel José Abreu e Gervasio de tal, remeto a VEx.<sup>a</sup> a *importância de 10\$000*, para que se digne de fazer recolher ao cofre municipal.

Peço a VEx.<sup>a</sup> que sirva de acusar o presente, e enviar-me o conhecimento da multa para ser entregue nesta Subdelegacia ao infrator, a quem dei uma declaração provisória e a qual tem da me ser restituída.

Aproveito a ocasião para significar a VEx.<sup>a</sup> que esta Subdelegacia esta pronta a auxiliar a Câmara em tudo que for de público interesse.

Reitero a VEx.<sup>a</sup> os meus protestos de muito elevada estima distinta consideração e muito profundo respeito [grifos nossos].<sup>444</sup>

Esta fonte, de 1885, é o registro com a datação mais antiga que conseguimos localizar no Arquivo Histórico Municipal de Salvador a respeito da aplicação deste Edital. Depois disso, o tema reaparecer nas fontes a partir de dezembro de 1887, indo continuamente até 1889. É interessante notar que todo o período coincide com a efervescente e a calorosa agitação em torno do processo abolicionista e também perpassa o pós-abolição. De acordo com a historiadora Wlamyra Albuquerque:

---

<sup>444</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Subdelegado da Freguesia da Penha Horácio Menezes Guimarães ao Presidente da Câmara Municipal Augusto Ferreira França, (1885).

Entre 1884 e 1885, a ‘causa dos escravos’ agigantou-se, ganhou terreno e levou às ruas o espinhoso debate sobre os meios, prazos e condições para o fim do escravismo com os projetos Dantas e Saraiva-Cotegipe. O ano de 1884 foi decisivo nesse sentido. Em março, quando correu a notícia de que a escravidão havia sido extinta no Ceará, os chefes de polícia das principais cidades do país reforçaram a vigilância e repressão sobre passeatas, comícios e festas com propaganda abolicionista.<sup>445</sup>

Na ocasião de 1885-1889, o chefe de polícia era Domingos Rodrigues Guimarães, Comendador, Doutor e Juiz de Direito<sup>446</sup>, a mesma autora ressaltou seu empenho no controle e na prevenção de possíveis desordens. Pois:

[...] Rodrigues Guimarães defendia, naquele contexto, atitudes mais duras ‘contra a desordem’. Em 1887, ele proibiu a realização de um comício abolicionista em Salvador. E em dezembro de 1888, meses depois da abolição, ele expediu uma circular na qual orientava as autoridades policiais das freguesias do Paço e de Santo Antônio a prevenirem conflitos ‘afugentando desordeiros que, de ordinário, pairam nas ruas centrais da cidade em vésperas de dias santificados, em tempo de festas populares’.<sup>447</sup>

A chefatura policial pode contar com a diligência de alguns agentes, dedicados a perseguirem os trabalhadores do transporte. Neste sentido, o Alferes Eugenio Telles de Souza se empenhou oportunamente diversas vezes. No dia 23 de dezembro, véspera do feriado natalino, multou os carroceiros: Fortunato Sampaio de Azevedo, João de Deus da Silva, Paulo Andrade de Oliveira e Domingos Barbosa da Silva, “que andarão atrepados nos varais de suas carroças”.<sup>448</sup> 5 dias depois, foram pegos “Rodolfo Borges e José Roza, encontrados [...] sentados no varal das carroças que conduziam”.<sup>449</sup> Nem mesmo no último dia do ano, o

<sup>445</sup> Ver: Albuquerque, Wlamyra. O samba no sobrado da baronesa: liberdade negra e autoridade senhorial no tempo da abolição. **Revista Brasileira de História**: São Paulo, v. 38, nº 79, p.181, 2018 <http://dx.doi.org/10.1590/180693472018v38n79-09>. Nos limites desta dissertação, não será possível problematizar com afã o contexto.

<sup>446</sup> Liliâne de Brito Freitas. Guimarães, Domingos. < <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/GUIMAR%C3%83ES,%20Domingos.pdf> > Acessado em 29/10/2023 às 22:18. Segundo esta referência Domingos Rodrigues Guimarães ocupou chefatura de polícia de 1885- 1889. Ver: Albuquerque, Wlamyra. O samba no sobrado da baronesa: liberdade negra e autoridade senhorial no tempo da abolição. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 38, nº 79, 2018 <http://dx.doi.org/10.1590/1806-93472018v38n79-09>. O trabalho de Marina Barreto também destacou a participação da figura de Domingos Rodrigues Guimarães, no que diz respeito a aplicação do Regulamento dos trabalhadores domésticos. Ver: Barreto, Marina Leão de Aquino. "**Criada, não, empregada!**": contrastes e resistências sob a vigília dos patrões na regulamentação do trabalho doméstico livre ao final do século XIX em Salvador. 2018. 162 f. p.146. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, 2018.

<sup>447</sup> Albuquerque, Wlamyra. O samba no sobrado da baronesa: liberdade negra e autoridade senhorial no tempo da abolição. **Revista Brasileira de História**: São Paulo, v. 38, nº 79, p. 180, 2018 <http://dx.doi.org/10.1590/1806-93472018v38n79-09> .

<sup>448</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Correspondência do Alferes Eugenio Telles de Souza ao Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães (1887).

<sup>449</sup>, AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Correspondência do Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães ao Presidente da Câmara Municipal Augusto Alves Guimarães (1887).

Alferes deixava de fazer seu plantão, não poupou da infração ao Gaudêncio que foi encontrado na “Calçada do Bomfim”, “assentado no varal da carroça que conduzia”. Mas parece que o carroceiro não tinha o dinheiro disponível, mesmo assim o Alferes não desistiu, foi atrás do proprietário, “tendo sido a dita multa paga por Marcelino Francisco Soares, dono da carroça.”<sup>450</sup>

O Capitão Antônio Joaquim de Souza Braga, também queria mostrar serviço, o Manoel da Silva Porto, estava no Campo Grande, no dia 02 de janeiro de 1887, quando foi abordado e intimado ao pagamento da multa pelo simples fato de estar “sentado no varal da carroça que conduzia”. Pedro Thomé de Souza e Salustiano da Silva Ramos, não conseguiram escapar, receberam a multa “por se acharem sentados no varal das carroças”.<sup>451</sup> No penúltimo dia do ano, 30 de dezembro de 1887, Antônio Pereira de Lima, foi “encontrado no corredor da Vitória sentado no varal da carroça”, ele parecia também não ter dinheiro ou se recusou a tirar os réis do próprio bolso, “tendo sido a referida multa paga por José Joaquim Vieira dono da carroça.”<sup>452</sup>

Diante do exposto, acreditamos que o contexto atravessado pela perspectiva iminente da abolição da escravidão, tenha acrescido à temeridade por parte dos senhores, patrões e autoridades em relação ao controle dos trabalhadores negros. Para isso, o chefe de polícia Domingos Rodrigues Guimaraes com suas medidas cautelares e na tentativa de controlar bem de perto os trabalhadores,<sup>453</sup> decidiu por resgatar uma Postura que estava já há muito tempo em desuso. Todavia, os trabalhadores ao seu modo resistiram. E combinaram as estratégias tanto as de maneira oculta quanto as de conflito aberto.

---

<sup>450</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Correspondência do Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães ao Presidente da Câmara Municipal Augusto Alves Guimarães (1887).

<sup>451</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito; Correspondência do Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães ao Presidente da Câmara Municipal Augusto Alves Guimarães,

<sup>452</sup>, AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Correspondência do Chefe de Polícia Domingos Rodrigues Guimarães ao Presidente da Câmara Municipal Augusto Alves Guimarães, 1887.

<sup>453</sup> Ver ALBUQUERQUE, Wlamyra, R. de. **O jogo da dissimulação: Abolição e cidadania negra no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009; Mata, Iacy Maia. Os ‘treze de maio’: ex-senhores, polícia e libertos na bahia pós-abolição (1888-1889). 2002. Dissertação (Mestrado em História) PPGH/UFBA, 2002. Ainda sobre o contexto da abolição e o tema do trabalho ver: Azevedo, Celia Maria Marinho de. **Onda Negra, Medo Branco: O Negro no Imaginário das Elites - Século XIX**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987. REIS, João José. De Olho no Canto: Trabalho de Rua na Bahia na Véspera da Abolição. **Afro-Asia** (UFBA), Salvador, v. 24, p. 199-242, 2000.



### 3.8 A CHAPA DA CARROÇA

Vimos na discussão acima que os proprietários de carroças Marcelino Francisco Soares e José Joaquim Vieira, provavelmente foram surpreendidos ao terem que arcar com as multas cometidas por seus carroceiros. Isso acontecia porque existia uma lógica na estruturada delineada para o serviço de transporte de Salvador. Observamos em capítulos anteriores, os termos, como, “carros e carruagens ao ganho” e “carroças e carros de aluguel”, nos deram uma pista dos elementos que poderiam particularizar a experiência de carroceiros e cocheiros situados na capital baiana.<sup>454</sup>

O que queremos demonstrar é que a forma adotada para explorar os meios de transportes em Salvador, seguiu a organização estrutural de relação de trabalho já antes experienciada pelos africanos carregadores.<sup>455</sup> Tal razão permitiu que, diferentemente dos carroceiros e cocheiros cariocas e paulistas, majoritariamente imigrantes e proprietários de seus próprios carros e carroças,<sup>456</sup> a grande maioria dos trabalhadores em Salvador, não eram donos do instrumento de trabalho. Mas que, ainda assim, puderem desenvolver a atividade dispendo da sua força laboral aos senhores e patrões que detinham a posse de carros e carroças.

Tal estado das coisas poderia gerar dúvidas na atuação daqueles que tinham o papel de reprimir. O Subdelegado da freguesia de Brotas perguntou ao Secretário da Câmara Municipal se a “falta do nº nas carroças conforme manda a postura L é bastante para ser multado, ou seja, já há alguma tem contraria.”<sup>457</sup> É de se supor que ao perceber todo o esquema complexo da relação de trabalho, fez com que as autoridades municipais e provinciais criassem mecanismo para identificar na rua os proprietários dos veículos, garantindo assim o

<sup>454</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Ofícios do Governo Livro nº 9, Natureza: Manuscrito, (1870-1879).

<sup>455</sup> Ver: Reis, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>456</sup> Ver: MOURA, Ana Maria. **Cocheiros e Carroceiros: homens livres no rio de senhores e escravos**. São Paulo: Hucitec, 1988; TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. Dissertação de Mestrado: Niterói. UFF/ICHF, 2007.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)**.

Tese de Doutorado: Niterói. UFF/ICHF, 2012; AZEVEDO, Elciene. **“A Metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros na invenção da “raça paulista”**. In: Azevedo, Elciene; Cano, Jefferson, Cunha, M. Clementina P; Chalhoub, Sidney. (Org.). **Trabalhadores na cidade. Cotidiano e cultura de trabalhadores no Rio de Janeiro e São Paulo (século XIX)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2010. Ao mesmo tempo, não podemos perder de vista que o domínio dos imigrantes no transporte de carros e carroças nestes lugares foi um processo que se deu ao longo do século XIX. Mary KARASCH, identificou na primeira metade do século XIX no Rio de Janeiro, serem “comuns também escravos que trabalhavam para os negócios de aluguel de seges, cocheiros escravos e animais.” Ver: KARASCH, Mary. **A vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000. p.266. Isso indica como bem mostrou Elciene Azevedo (2010) para a Cidade de São Paulo, que houve um determinado processo de embranquecimento para estas categorias de trabalho. Enquanto que em Salvador, ao menos durante o século XIX, as pessoas de cor foram predominantemente os mais empregados no transporte.

<sup>457</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Subdelegado de Brotas Bernardo [...] (1861).

pagamento das multas. Gaudêncio e o Antônio Pereira de Lima, carroceiros que trabalhavam para Marcelino Francisco Soares e José Joaquim Vieira, respectivamente, preferiram não dispor de seus ordenados para a quitação da multa a eles impostas. Porém, foi uma situação incontornável para os proprietários, porque, de acordo com o Art. 2 ficava proibido:

2.2 Ter na cidade carros ou carruagens a ganho sem a ter matriculado na Secretária da Câmara, a fim de serem lotados, marcados e numerados. Multa de 5 mil réis.

2.3 Trazer as carruagens de aluguel sem a numeração e marcas da Câmara com as iniciais do dono, feitas em letras brancas sob fundo preto na parte posterior da caixa do trem, e o número de passageiros que poderão conduzir. Multas de 5 mil réis.<sup>458</sup>

É importante salientar, embora o nome carroça não apareça na letra da Postura, tais medidas na prática cotidiana também serviam para elas, como nos exemplos citados. Pois foi através das letras iniciais dos donos das carroças, visualizadas pelos agentes que os levaram a identificação dos proprietários dos veículos, nesse caso, eram os senhores e patrões que não conseguiam escapar diante da fiscalização. Muito por isso, com o passar do tempo, em 1873, o texto sofreu modificação, sendo adicionada a palavra carroça. Assim de acordo com o Edital, Letra N° L, nenhuma pessoa poderia:

[...] ter carros, carroça ou carretas de qualquer espécie para condução de objetos ou outros quaisquer serviço dentro da decima urbana, sem licença e matrícula da Câmara Municipal, trazendo o número em lugar visível: pena de 10\$ 000 e o dobro se não cumprir a presente disposição trinta dias depois da intimidação.<sup>459</sup>

Alterações sobre a penalidade também foram feitas, os infratores tiveram que pagar o dobro dos valores, subindo de 5 mil réis, em 1871, para 10 mil réis em 1873.

Por outro lado, os carroceiros resistiam. Eles poderiam rapidamente ter captado o sentido das ações e deram um jeito de ludibriar os fiscais, colocando duas numerações diferentes nas carroças. Foi assim que o Subdelegado da Vitória encontrou a carroça “pertencente ao José da Joaquim da Silva a qual tinha duas chapas de nº 315 e 471”.<sup>460</sup> Outra estratégia, era encobrir o número da matrícula da carroça. O agente Antônio de Alcântara e Silva disse ter verificado “a infração da Postura de letra = L=<sup>461</sup> em que incorreu” a um

<sup>458</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Ofícios do Governo Livro nº 9, Natureza: Manuscrito (1870-1879). Já citamos esta fonte, anteriormente, porém, estamos analisando agora por outro ângulo.

<sup>459</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo do Governo da Província, Maço: 1412. Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1877/1878). **Posturas da Câmara Municipal da Cidade de São Salvador Capital da Província da Bahia**. Bahia TYP. Constituição – ao Aljube (1873).

<sup>460</sup> AHMS – Secretária de Polícia Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Subdelegacia da Freguesia da Vitória (1885).

<sup>461</sup> “L” é a forma de como a Postura foi classificada na fonte.

carroceiro por “ter uma Carroça para Condução sem número da matrícula em lugar visível [...], e encontrando no lugar denominado Barbalho a dita carroça incorresse na pena multei-o na quantia de dez mil reis”. Porém, o carroceiro não quis “satisfazer a importância da multa, fiz depositar a mesma carroça no matadouro do Barbalho”.<sup>462</sup> Em uma correspondência da Secretaria da Polícia endereçada à câmara, revela o incomodo e o descontrole da polícia relacionada a resistência dos trabalhadores em aceitar as determinadas regras impostas:

Sendo frequente os sinistros que dão-se nesta Capital, *ocasionados pela incúria, imperícia, deleivo, indiferença e brutalidade dos carroceiros*, em sua maioria insensíveis às desgraças alheias, fiz publicar pela imprensa, a bem dos transeuntes, um Edital para cuja fiel execução peço a VS<sup>a</sup>, que se digne de expedir as necessárias ordens, *de forma que unidos os esforços dos Fiscais da municipalidade aos dos agentes policiais consiga-se pelo menos, melhorar este estado de cousas, que não pode continuar*, sem grave risco do público.

Por esta ocasião devo outrossim pedir a VS<sup>a</sup>, o que faço com o mais vivo empenho, que se sirva de adicionar ao Código das posturas dessa Câmara, as três seguintes, que lembro e me parecem caso em questão, *sendo uma obrigando os carroceiros á trazerem em lugar bem visível o n<sup>o</sup> do veículo [grifos nossos]*.<sup>463</sup>

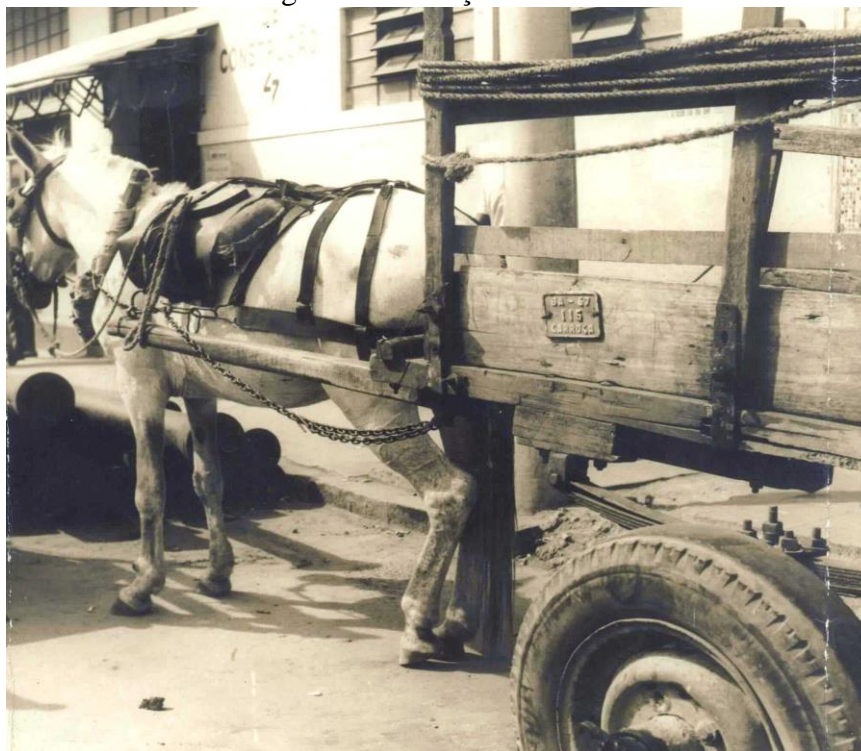
Verifica-se que os trabalhadores foram relutantes em trazer visível a numeração dos veículos, decidir por isso, era uma forma deles limitar a intromissão dos “Fiscais da municipalidade” e “dos agentes policiais”. A Secretaria de Polícia, ao indicar a necessidade de se ocupar em arquitetar mais posturas para enquadrar os carroceiros, mostra o impacto que desafiadoramente eles engendravam cotidianamente.

---

<sup>462</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Avulso, Auto de Infração da Postura L (1884).

<sup>463</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Avulso. A fonte se mostra inconclusa, não conseguimos localizar ainda a segunda parte da correspondência (1885).

Figura 21 Carroça numerada



Fonte: AHMS – Jornal Diário de Notícias, 1971

Acima temos a imagem de uma carroça encostada em um poste. Nela visualizamos as iniciais “BA” que significa Bahia, seguidas de mais dois números e por último a especificação do tipo do veículo “carroça”. A fotografia é de quase um século depois do período aqui estudado. Apesar disso, nos faz refletir a respeito da construção e constituição da regulação de regras e medidas que visaram controlar e organizar a forma de transportar pessoas e coisas no espaço circulante urbanizado de Salvador. Vimos até aqui, as diversas tentativas de criar meios eficientes para isso. Ademais, a imagem se aproxima daquilo que poderia ser considerada a chapa de uma carroça no século XIX.

Por fim, notamos que, na documentação disponível, embora os carroceiros não tivessem realizado reclamações e queixas formais, nem se insurgido em greves, diante desta opressão. Não significa dizer que eles se acomodaram. Pois, por sua vez, na observância diária da ação dos próprios agentes administrativos e policiais, é possível atestar ter existido uma resistência sutil, porém, efetiva e persistente por parte dos trabalhadores. Assim, a maneira silenciosa de resistir, performada nas ruas, ignorando as posturas municipais, poderia ser bastante eficiente na intenção dos carroceiros de manterem sua autonomia no exercício da atividade laboral. As evidências demonstraram as características e as variadas formas cotidianas, encontradas pelos trabalhadores para assinalar insatisfação e descontento diante de medidas que tenderam controlar seus labores.

### 3.9 ENTRE PROIBIÇÕES E RESISTÊNCIAS NAS LADEIRAS E RUAS

No dia 12 de maio de 1864, Dario, boleeiro, 30 anos, escravizado, crioulo, solteiro, ia descendo a Ladeira do Taboão quando foi avistado pelo soldado José Ângelo Muniz. Este, cumprindo a ordem do Chefe de Polícia, o prendeu sobre a acusação de "querer forçosamente passar pela Ladeira [...] com um carro que dirigia". Esse incidente pôs o boleeiro numa circunstância embaraçosa, pois correu o risco de ir "para a prisão da Correção". Porém, porventura, a aparição do "senhor Major Engenheiro Francisco Ferreira Agostinho" apaziguou a situação, "disse que se responsabilizaria" [...] "pela prisão do dito escravo". E assim, "prosseguiu o boleeiro seu destino."<sup>464</sup> Ao que parece, Francisco Ferreira Agostinho conhecia o senhor de Dario, Pedro Barbosa Madureira, e talvez quisesse lhe fazer um favor impedindo o aprisionamento de seu escravo.

Infelizmente, não conseguimos encontrar nas fontes pesquisadas, a possível medida referente ao ano de 1864, justificando a quase prisão do boleeiro.<sup>465</sup> Mas alguns anos depois, em 1866, por iniciativa da Câmara Municipal foi aprovada a seguinte postura sobre o tema:

Fica proibida a subida de *carros e carroças* de qualquer aplicação que seja pelas *ladeiras da fonte dos Padres e do Taboão*. Os contraventores sofrerão a multa de 30.000[trinta mil réis] e visto dias de prisão, o dobro na reincidência [grifos nossos].<sup>466</sup>

Percebam que a proibição era para duas Ladeiras: a da Fonte dos Padres e a do Taboão, esta última considerada "estreitíssima",<sup>467</sup> isso faz sentido porque elas são bem próximas uma da outra. Juntas faziam um cruzamento de ligadura com o Bairro Comercial, o que as tornavam significativas para os trabalhadores. Por outro lado, o ponto discursivo por parte dos vereadores argumentara que o "intuito [era] de prevenir grandes inconvenientes que resultam do trânsito de carros e carroças".

É interessante notar, que, possivelmente, Dario pretendia continuar a fazer aquilo que deveria ser parte do seu trabalho cotidiano. Todavia ao ser interceptado pelo soldado, deve ter

<sup>464</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 3139-28, Correspondência recebida da Secretária de Polícia (1863-1864). A documentação apresenta alguns trechos mutilados e confusos.

<sup>465</sup> Acreditamos que a postura possa ter sido reeditada em 1866.

<sup>466</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Câmara Municipal de Salvador, Maço: 1407, Correspondência recebida da Câmara de Salvador (1864-1866).

<sup>467</sup> Ver: TORRES, Carlos. **Vultos, fatos e coisas da Bahia**. Bahia: Imprensa Oficial da Bahia, 1950. p.25. Para este autor: "As ruas de Santa Bárbara, Conselheiro Saraiva, Conselheiro Dantas, Preguiça e outras, bastante apertadas, onde mal passaria, hoje em dia, um automóvel. A celebre rua do Xixi, também a beira-mar, em toda a encosta do morro da Soledade e Lapinha, até além do colégio dos Órfãos de São Joaquim, era tão estreita que os bondes passavam rentes às portas e janelas das casas, sendo raro o dia em que não se registrasse um desastre. O Taboão, estreitíssimo como os demais arruados."

havido certa atrapalhação no seu modo de exercer sua atividade. Demais trabalhadores também da condução podem ter passado por situação semelhante, em 15 de setembro de 1869, o Chefe de Polícia comunica à Câmara Municipal que expediu “as necessárias providencias, a fim de ser estritamente observada a Postura de 16 de Julho de 1866, que proíbe a subida de carros e carroças pelas ladeiras da Fonte dos Padres e Taboão.”<sup>468</sup> O pedido de mais vigilância pode indicar, que, na ocasião, diversos trabalhadores ainda tentavam subir e descer com seus veículos por estes lugares de chão fragmentado e angular.

Outras ladeiras e algumas ruas, também, entraram na lista das autoridades queixosas. No mês outubro de 1871, o Chefe de Polícia, relata do perigo que corria os transeuntes ao passarem pelo “Caes Dourado, subida pelas ladeiras do Caminho novo e Preguiça de carroças puxadas por um só animal, e sobre modo carregados e [com] frechais, caibros e madeiras pesadas, cujas pontas ameaçam as pessoas que transitam”.<sup>469</sup> Mais tarde, foi a vez dos representantes da Câmara, pedirem ao presidente da província aprovação, provisória, para um projeto de postura que providenciasse sanar “não só o atropelo que se dá no trânsito de carros e carroças e bondes na rua do Julião, como para evitar conflitos e desgraças naquela estreita rua.”<sup>470</sup>

Nesse aspecto, de fato, o modo dos carroceiros atuarem nas ruas da Cidade Baixa causava muita preocupação em autoridades e comerciantes. Na Ata da 1º Sessão Ordinária da Câmara Municipal de 19 de abril de 1870, o Fiscal Claviculario<sup>471</sup> relatou:

que, queixando-se – lhe o negociante Antônio Pereira de Carvalho *de empachamento que fazem na rua da cidade baixa os carroceiros com suas carroças e animais* obstando a que passam prosseguir regularmente as calçadas dessas ruas a seu cargo, ao mesmo tempo que continuamente permanecem mas emporcalhadas de capim, sem que a ele Fiscal seja possível aplicar as posturas por lhe dizerem os carroceiros que a Câmara não tem indicado lugar onde estacionar , vem lembrar o beco do peso do fumo para tal fim. *A Comissão entende que, sendo essas carroças auxiliar do*

<sup>468</sup> Correspondência do Chefe de Polícia ao Presidente e demais Vereadores da Câmara Municipal desta Cidade, 15/09/1869, Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso.

<sup>469</sup> Correspondência do Chefe de Polícia ao Presidente e demais Membros da Câmara Municipal desta Cidade, outubro de 1871, Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso.

<sup>470</sup> Paço da Câmara Municipal da Bahia ao Presidente da Província Conselheiro Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, 8/02/1887, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 1417, Correspondência recebida da Câmara Municipal (1887-1889).

<sup>471</sup> “Claviculario: expressão proveniente do latim *claviculariu* (chaveiro), aquele que detém as chaves.” Apud, Silva, Amado Francisco da. *A Contabilidade Brasileira no Século XIX - Leis, ensino e literatura*. Dissertação (Mestrado em Ciências Contábeis e Atuariais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2005. A expressão parece indica se tratar de alguém responsável em coordenar os demais fiscais ou ordenar as ruas.

*comércio, e como tais, de utilidade pública que a falta de lugar determinando o estacionamento, não há razão para não serem aplicadas as posturas aos que as infringirem; que o estacionamento em um só ponto sendo inconveniente pela dificuldade de prontamente satisfazer a todos os chamados, que a falta de ruas [...] espaçosas, onde permanecessem prontas o que parecendo o melhor arbitre, a Comissão nele não insiste, oferecer de uma postura com o receio de agravar o encarecimento dos transportes já tão sensível; é de parecer sejam indicadas as travessas ou beco de pouco trânsito, cuja largura seja no leito de 16 palmos pelo menos para em cada uma permanecerem seis carroças pelo menos em cada uma para permanecerem, digo, em ordem colocadas a não interromper o trânsito, o que se dará fazer público por edital [grifos nossos].<sup>472</sup>*

Esta documentação, meio que de bastidores, é interessante, porque, mostra o quanto a fiscalização poderia ser claudicante. Sobretudo diante da liberdade de circulação que desfrutavam os “carroceiros com suas carroças e animais”. Assim, mantendo o capim espalhado e estacionando os veículos onde bem lhe conviessem, eram atitudes que as autoridades de forma empedernida planejavam frear.

No dia 08 de janeiro de 1872, foi a vez do chefe de Polícia cobrar da Câmara a regularização do “serviço do trajeto dos carros e carroças pelas ruas da cidade baixa”. Para isso, recomendou que confeccionasse “primeiramente uma postura sobre o assunto, que sirva de base ao regulamento policial que reclama em seu dito ofício, que assim fica respondido.”<sup>473</sup> Apesar dos esforços, foi, somente, no ano seguinte que houve a tentativa de solucionar o problema do estacionamento. Em 18 de maio de 1873, o Correio da Bahia publicou uma Postura da Câmara Municipal designando “pontos de estada de carroças que se ocupam no transporte de materiais e mercadorias puxadas por animais”. Assim estabeleceu “apenas os dois lugares seguintes: a encosta da Montanha do Pilar, principiando do lugar do chafariz até a primeira oficina de ferreiro; e o largo ao lado da igreja do Corpo Santo em frente do Correio”. As carroças deveriam, como ilustrada na imagem abaixo, se “conservar em linha, e sendo essa medida observada dentro do prazo de oito dias”.

---

<sup>472</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Livro: 48, Natureza: Manuscrito. Atas das Sessões da Câmara de Salvador (1869-1870).

<sup>473</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Chefe de Polícia ao Presidente e demais Membros da Câmara Municipal da Capital (1872).



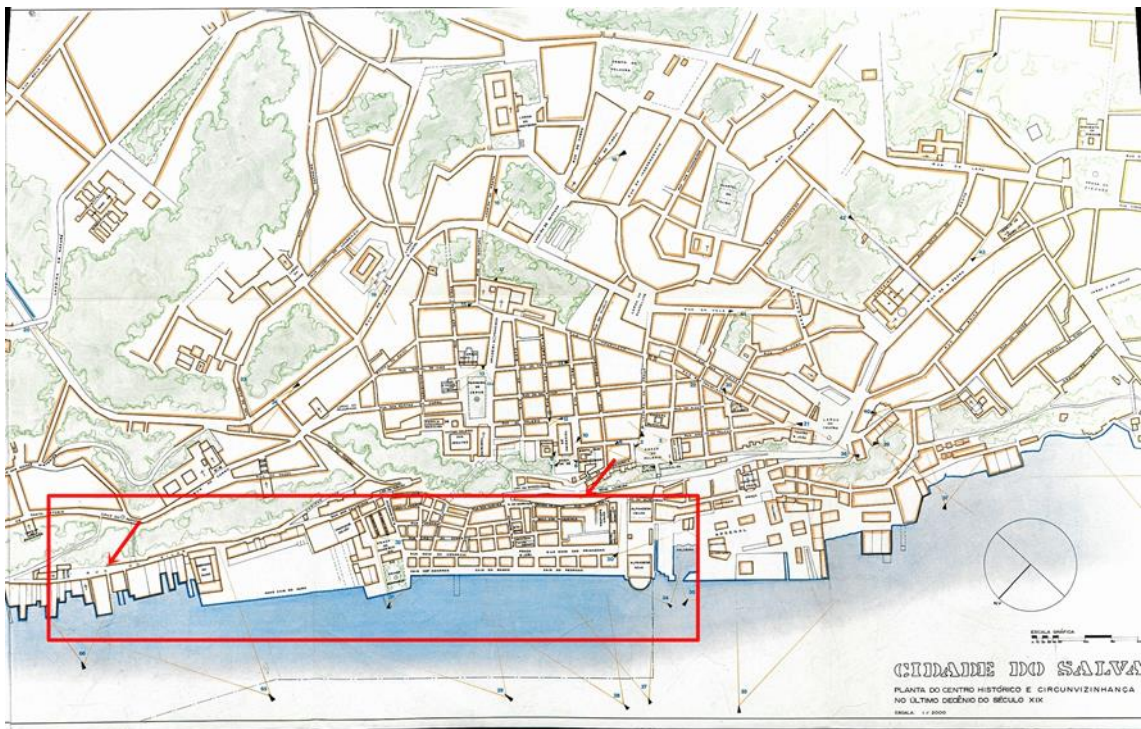
Figura 22 - Carroças Estacionadas em Fileiras



Fonte: AHMS – Diário de Notícias, 1973

Além disso, “e sendo obrigado dos donos a noite [guardar] [n]as suas cocheiras ou depósitos, as suas referidas carroças.”<sup>474</sup>

Planta 1- Planta da Cidade de Salvador, Centro Histórico e Circunvizinhança no último decênio do século XIX.



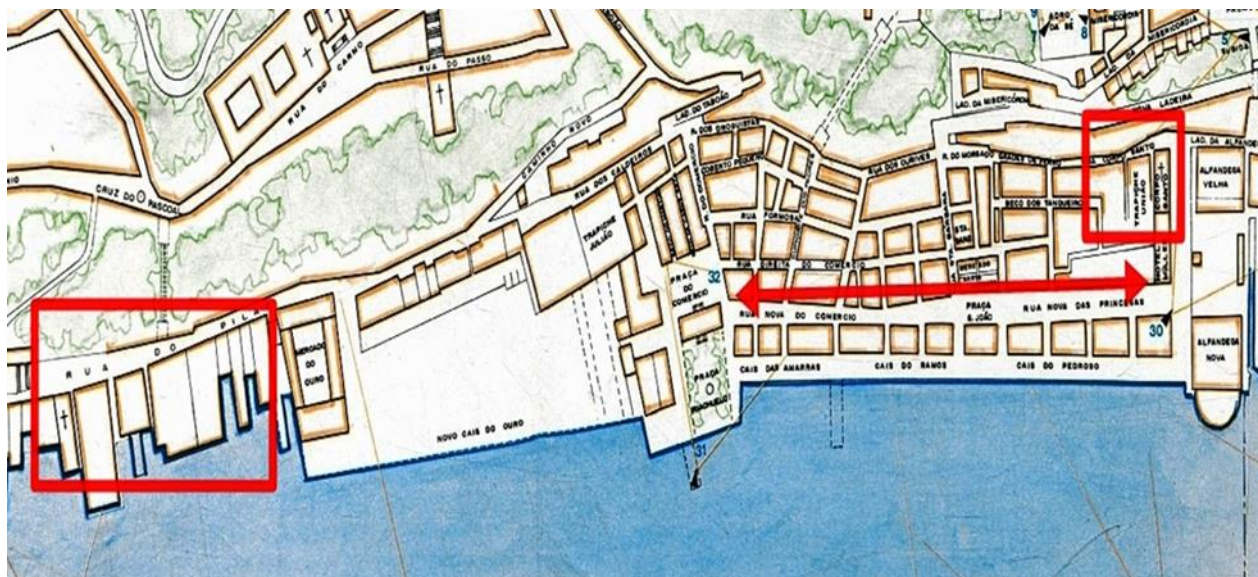
Fonte: Arquivo Nacional, Fundo Mário Lago.

<sup>474</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polfícia, Maço: 1409, Correspondência recebida da Câmara Municipal (1870-1873).



Na planta ressaltamos a região portuária, as setas apontam para as localizações do Pilar e do Corpo Santo, que foram indicadas para estacionar carroças. Todavia, ao que parece, com o passar do tempo, os trabalhadores não se acostumaram com estes locais. Mesmo sendo a região estabelecida entre as Freguesias do Pilar e da Conceição da Praia, ambas formavam o Bairro Comercial. Devido à proximidade delas com o Porto e os principais trapiches, supomos que ajudasse no deslocamento dos carroceiros, uma vez que, o fluxo de mercadorias transportados em veículos nestes pontos deveria ser intenso. No entanto, para o estacionamento, eles preferiram ocupar ruas específicas: a das Princesas e a Conselheiro Dantas.

Planta 2 - Detalhe da mesma Planta: Rua do Pilar, Corpo Santo, Rua do Comércio, atual Conselheiro Dantas, e Rua das Princesas.



Fonte: Arquivo Nacional, Fundo Mário Lago.

No detalhe da planta, vê-se que os pontos determinados, pela Câmara Municipal, ficavam a certa distância um do outro, observam-se as marcações nos quadrantes. Enquanto, as ruas escolhidas pelos carroceiros como a das Princesas e a Rua Nova do Comércio, rebatizada com o nome, Conselheiro Dantas, formavam conjuntamente uma linha reta. Tal localização poderia ser estratégica. Porque, na frente destas ruas havia vários Cais. Sabe-se que devido a pouca fundura do Porto Marítimo da Bahia de Todos os Santos, os navios não atracavam. Assim, eles dependiam de pequenos barcos e lanchas que levavam as mercadorias até os diversos Cais particulares. Daí o uso das carroças deveriam ser convenientes para

transportar produtos ali desembarcados na direção dos trapiches e vice-versa. Mas os trabalhadores passaram por agonias para conseguirem se firmar nestes lugares.

A presença dos carroceiros na rua das Princesas provocava fortes preocupações, o Paço da municipalidade, em 20 de fevereiro de 1883, relata ao Chefe de Polícia, “reclamações da imprensa”, e, com isso expede um ofício, exigindo que os fiscais tenham mais vigilância aos “carroceiros que costumam colocar-se a rua nova das Princesas”. Também pede ajuda da polícia para auxiliar “os agentes municipais” “na observância das posturas e da referida portaria a respeito daquele serviço.”<sup>475</sup>

Através da resposta do Chefe de Polícia José Antônio Gomes, dá para entrever ainda mais a pressão construída em cima dos carroceiros que persistiram em pôr as carroças nesta rua:

Tendo expedido ao subdelegado da Conceição da Praia as necessárias recomendações *sobre os carroceiros, que colocam-se em fila na rua das Princesas, daquela freguesia, tomando o transito publico, provocando distúrbios e dirigindo insultos aos transeuntes* que reclamam contra esse abuso, , assim o comunico a V.S.<sup>a</sup> em resposta a seu ofício de 20 do corrente, a que acompanhou por cópia a portaria tratando da providência por V.S.<sup>a</sup> adotado a semelhante respeito[grifos nossos].<sup>476</sup>

E o procedimento de proibitivas seguira na rua Conselheiro Dantas, às 6 horas da noite o carroceiro Antônio de Vasconcelos, precisou desembolsar a quantia de 5 mil réis por ter ali parado sua carroça, supostamente “empatando o transito”.<sup>477</sup> O mesmo aconteceu com o Evaristo Francisco Xavier “por ter estacionado e abandonado a sua carroça” “em frente à casa Ferreira e Irmão”. Ambos foram multados, pelo, já nosso conhecido, Eugenio Teles de Souza.<sup>478</sup>

A temática continuou em disputa e a questão ganhou tanta dimensão que anos depois chegou a despertar a resistência dos patrões. Tanto é que, em 15 de novembro de 1889, já no período republicano, os donos de carroças fizeram a seguinte petição ao recente empossado Governo Republicano:

Ilustríssimo Excelentíssimo senhor Dr. Governador do Estado da [Bahia]

<sup>475</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 6174, Correspondência recebida da Câmara Municipal (1883).

<sup>476</sup> AHMS – Secretária de Polícia, Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito/Avulso, Correspondência do Chefe de Polícia (1883).

<sup>477</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 6305, Correspondência recebida de Quartéis (1881-1889).

<sup>478</sup> APEB – Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Fundo: Polícia, Maço: 6305, Correspondência recebida de Quartéis (1881-1889).

Os proprietários de carroças desta cidade incorporados em presença de vós congratula-se com a escolha de vós para Governador deste Estado e promete ajudar-vos aos nobres intuitos para o bem estar do Estado.

Aproveitam a mesma ocasião para pedir a vós *providencias* a bem dos seus di[reitos] *hoje extorquida pelo policiamento de[ste] Comércio; que por uma postura [...] da Câmara Municipal proibindo carroças estacionarem nos lugares costumados, designado para este fim a praça do Ouro, o que traz para eles grandes embaraços, pelo antigo costume de terem casa qual seus pontos pelas portas dos trapiches, e frente do consulado, onde embaraços algum faz ao transito público, e que nestes lugares são procuradas por seus fregueses o que deixaram de ser, como está acontecendo neste últimos dias; trazendo assim grandes [...] a todos, não achando presentemente condutores para suas carroças, pelo embaraço e apressão da polícia.* Portanto os cidadãos presentes espera em vós a devida justiça. Saúde e fraternidade.  
Bahia 15 de novembro de 1889

Os proprietários de Carroças [grifos nossos].<sup>479</sup>

Habilmente, os proprietários, tentaram tirar vantagem da nova conjuntura política. Os locais mencionados, que segundo eles os fregueses estavam habituados pelo “costume” há encontrar os condutores, ficavam na Freguesia da Conceição da Praia, pois de acordo com a Anna Amélia do Nascimento, lá estava situado “a Mesa do Consulado e trapiches”.<sup>480</sup>

Enfim, as proibições, as ações de vedar determinadas ladeiras e ruas, deveria criar desapontamento nos trabalhadores, porque, dificultava sua vida, visto que, muitas delas funcionavam como artérias da Cidade. Era razoável seu uso. Juntas elas formavam atalhos mais rápidos e precisos para o tráfego de veículos. E com as proibitivas, os carroceiros, os boleiros, os cocheiros e os condutores em geral, tinham que realizar uma volta muito circular e longa para chegarem a seus destinos. Além da possibilidade de perderem alguns fregueses. Essa situação lhes custava tempo e dinheiro no processo de entrega de mercadorias e transporte de pessoas. Com isso, assim como já mostramos no caso dos varais, não foram resistências insignificantes, pois, interferiam tanto no seu modo e jeito próprio de trabalhar, quanto em seus possíveis ordenados ou salários. Não podemos perder de vista que a solidariedade e a convivência diária entre os trabalhadores, certamente, os ajudaram a enfrentar as imposições municipais e policiais. Talvez, eles tentassem apenas proteger uma forma mais livre, criativa e autêntica de conceber a própria atividade exercida no chão das ruas. Quanto a suplicação dos patrões, que poderiam ser antigos senhores, não sabemos do que resultou a articulação que eles fizeram em conjunto para sombrear o novo chefe de

<sup>479</sup> APEB – Seção de Arquivo Republicano, Fundo: Secretaria do Governo, Caixa: 2294 Doc. 2898, Ofício dos Proprietários de Carroças Congratulando-se com o Novo Governador e Pedindo Proteção (1889). Agradeço a Professora Myra que tão gentilmente indicou esta rica fonte.

<sup>480</sup> Nascimento, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador**: Aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador, Edufba, 2007. p.55.

Estado. De todo o modo, paremos por aqui, porque as mudanças políticas que se deram no país a partir da Proclamação da República são assuntos para outra pesquisa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS: RESISTÊNCIA COLETIVA E A GREVE DOS COCHEIROS

A labuta dos trabalhadores não se limitou apenas às ocorrências de resistências cotidianas e particularizadas das ruas. José Raimundo Fontes, em seu trabalho pioneiro sobre manifestações de greves na Bahia, identificou 7 paredes de cocheiros, realizadas nas últimas décadas do século XIX, como pode ser observado no Quadro de greve dos cocheiros de 1881-1889, apresentado logo abaixo. Consideramos estas formas de ações dos trabalhadores como resistência coletiva.

Quadro n. 5 – Greves de Cocheiros de 1881-1899.

DURAÇÃO	ATIVIDADE	REIVINDICAÇÃO	RESULTADO
Início e fim em Começo de junho de 1881	Cocheiros da Companhia Transportes Urbanos	Tabela de Salários	-
Início e fim em 22/03/1891	Cocheiros da Companhia Transportes Urbanos	Suspensão de Multas	Alcançado
Início e fim em 23/03/1891	Cocheiros e Condutores da Companhia Veículos Econômicos	Aumento de salários	Não atendido
Início e fim em 23/04/1894	Cocheiros e condutores da Companhia Veículos Econômicos	Aumento de salários	-
Início e fim em 05/09/1895	Cocheiros da Companhia Veículos Econômicos	Aumento de salários	Em parte
Início e fim em 19/12/1896	Cocheiros da Companhia Veículos Econômicos	Aumento de salários	Não atendido
Início e fim em Em fins de agosto de 1889	Cocheiros	-	-

**Fonte:** Apud e adaptado de FONTES, José Raimundo. **Manifestações operárias na Bahia: o movimento grevista** – 1888-1930. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.<sup>481</sup>

<sup>481</sup> Além destas greves, este autor identificou inúmeras outras durante o Pós-abolição e a Primeira República.

Dentre estas greves, destacamos a dos cocheiros da Companhia de Transportes Urbanos, deflagrada no dia 1 de junho de 1881, muito pela singularidade de ter ocorrido nos últimos anos da escravidão.<sup>482</sup> Segundo o mesmo autor, o protesto era “contra uma tabela de salários que fora implantada pela empresa”. E que a “greve só terminou com a intervenção da polícia que prendeu os principais líderes”.<sup>483</sup> Pelo visto, a movimentação dos trabalhadores provocou o maior alvoroço nas ruas daquele dia. Pois não foi à toa que um dia depois, a folha jornalística *O Monitor*, 02/06/1881, denominou a questão como um fato grave:

*[...] os cocheiros fizeram greve, tornando-se necessária a intervenção da polícia, que se fez representar pelo chefe, delegado, oficiais e praças.*

*O fato é grave, mas antes de condená-lo é mister procurar conhecer as causas que o motivaram. O modo todo especial porque o Sr. Theodoro dirige os destinos dessa empresa, que em má hora lhe foi confiada, é sem dúvida nenhuma, a causa única dessas alterações do serviço que só prejudicam aos passageiros, privados de vir a cidade de bondes.*

*O Sr. gerente, no intuito de fazer economias, entendeu aumentar o número de viagens, diminuindo o pessoal, e, por maior economia, ainda, esqueceu-se de aumentar o ordenado dos seus empregados.*

*[...]*

*O que é certo e incontestável é que S.S tem dado mais prejuízos a empresa que todos os grevistas [grifos nossos].<sup>484</sup>*

O caso foi veiculado em primeira página e ocupou quase uma coluna inteira do jornal. Ao acionar tão rapidamente a estrutura policial para interromper a greve, os patrões mostraram certo medo e tensão diante da possibilidade de diminuírem os seus lucros. Isso apesar do tom dramático inicial, demonstrando as movimentações repressoras por parte do chefe de polícia, de delegado e de praças, chamados para conter a mobilização. O periódico ameniza o protagonismo dos trabalhadores, aproveitando a oportunidade para julgar o gerente, Sr. Theodoro, de mau administrador, dando-lhe o chiste de “o rato da fábula, este fazia de um queijo o seu mundo, S.S. faz da gerencia o seu universo.”<sup>485</sup> Nesse sentido, ao que parece, o

<sup>482</sup> É provável que possa ter tido greves de cocheiros e até de carroceiros na Bahia, em períodos anteriores, todavia não encontramos outras fontes disponíveis para esta dissertação.

<sup>483</sup> José Raimundo Fontes. **Manifestações operárias na Bahia: o movimento grevista – 1888-1930.** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982. p.55 O autor utilizou a seguinte fonte: *Jornal de Notícia* de 01/06/1881, não nos foi possível acessar essa fonte. Por isso, optamos também em analisar a notícia sobre a mesma greve veiculada no jornal *O Monitor*. Ainda sobre greve de trabalhadores em Salvador no século XIX ver: Reis, João José. **Ganhadores: a greve de 1857 na Bahia.** São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>484</sup> *O Monitor* (BA), 2/06/1881, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/5154>> Acessado em: 21/10/2023 às 8:19.

<sup>485</sup> *O Monitor* (BA), 2/06/1881, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/5154>> Acessado em: 21/10/2023 às 8:19.

redator tinha algum ranço pelo novo diretor da Companhia Transportes Urbanos<sup>486</sup>. Talvez, por isso, tenha interpretado a paralização dos trabalhadores como consequência dos procedimentos equivocados orquestrado pela gerencia.

Quanto aos trabalhadores, eles rapidamente perceberam as manobras do Sr. Theodoro ou S.S, em demitir companheiros e de acrescentar mais horas na jornada de trabalho. Os cocheiros notaram que a intenção de tudo isso, era de amplificar a exploração e a precariedade no desenvolvimento da atividade, com o intuito de obter viagens de bondes ainda mais lucrativas para a empresa. Diante de tais razões, os cocheiros não aceitaram passivamente estas imposições, porque, diminuía seus salários e aumentavam o labor. E, a maneira encontrada para demonstrar tamanha insatisfação, foi através da deflagração de greve, no dia 1 de junho de 1881, paralisando assim a condução dos bondes. Possivelmente decidiram isso em reuniões secretas, às escondidas das vistas dos patrões e autoridades. Os trabalhadores que foram presos, considerados líderes pelos policiais, deveriam ser os mais exaltados e estimuladores da greve. Também, é de se supor, que a aparente radicalidade do processo fosse decorrida da desconsideração, feita pelo gerente aos trabalhadores, quando este decidiu fazer mudanças em seus horários e salários. Em relação ao perfil dos cocheiros paredistas, é provável que dentre eles houvesse escravizados e libertos, pois, de acordo com os indicativos vistos nos capítulos anteriores desta dissertação, as principais linhas de bondes mantinham trabalhadores escravizados e livres no seu rol de empregados. Este fato coloca a greve numa discussão dialógica mais complexa e abrangente, mas que não nos cabe aqui findar.<sup>487</sup>

As fontes disponíveis não informam com exatidão se os trabalhadores tiveram suas reivindicações atendidas, mesmo porque, pelo que conseguimos acompanhar, logo foi sufocada com a intervenção policial. Também não identificamos os supostos articuladores do movimento.<sup>488</sup> Ainda assim, o resultado pode ter sido vitorioso e assertivo para os trabalhadores, porque, uma vez, refletindo sobre a ideia de justiça e a consciência de si, recusaram continuar o trabalho em condições cada vez mais rigorosas e precárias. Com isso, puderam, ao menos, por ora, barrar a escalada das opressões por parte dos senhores e patrões. Além disso, já no contexto do pós abolição, outra greve, de cocheiros da mesma companhia,

---

<sup>486</sup> A empresa foi fundada pelo empresário e dono de fábrica de tecidos, Francisco Lacerda, pai de Antônio Lacerda, o mesmo engenheiro construtor do Elevador da Conceição, denominado atualmente como Elevador Lacerda em sua homenagem.

<sup>487</sup> Com relação ao debate sobre os conceitos de trabalho, escravidão, greves e paralizações na segunda metade do século XIX, no Brasil. Ver: MATTOS, Marcelo Badaró. **Escravidados e livres**: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca. Rio de Janeiro, Bom Texto, 2008; Reis, João José. **Ganhadores**: a greve de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

<sup>488</sup> José Raimundo Fontes menciona, apenas, que a greve foi desarticulada com a prisão dos líderes, não conseguimos ter acesso a esta documentação, nos arquivos, pois estava sem condições de uso.

foi retomada, em 22/03/1891, agora o motivo era pela suspensão de multas, e, foram atendidos.<sup>489</sup>

Portanto, o que pretendemos ressaltar com este exemplo, é o fato de os trabalhadores cocheiros terem mobilizado e articulado ainda durante o século XIX, formas de resistências organizativas e coletivas caracterizadas como greves, dentro do contexto do sistema escravista. Outro fator importante deste contexto, em 25 de fevereiro de 1881, o Presidente da Província, Antônio de Araújo Bulcão, aprovou um Regulamento “referente a empresa de trilhos urbanos estabelecidas e as que venham estabelecer-se”.<sup>490</sup>

---

<sup>489</sup> FONTES, José Raimundo. **Manifestações operárias na Bahia**: o movimento grevista – 1888-1930. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982. Cabe não perder de vista, nessa questão, certamente a empresa também tinha interesse.

<sup>490</sup>O Monitor (BA), 16/03/1881, p.1. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/4902>> Acesso em: 24/10/2023 às 22:20.



## **LISTA DE FONTES**

### **APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia**

#### **Setor Colonial/Provincial**

Maço 5914 – Livro de Matrícula de Carroceiro/1866-1873

Maço 7136 – Correspondência/Registros da Secretária de Polícia para inscrição de pessoas que livres ou libertas queiram trabalhar como empregados domésticos/ 1887-1893

Maço 6288 – Mapas de presos/1864-1889

Maço 6289 – Mapas de presos/1846-1889

Cópia da Carta de Liberdade de Caetano conferida por seu senhor Antônio Frutuoso de Menezes Doria, 12/06/1809. Seção Judiciário. Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração).

#### **Setor Judiciário**

Cópia da Carta de Liberdade do crioulo Joaquim 27/11/1812. Seção Judiciário. Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração).

Cópia da Carta da Missiva e Carta de Liberdade do pardo José 20/03/1818. Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração).

Carta de liberdade de Januário, 02/07/1831, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração).

Carta de Liberdade de Elias 23/07/1831. Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração).

Carta de liberdade de Pedro, 23/08/1831. Seção Judiciário, Registros notariais (notas fiscais; cartas de liberdade; procuração).

9/352/10 – Tribunal de Justiça. Lesões Corporais, 18 março de 1872. Salvador Bahia

23/937/03 – Tribunal de Justiça. Atropelo, 02 outubro de 1876. Salvador Bahia

19/649/15 – Tribunal de Justiça. Lesões Corporais, 05 março de 1877. Salvador Bahia

08/310/07 – Tribunal de Justiça. Lesões Corporais, 26 outubro de 1880. Salvador Bahia

### **AHMS - Arquivo Histórico Municipal de Salvador**

Livro de Matrícula de Condutores/ 1872-1874

Livros de Licenças para Carros, Carroças e Carretas/ 1877-1878 e 1888/1889.

Livro de Licenças de Posturas/ 1877-1878

Livro de Posturas de Salvador/1840/1860

Atas da Câmara de Salvador /1854-1879

Câmara Municipal Secretária de Polícia da Província da Bahia/ 1836-1871- Cx.1

Câmara Municipal Secretária de Polícia da Província da Bahia Infração de Posturas/ 1835-1890

### **Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador (ACMS)**

Livro de óbitos 1858- Janeiro-1866, Novembro- da Freguesia do Pilar.

### **Periódicos**

#### **IGHB-Instituto Geográfico Histórico da Bahia**

- O Alabama (BA), 03 de maio de 1866
- O Alabama (BA), 16 de junho de 1866
- O Alabama (BA), 19 de março de 1869
- Diário de Notícias, 05 de novembro de 1857
- Diário de Notícias, 01 de maio 1858
- Diário de Notícias (BA), 12 de agosto de 1861
- Diário de Notícias (BA), 23 de julho 1861
- Diário de Notícias (BA), 04 de maio de 1861
- Diário de Notícias (BA), 25 de junho de 1861,
- Diário de Notícias (BA), 04 de fevereiro de 1879.
- Diário de Notícias (BA), 03 de janeiro de 1879
- Diário de Notícias (BA), 08 de janeiro de 1879
- Jornal Correio da Bahia, 18 de maio 1873
- Jornal de Notícias (BA), 24 de agosto de 1894
- Jornal de Notícias, (BA) 6 de setembro de 1894
- Jornal de Notícias (BA), 10 de setembro de 1894
- Diário da Bahia, 05 dezembro 1856
- Diário da Bahia, 05 de dezembro de 1856
- Diário da Bahia, 19 de setembro de 1857
- Diário da Bahia, 05 de dezembro de 1857
- Diário da Bahia, 05 de setembro de 1857
- Diário da Bahia, 14 de novembro de 1857

- Diário da Bahia, 30 novembro 1857
- Diário da Bahia, 22 de setembro de 1857
- Diário da Bahia, 24 de setembro de 1857
- Diário da Bahia, 19 setembro de 1857
- Diário da Bahia, 09 outubro 1857
- Diário da Bahia, 10 de dezembro de 1857
- Diário da Bahia, 16 outubro 1857
- Diário da Bahia, 14 de dezembro de 1857
- Diário da Bahia, 12 de novembro de 1857
- Diário da Bahia, 29 de novembro 1857
- Diário da Bahia, 01 de dezembro de 1857
- Diário da Bahia, 17 de setembro de 1857
- Diário da Bahia, 1 de abril de 1858
- Diário da Bahia, 23 de março de 1858
- Diário da Bahia, 10 de fevereiro de 1858.
- Diário da Bahia, 26 de maio de 1858.
- Diário da Bahia, 08 de abril de 1858
- Diário da Bahia, 03 de maio de 1858
- Diário da Bahia, 28 de julho de 1858
- Diário da Bahia, 21 de janeiro de 1859
- Diário da Bahia, 03 de fevereiro de 1859
- Diário da Bahia, 23 agosto de 1862
- Diário da Bahia, 28 de abril de 1858
- Diário da Bahia, 28 junho de 1858
- Diário da Bahia, 08 de julho de 1861.
- Diário da Bahia, 17 de maio de 1861
- Diário da Bahia, 30 de julho de 1861.
- Diário da Bahia, 15 de maio de 1861
- Diário da Bahia, 09 de agosto de 1861
- Diário da Bahia, 25 de maio de 1861
- Diário da Bahia, 29 de maio de 1861
- Diário da Bahia, 23 de agosto de 1862

- Diário da Bahia, 21 de agosto de 1862
- Diário da Bahia, 10 de julho de 1862
- Diário da Bahia, 19 de julho 1862
- Diário da Bahia, 18 de junho de 1862
- Diário de Bahia, 25 de janeiro de 1866
- Diário da Bahia, 14 de março de 1866

### **Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional**

O Faisca (BA), 1886, p.4-5. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/354252/12>> Acessado 10/09/2022 às 16:38.

Diário da Bahia (BA), 25/12/1889, p.2. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/801097/2232>> Acessado em: 09/11/2023 às 00:10.

O Monitor (BA), 9/08/1876, p.1. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/221>> Acessado em 01/06/2023.

O Monitor (BA), 16/03/1881, p.1. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/4902>> Acesso em: 24/10/2023 às 22:20.

O Monitor (BA), 5/04/1881, p.2. Disponível em:  
em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/4967>> Acessado em: 11/09/2023 às 21:54

O Monitor (BA), 5/04/1881, p.2. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/4967>> Acessado em: 11/09/2023 às 21:54

O Monitor, (BA), 03/08/1876, p.1. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/201>> Acessado em: 22/03/2023 às 11:45.

O Monitor, (BA), 23/08/1876, p.1. Disponível em: <  
<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/265>> Acessado em: 29/03/2023 às 15:27.

O Monitor (BA), 31/07/1877, p.1. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/1341>> Acessado em: 09/01/2023 às 13:43.

O Monitor (BA), 14/07/1878. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/2443>> Acessado em: 24/11/2023.

O Monitor (BA), 15/08/1878, p.1. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/1393>> Acessado em: 22/09/2022 às 9:40.

O Monitor (BA), 22/08/1878, p.1. Disponível em:  
<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/2570> Acessado em: 25-09-2022 às 01:53.

O Monitor (BA), 31/07/1877, p.1. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/1341>> Acessado em: 09/01/2023 às 13:43.

O Monitor (BA), 20/10/1876,p.4. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/459>> Acessado em: 07/03/2023 às 8:16.

O Monitor (BA), 2/06/1881, p.1 Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/704008/5154>>  
Acessado em: 21/10/2023 às 8:19.

Cidade do Salvador (BA), 23/06/1898. Disponível em :<  
<http://memoria.bn.br/DocReader/763250/853>> Acessado em: 06/01/2023 às 11:53.

A Tolerancia: Jornal Politico, Litterario e Commercial (BA), 26/07/1849,p.4. Disponível em:  
<http://memoria.bn.br/DocReader/816450/4> Acessado em: 06/01/2023 às 21:12

O Interesse Público: A Salvação Pública é a Lei Suprema (BA), 09/03/1861, p.1. Disponível em:<  
<http://memoria.bn.br/DocReader/817988/59>> Acessado em 05/01/2023 às 20:04.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) 1852. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.130605>> Acessado em: 2019.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA),1860,<  
<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/3018>>Acessado em: 09/01/2023 às 21:17.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA),1849, p.37. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/633>> Acessado em: 04/04/2023 às 11:20.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA),1849, p.37. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/633>> Acessado em: 04/04/2023 às 11:20.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 1887. Disponível em:<  
<http://memoria.bn.br/docreader/130605/12202>> Acessado em 08/11/2022.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 1867. Disponível em: <  
<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/4870>>Acessado em 30/08/2023 às 15:59.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA),1849,p.37 Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/633>> Acessado em: 04/04/2023 às 11:20.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA),1849, p.37-38, Disponível em: <  
<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/633>> Acessado em: 04/04/2023 às 11:20.

Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 1866, p.45-46 Disponível em: <  
<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/4515>> Acessado em 17/12/2022 às 22:38.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1854, p.225. Disponível em:  
<<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/230>> Acessado em 06/04/2023 às 11:59.

Almanak Administrativo, Commercial e Industrial: Para o anno de 1873, Quinquagesimo Segundo da Independencia e do Imperio (BA), 1872,p.7. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/625>>Acessado em: 07/01/2023 às 19:10.

Almanach para o anno de 1845 (BA), 1845, p. 172. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/847062/186>> Acessado em: 06/01/2023 às 18:20

Almanach para o anno de 1845 (BA), 1845, p. 256-257. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/847062/271>> Acessado em: 06/01/2023 às 18:25.

Almanach do Diário de Noticias (BA), Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/830097/741>>Acessado em: 29/03/2023 às 15:50.

Almanak Administrativo, Commercial e Industrial: Para o anno de 1873, Quinquagesimo Segundo da Independencia e do Imperio (BA), 1872, p.35. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/285>>Acessado em: 07/01/2023 às 19:36.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1858, p. 146 -147. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/1330>> Acessado em: 25/09/2022 às 12:32;

Alamanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/328>> Acessado em: 27/08/2022 às 15:22.

Almanak Administrativo, Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 53. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/303>>

Acessado em: 27/08/2022 às 15:10.

Alamanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/328>> Acessado em: 04/09/2022 às 17:03.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1863. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/3638>> Acessado em: 21/11/2023 às 14:23.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1862, p. 165. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/2863>> Acessado em: 25/09/2022 às 12:50.

Alamanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 19-20. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/819255/328>> Acessado em: 04/09/2022 às 17:37

Almanach do Diário de Notícias (BA) 1884, p.145-146. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/830097/844>> Acessado em 07-11-2022 às 22:16.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA), 1863, p.307. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/706825/3546>> Acessado em 03/01/2023 às 18:50.

Almanak Administrativo, Commercial e Industrial : Para o anno de 1873, Quinquagesimo Segundo da Independencia e do Imperio (BA), 1872, p. 3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/251>> Acessado em 03/01/2023 às 18:26.

Alamanak Administrativo Commercial e Industrial (BA), 1872, p. 118. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/819255/148>> Acessado em: 8/05/2023 às 8:35.

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia (BA), 1878, p.23. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/238961/2639>> Acessado em: 28/08/2022 às 19:50.

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia (BA), 1883. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/238961/4775>> Acessado em: 04/04/2023 às 21:20.

Fala do Presidente da Província Conselheiro Antônio Ignácio de Azevedo na abertura da Assembleia Legislativa. Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 02/02/1847, p.25. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/130605/424>>Acessado em: 05/04/2023 às 14:55.

Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA),09/06/1838,p.3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/207>> 05/05/2023 00:46.

Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA),12/06/1838,p.4. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/216>> 05/05/2023 1:20.

Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA),7/08/1838,p.3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/379>> 05/05/2023 às 1:25.

Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA),9/08/1838,p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/385>> 05/05/2023 às 9:30.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA),14/09/1839,p.4. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/186244/496> >Acessado em: 13/05/2023 às 18:24.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 22/01/1840, p.3. Disponível<<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/2013>>Acessado em: 13/05/2023 às 20:30.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 23/07/1849, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/9314>>Acessado em: 07/01/2023 às 14:13.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 18/02/1839, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/984>>Acessado em: 13/05/2023 às 18:35.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 02/03/1839, p.4. Disponível em:< <http://memoria.bn.br/DocReader/186244/1030>>Acessado em: 13/05/2023 às 19:08.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 5/08/1839, p.3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/1495>> Acessado em: 13/05/2023 às 20:01

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 21/02/1840, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/2120>> Acessado em: 13/05/2023 às 20:40.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 05/03/1847. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6594>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 38.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 13/01/1843, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/4198>> Acessado em: 13/05/2023 às 21:34.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 03/04/1847. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6731>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 40.

Correio da Bahia (BA), 31/10/1877, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/303488/1196>> Acessado 28/08/202 às 19:14.

Correio da Bahia (BA), 30/08/1877, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/303488/978>> Acessado em: 24-09-2022 às 23:47.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 29/07/1844, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/5901>> Acessado em: 09/12/2023 às 23: 40.

Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 05/03/1847,<<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6594>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 38.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 23/06/1847,p.4,<<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6972>> Acessado em: 08/12/2023 às 23: 14

Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA), 03/04/1847. Disponível em :<<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6731>> Acessado em: 08/12/2023 às 22: 40.

Correio Mercantil : Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA),9/08/1838,p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/385>> Acessado em: 05/05/2023 às 9:30.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Comercial e Literário (BA), 3/03/1847, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6584>> Acessado em: 5/04/2023 às 17:08.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Comercial e Literário (BA), 3/03/1847, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6584>> Acessado em: 5/04/2023 às 17:08.

Correio Mercantil: Jornal Politico, Comercial e Literário (BA), 3/03/1847, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/186244/6584>> Acessado em: 5/04/2023 às 17:08.



Correio da Bahia : O Correio da Bahia é propriedade de uma Associação (BA) , 12/02/1873, p. 4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/303488/104>> Acessado em: 06/01/2023 às 21:36.

Correio da Bahia: O Correio da Bahia é propriedade de uma Associação (BA) 14/01/1877, p.2. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/303488/282>> Acessado em: 03-01-2023 às 11:30.

Correio da Bahia: O Correio da Bahia é propriedade de uma Associação (BA) 04/09/1877, p.4. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/303488/993>> Acessado em: 03/01/2023 às 12:52

Correio da Bahia, (BA), 1/04/1877, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/303488/510>> Acessado em: 30/10/2023 às 17:50.

O Ferrabraz: Periódico Satírico e Chistoso (BA), 05/02/ 1871, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/817511/4>> Acessado em: 05/01/2023 às 14:26

O Ferrabraz: Periódico Satírico e Chistoso (BA), 05/02/ 1871, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/817511/4>> Acessado em: 05/01/2023 às 14:26

O Ferrabraz: Periódico Satírico e Chistoso (BA), 05/02/ 1871, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/817511/4>> Acessado em: 05/01/2023 às 14:26

Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 17/04/1812, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749940/486>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:15.

Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 10/01/1817, p.4. Disponível em:< <http://memoria.bn.br/DocReader/749940/2657>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:23.

Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 23/05/1817, p.4,< <http://memoria.bn.br/DocReader/749940/2853>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:30.

Idade D' Ouro Do Brazil (BA), 24/05/1817. p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749940/2857>>Acessado em: 13/05/2023 às 22:04.

O Século (BA) 13/04/1850, p.4, Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/29>>, Acessado em: 19/11/2023 às 1:26.

O Século (BA) 07/11/1850, p.4. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/749567/618>> Acessado em: 19/11/2023 às 3:34.

O Século (BA) 13/04/1850, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/295>> Acessado em: 19/11/2023 às 18:33.

O Século (BA) 07/11/1850, p.4. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/749567/618>> Acessado em: 19/11/2023 às 3:34.

O Satanaz (BA), 1881, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/826570/2>> Acessado em: 31/05/2023 às 23:29.

A Marmota (BA), 20/06/1849, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/816485/37>> Acessado em: 01/06/2023 às 19:20.

A Marmota (BA), 23/06/1849, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/816485/41>> Acessado em: 07/12/2023 às 19:51.

A Verdadeira Marmota (BA),31/01/1852,p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/815756/341>> Acessado em: 10/09/2022 às 15:08.

Jornal de Notícias (BA), 21/06/1892, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/222216/855>> Acessado em: 25/09/2022 às 02:32

Diário da Bahia (BA), 09/06/1889, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/801097/1641>> Acessado em: 25/09/2022 às 01:37.

Diário de Noticias (BA), 15/11/1876, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/098167/6>> Acessado em: 06/01/2023 às 12:45.

Diário de Noticias (BA), 15/11/1876, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/098167/6>> Acessado em: 06/01/2023 às 12:45.

Diário da Bahia (BA), 7/08/ 1889, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/801097/1814>> Acessado em: 23/09/2023 às 21:53.

Gazeta da Bahia: A "Gazeta da Bahia" é propriedade de uma Associação (BA), 23/12/1880, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/213454/2034>> Acessado em: 24/05/2023 às 14:04.

Gazeta da Bahia: A "Gazeta da Bahia" é propriedade de uma Associação (BA), 04/11/1882, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/213454/3996>> Acessado em: 24/05/2023 às 14:09

Gazeta Médica da Bahia (BA), 15/02/1873, p.202. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/165646/1360>> Acessado em: 20/06/2023 às 17:30.

Gazeta da Bahia: A "Gazeta da Bahia" é propriedade de uma Associação (BA), 6/12/1880,p.2.  
Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/213454/1910>> Acessado em: 25/05/2023  
às 22:59.

Jornal da Cachoeira (BA), 13/11 1857, p.2. Disponível em: <  
<http://memoria.bn.br/DocReader/817910/2>> acessado em: 17/10/2022 às 18:17.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Wlamyra, R. de. *O jogo da dissimulação: Abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

AZEVEDO, Elciene. "A Metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros na invenção da "raça paulista"". In: Azevedo, Elciene; Cano, Jefferson, Cunha, M. Clementina P; Chalhoub, Sidney. (Org.). *Trabalhadores na cidade. Cotidiano e cultura de trabalhadores no Rio de Janeiro e São Paulo (século XIX)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2010.

CASTELLUCCI, Aldrin Armstrong Silva. *Industriais e operários baianos numa conjuntura de crise (1914-1921)*. Salvador: Fieb, 2004.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

\_\_\_\_\_. "Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)." *História Social*, nº 19, p. 33-62, 2010.

GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade. Das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860)*. Companhia das Letras, 2013.

GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil (1871-1888)*. São Paulo, SP: Brasiliense, 1986.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei da locação de serviços de 1879*. Campinas, SP: Papyrus, 1988.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *A Bahia no século XIX: Uma Província do Império*. Rio de Janeiro. Nova Fronteira. 1992.

\_\_\_\_\_. *Ser escravo no Brasil*. 3. Ed. São Paulo, SP: Brasiliense, 1990.

\_\_\_\_\_. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. Salvador, BA: Hucitec, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, Departamento de Assuntos Culturais, 1978. 387 p. (Estudos brasileiros; 12).

MATTOS, Hebe Maria. *Escravidão e cidadania no Brasil imperial*. Rio de Janeiro. Ed. Jorge Zahar, 2000.

MATTOS, Wilson Roberto de. *Negros contra a ordem: astúcias, resistências e liberdades possíveis: Salvador, 1850-1888*. Salvador, BA: EDUFBA, EDUNEB: 2008. 206 p.

MOURA, Ana Maria. *Cocheiros e Carroceiros: homens livres no rio de senhores e escravos*. São Paulo: Hucitec, 1988.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador, BA: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

NEGRO, Antonio Luigi e SILVA, S. (orgs.) E. P. Thompson. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas, SP: Ed. da UNICAMP, 2001.

POPINIGIS, Fabiane. *Proletários de Casaca: trabalhadores do comércio carioca (1850-1911)*. Campinas/SP: Editora da UNICAMP, 2007.

PINHO, José. Ricardo. Moreno. *Açambarcadores e famélicos - Fome Carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)*. 1. ed. Salvador: EDUNEB; Câmara Municipal de Salvador, 2016.

REIS, João José. "De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição." *Afro - Ásia*, nº 24, p. 199-242, 2000.

\_\_\_\_\_. "A greve negra de 1857 na Bahia". *Revista USP*, (18), 6-29, 1993.

\_\_\_\_\_. DELFIM, G. "Carne sem osso, farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia." *Revista de História (USP)*, São Paulo - SP, n.2, p. 133-159, 1996.

\_\_\_\_\_. *Domingos Sodré: um sacerdote africano*. São Paulo: Cia das letras, 2008.

\_\_\_\_\_. *Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia*. São Paulo: Cia das letras, 2019

SAMPAIO, Gabriela dos Reis; CASTILLO, Lisa Earl; ALBUQUERQUE, Wlamyra (Orgs.). *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade. (séculos XVIII e XIX)*. Salvador: EDUFBA, 2014

SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SOUZA, Robério Santos. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição*. (Bahia 1892-1909). Salvador; São Paulo: Ed. UFBA: FAPESP, 2011.

\_\_\_\_\_. *Trabalhadores dos Trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

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

\_\_\_\_\_. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Tese de Doutorado: Niterói. UFF/ICHF, 2012.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa. Rio de Janeiro*. Paz e Terra, 2011.

\_\_\_\_\_. *Senhores & caçadores: a origem da Lei Negra*. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1987.

**Anexos I Primeira Proposta de Projeto de Posturas de 1854.**

Ilustríssimos Senhores

Convencido da necessidade de sujeitar a certas regras todos os veículos de condução, e aquelas pessoas que os dirigem, fundada no § 5 artigo 4 da Lei de 3 de Dezembro de 1854, tenho a honra de oferecer a consideração de V.V. S. S.<sup>as</sup> algumas medidas concernentes a semelhante objeto, pra serem ponderadas, e convertidas em Posturas, a imitação do que tem praticado a Ilustríssima Câmara Municipal da Corte, cujas deliberações tomei por norma na parte aplicável a esta Cidade.

Deus Gurde á V.V. S. S.<sup>as</sup>.

Secretaria da Polícia da Bahia 20 de Janeiro de 1854

Ilustríssimos Senhores Presidente e Vereadores da Câmara Municipal desta Cidade.

Comissão de Postura 9 de fevereiro de 1854 - Respondeu – 1º a 17 - arquivase 20 maio de 1854.

[...]

Chefe de Polícia

1.<sup>a</sup>

Ninguém será admitido ao governo de carros, seges, omnibus, gondolas, ao outro qualquer veículo de condução sem que se tenha previamente matriculado na Repartição de Polícia – Para qualquer individuo matricular-se é preciso não só provar idoneidade e perícia, mediante um título conferido por uma comissão de peritos, nomeada pelo Chefe de Polícia, mais ainda que em virtude desse título obtenha licença da Câmara Municipal.

2.<sup>a</sup>

Todos os estabelecimentos de veículos de aluguer serão obrigados a executar o regulamento, que a Repartição de Polícia confirmar; definindo e regulando a natureza do serviço dos cocheiros, os direitos e obrigações a que ficam sujeitos. Aos cocheiros antes de contratados se dará conhecimento das respectivas disposições.

3.<sup>a</sup>

Os cocheiros não trarão dentro da Cidade os animais senão a trote curto, sendo-lhes proibidos abandonar os trens.

4.<sup>a</sup>

Nas esquinas das ruas, que se atravessam umas as outras, não é licito andar senão a passo. Encontrando-se 2 carros serão os cocheiros obrigados a andar a esquerda um a outro sob pena de indenização [...].

5.<sup>a</sup>

As gondolas e omnibus serão numeradas e lotadas. Para este fim terão escrito com letras maiúsculas num lugar visível, o número, e a respectiva lotação aqui ele será posto atentamente na frente, e parte posterior ao da lotação aos lados da caixa sendo também este escrito internamente. O recebedor é responsável pela contravenção desta postura e na falta dela o cocheiro.

6.<sup>a</sup>

Os cocheiros das companhias públicas não se poderão despedir sem que previnam aos respectivos administradores 15 dias antes.

7.<sup>a</sup>

Nenhum veículo de condução poderá estacionar nas praças e ruas sem previa licença da Câmara Municipal, competindo a Repartição de Polícia assinar os lugares em que o poderá fazer.

8.<sup>a</sup>

Em noites todas as noites de teatros e bailes quer pública quer particular, e em quaisquer festividades [...] e todos os veículos de condução, inclusive as cadeiras deverão postar-se nos lugares designados pela autoridade policial, e daí somente sairão quando chamados. Para execução destas posturas os diretores de tais divertimentos e festividades comunicarão, com a precisa antecedência, a hora e lugar da reunião ao subdelegado do distrito.

9.<sup>a</sup>

O ensino dos animais destinados ao serviço de qualquer veículo de condução, e bem assim a dos cocheiros, será feita nos lugares designados pelo Chefe de polícia, a quem requererão.



10.<sup>a</sup>

As infrações destas posturas serão punidas com a multa de 6\$ a 12\$ rs. ou 4 dias a 8 dias de prisão – Sendo escravo o infrator a pena será substituída pela de 8 dias de prisão ou 12\$ rs. de multa.

11.<sup>a</sup>

Todos os veículos de condução quer públicos e quer particular são obrigados a trazer lanternas acesas das ave Maria em diante exceto [...] as noites de luar claro – os infratores pagarão a multa de 6\$000 rs.

Secretaria da Polícia da Bahia 20 de janeiro de 1854.

[...]

Chefe de Polícia<sup>491</sup>

## **Anexos II – Projeto de Posturas de 1854**

### **Atas das Sessões da Câmara de Salvador**

Ata da 3.º Sessão ordinária 17 de Maio de 1854

Presentes o senhores presidente (...) Moreira Vasconcelos e os vereadores Duarte da Silva Magalhães, (...) Albuquerque (...) Horta, Major Sampaio Viana, Pedro Amaral, faltando os senhores (...) Adrião Rabello e (...) Galeão, abre-se à sessão lida a ata da antecedente foi aprovado.

[...]

4º. do S.r. Pedro Amaral sobre umas Posturas à respeito de carros de aluguel.

À comissão de Posturas à quem foram presente as lembranças do ilustríssimo chefe de Polícia sujeitando à certas regras os veículos de condução para serem convertidos em Posturas tem à honra de oferecer à consideração e aprovação da Câmara as seguintes Postura.

1.º Nenhum indivíduo será admitido à boleiro ou cocheiro de carros, seges, ônibus, gôndolas ou qualquer veículo de condução de igual natureza e de aluguel sem que

---

<sup>491</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Offícios da Secretaria de Polícia, (1854).

previamente se matricule pela Polícia, mediante aprovação da mesma verificando à aptidão e perícia do matriculando quer exame de perito pela mesma Polícia nomeados e com licença da Câmara: pena de 6 mil réis ou três dias de prisão.

2.º Todos os Estabelecimentos dos preditos veículos de aluguel serão obrigados à solicitar da Repartição da Polícia o competente Regulamento que designe e marque à natureza dos serviços dos cocheiros, e seus respectivos direitos e obrigações pena de 20 mil réis ou dez dias de cadeia.

3.º Não poderá os cocheiros trazer animais senão à trote curto, nem poderão nas esquinas das ruas, que se atravessam, andar senão à passo, obrigados quando se encontrarem dois carros à dar esquerda um ao outro pena de 8 mil réis, além de indenização pelos prejuízos ocasionados pelo infrator, incorrendo as mesmas penas aqueles que for frente e tomar e impedir à passagem do que vem em seguida e por ele devendo o da frente tomar à direita para o outro seguir pela esquerda.

4.º Todos os veículos de condução de aluguel serão numerados e lotados pelo modo e forma declarados no Regulamento que der à Repartição de Polícia observando-se à respeito dos boleiros e cocheiros quanto à sua despedida o que deliberar o mesmo Regulamento sob pena 8 mil réis ao infrator.

5.º Ninguém poderá ensinar animais destinados ao serviço de condução ou mesmo as pessoas que se proponham à ser boleiros, ou cocheiros, senão nos lugares designados pela Regulamento Policial, bem como ficam obrigados todos os veículos de condução à trazer lanternas acesas das Aves Marias em diante, exceto nas noites de luar claro, sob pena em qualquer das cousas pagar 6 mil réis de condenação ou três dias de prisão responsáveis os Empresários pelos que forem de aluguel, e o senhor pelo escravo ou pessoa livre, nos veículos particulares.

BA 18 de Fevereiro de 1854.

Amaral- Aprovado com as declarações que passam à descrever. Na 1º e 2º Postura votou o senhor Duarte sr. contra. Na 3º Postura votou o senhor Duarte pela 1º parte, tirando-se o adjetivo curto-lotados- Na 5º votou o senhor Duarte da S. contra à primeira parte quanto inútil.<sup>492</sup>

---

<sup>492</sup>AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Atas das Sessões da Câmara de Salvador (1854).

## Anexo III – Projeto de Posturas 1858

**Atas das Sessões da Câmara de Salvador**

Ata da Sessão Extraordinária, 25 de agosto de 1858.

Presidência do Senhor Ernesto. Presentes os Senhores Vereadores D. Freire, Sena Moreira, Galeão e Dr. Ramos, o Senhor Presidente abriu a sessão e lido a ata anterior foi aprovada – Expediente. -

[...]

Parecer do senhor Dr. Freire encarregado da comissão de Posturas. N 1- À comissão de Posturas, a quem foi presente o ofício do doutor Chefe de Polícia acompanhados de alguns artigos que se referem ao serviço de seges, carros, gôndolas, e mais veículos de gêneros de condução para serem convertidos em posturas, com o fim de fazer sanar os abusos e os acontecimentos que frequentemente se dão nesse ramo de serviço, quer público quer particular: entende pois de [...] ter sobre eles meditado que alguém convém antes que façam parte de algum regulamento estabelecido por aquela repartição, do que serem convertido em posturas e que outros devem ser adotados por esta ilustre Câmara atenta sua reconhecida utilidade pública, os quais apresenta à comissão em forma de posturas da maneira seguinte para serem levadas ao conhecimento da Assembleia Provincial.

**Posturas**

1.º Nenhum cocheiro será admitido ao governo de carros, seges, cabs, gôndolas, ônibus, tífburis, e outro qualquer veículo de condução sem que se acha competentemente matriculado na repartição da Polícia: pena de 10 mil réis de multa ou de oito dias de prisão e duplo na reincidência.

2.º Dos cocheiros não trarão dentro da cidade os animais senão ao trote outros não serão permitidos abandonar os trens. Os carros fúnebres e os que acompanharem nas [...] só poderão ir à passo, podendo forem velar à trote curto e sempre sem [...] pena de 10 mil réis n. multas ou oito dias de prisão e o duplo nas reincidências.

3.º Nas esquinas das ruas que atravessam umas a outras e nas voltas, não é lícito à andar senão à passeio : pena de 10 mil réis ou oito dias de prisão e o duplo nas reincidências.

4.º Os ônibus e gôndolas não poderão admitir mais número de passageiros de que aqueles que forem lotados, para os que terem escritos em caracteres maiúsculos, tanto, dentro como fora junto às portinholas o número de sua lotação feito pela Polícia. Pela contravenção desta Postura he responsável o proprietário: pena de 20 mil réis de multa e o dobro reincidências.

5.º Nenhum veículo de condução, chamado da praça poderá estacionar nas ruas e praças públicas, sem que tenha obtido licença da Câmara Municipal. A repartição da Polícia compete designar os lugares em que devem estacionar, sob pena de 10 mil réis de multa e o duplo nas reincidências.

6.º Em geral é proibido à todo e qualquer cocheiro ou condutor de carroças, pipas etc maltratar os animais com castigos bárbaros e inadequados. O Regulamento policial providenciará de modo, que os animais ônibus, gôndolas e demais veículos de condução não se estejam suficientemente adestrado ou que ainda se conservem estado de reobter tal que possam evitar semelhante desmantamento da parte de seu condutor. Pena de 10 mil réis de multa e o duplo nas reincidências.

7.º Os donos das gôndolas e ônibus serão obrigados de conformidade com o Chefe de Polícia, à marcar as horas da partida desses veículos e uma vez determinada não poderão ser alterada qualquer pretexto: pena de 10 mil réis de multa e o duplo nas reincidências.

Paço Municipal da Bahia. 25 de agosto de 1858. D Freire. Aprovado e remetido à Comissão de Redação - retirarão aos senhores D. Tito e D. Horta.<sup>493</sup>

### **Anexo III - Projeto de Posturas 1871**

Ofício ao governo submetendo a sua aprovação diversas Posturas acerca dos condutores, boleiros e carroceiros. Paço da Municipalidade da BA 31 outubro de 1871.

---

<sup>493</sup>AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Atas das Sessões da Câmara de Salvador, (1858).

Ilustríssimo senhor. Tendo atual Dr. Chefe de Polícia requisitado da Câmara Municipal urgente medidas a marcha presentemente seguida pelos condutores de carros, carroças e bonde, em desproveito público, causando até lamentáveis fracassos, e fazendo parte do projeto de um Código de Posturas, que está formulando esta Câmara, as que podem servir de corretivo a esses estados de causas tão prejudicial a vida e propriedade de seus munícipes; apressa-se em submeter á aprovação provisória da Excelentíssima as inclusas Posturas acerca de semelhante objeto, até que sejam definitivamente aprovadas pela Assembleia Provincial na sua próxima reunião. Deus guarde a vossa Excelência Ilustríssimo Senhor Dr. José de Almeida Couto-Vice Presidente da Província.

Doutor Francisco de Azevedo Moret. P.

José Caetano Gomes, Elpídio da S.A Baraúna.

Dr. Juliano do Góes Toutinho.

Silvestre Cardoso de Vasconcelos.

#### Posturas

Dos Condutores, boleiros e carroceiros.

Das carruagens, carros e animais de carga.

Art. 1º Não é permitido estabelecimento algum de Carros de aluguel e cavaliças em ruas que não tenha pelos menos setenta palmos de largura, e só em parte de Campo se permitirá o depósito de Carros funerários. Os infratores sofrerão multa de 30 mil réis além de fechamento de tais depósitos.

§1.º Os carros funerários serão desinfetados sempre que se voltarem dos Cemitérios. Multa de 30 mil réis. Multas de 30 mil réis quando assim se não faça dentro de 2 horas.

§2.º A Câmara concede 6 meses improváveis para plena execução deste artigo contados do dia da publicação: salva a disposição da antecedente, que vigorará desde já.

Art. 2º É Proibido

§1.º Exercer a profissão de condutor de veículos ou carreiro aquém não tiver completado dezessete anos de idade, e não tiver como tal matriculado na Câmara Municipal, depois de examinado e aprovado por peritos nomeados pela Polícia. Multa de 10 mil réis.

§2.º Ter na cidade carros ou carruagens a ganho sem a ter matriculado na Secretária da Câmara, a fim de serem lotados, marcados e numerados. Multa de 5 mil réis.

Art.3.º Trazer as carruagens de aluguel sem a numeração e marcas da Câmara com as iniciais do dono, feitas em letras brancas sob fundo preto na parte posterior da caixa do trem, e o numero de passageiros que poderão conduzir. Multas de 5 mil réis.

Art.4.º Admitir mais passageiros ou cargas do que lhe é permitir a lotação. Multa de 1 mil réis por cada passageiro e por 20 quilogramas de carga.

Art. 5.º Não atender a quem chamar quando estiver vazio, salvo se estiver alugado. Para esse fim, os trens de aluguel terão na ala dianteira da caixa um pequeno dístico em letras brancas, sobre fundo preto com as palavras aluga-se quando não puder alugar este dístico guardará abaixado sobre a cobertura do trem. O mesmo se observará nos veículos cuja entrada e por bilhetes. Multas de 5 mil réis.

Art.6.º Andar a noite sem acender as lanternas. Multa de 5 mil réis.

Art.7.º Subir pelas ladeiras da Conceição do Caminho Novo ou descer pelas ladeiras do Taboão e da Preguiça e rua de baixo. Multa 30 mil réis ou oito dias de prisão.

2.8. Atropelar os viandantes, maltrata-os ou prejudica-o de qualquer modo e qualquer que seja o pretexto. Multa de 20 mil réis.

2.9. Ir de encontro as Casas qualquer que seja o motivo. Multa de 30 mil réis e oito dias de prisão.

2.10. Abandonar as guias ainda que o trem esteja parado, ou andar a passo ou a trote que não seja curto, nas esquinas das ruas, que se atravessarem no encruza mentos destas, nos declives,

nos saídas dos pontos e das proximidades daqueles em que tem que parar. Multa de 30 mil réis e oito dias de prisão.

2.11. Meter os carros e carruagens por cima dos passeios das ruas. Multas de 5 mil réis.

2.12. Estacionar com eles, exceto pelo tempo indispensável para entrar e sair gente, carregar e descarregar, ou para esperar passageiros que o tenha alugado, não podendo, contudo neste caso, tê-los atravessado nas ruas. Multas de 5 mil réis.

2.12.1. Os carros só poderão em linha nas praças e ruas largas, um atrás dos outros deixando sempre de dois em dois lugar para passagem. Multa de 5 mil réis.

2.13. Andar no interior da cidade Isto é dentro dos limites do Forte de São Pedro, Fonte das Pedras, Nazaré, Preguiça e Jequitaia com mais de uma parelha, exceto o animal guia que for necessário para a subida das ladeiras. Multas de 5 mil réis.

2.14. Dar á direita a outro carro ou veículo quando marche em direção oposta ou a esquerda na mesma direção. Multa de 5 mil réis.

2.15. Atravessar o carro ou veículos no caminho para impedir que o outro passe adiante. Multa de 10 mil réis.

2.16. Correr em competência aposta com outro. (o pega) Multa de 30 mil réis e dias de prisão

2.16.1. É, porém, permitido tomar a dianteira a qualquer trem, passando a direita do que for na frente.

2.17. Guiar os trens sem este vestido com limpeza e decentemente, não se permitindo fazer o em mangas de camisa gravata e de calça. Multa de d mil réis paga pelo boleeiro e 5 mil réis pelo dono do trem.

2.18. Tratar mal os passageiros ou escandalizá-los com palavras gestos ou por qualquer outra maneira. Multa de 10 mil réis e cinco dias de prisão.

2.19. Exigir dos passageiros maior preço do que for marcado na tabela. Multa de 5 mil réis.

2.20. Chamar passageiros atropelando a eles ou a outras pessoas ou fazendo algazarras que transtorne a ordem na estação, que no interior dos Carros ou incomode a quem vai nele. Multa de 5 mil réis.

2.21. Aceitar para tomar lugar nos trens pessoas cujo fato, por falta de limpeza, possa manchar os outros passageiros; ou que não estejam decentemente vestidas e calçadas, ou que leve consigo animais ou embrulhos, que possa faltar de asseio mau cheiro ou outro qualquer motivo semelhante, possa incomodar outros passageiros. Multa de 5 mil réis.

2.22. Andar que não seja a passos em lugares de grande concorrência, sendo nessa ocasião obrigados a formar cordão. Multa de 10 mil réis.

2.23. Atravessar ou estacionar em praças ou lugar de grande concorrência. Multa de 10 mil réis.

2.24. Trazer carro a chiar dentro da cidade. Multa de 5 mil réis.

2.25. Alçar de carro com chapas nas rodas, cuja largura seja inferior a seis centímetros e cuja pregadura não esteja nela embebida. Multa de 5 mil réis.

2.26. Arrastar ou rodar qualquer objeto preso ao Carro. Multa 5 mil réis.

2.27. Descer ladeira sem ter peado uma roda. Multa de 10 mil réis.

2.28. Conduzir carro puxado a boi, cavalo ou animais muares, sem guia dianteira exceto de o cocheiro for nas almofadas. Multa de 5 mil réis.

2.29. Traze-os sem cunhas de pau para calçar ou arrancar pedras das ruas para esse fim. Multa de 10 mil réis.

2.30. Descarrega-os de pancadas e sem devida cautela. Multa de 30 mil réis.



2.31. Descarrega-os ou carregá-los nas ruas estreitas, que são aquelas em que os veículos tomaram o âmbito por forma que o impossibilitem o trânsito. Multa de 5 mil réis.

2.32. Trazer chicote, vara ou aquilhada superior em comprimento a um metro de 50 cm ou com agulhão superior a cinco milímetros. Multa de 5 mil réis.

2.33. Fustigar os animais com repetidas pancadas, ou traze-lhes sangue, e carregá-los com excessivo peso que os faça ajoelhar ou cair. Multa de 30 mil réis.

2.34. Ensinar animais dentro do interior da cidade, ou servir-se dele bravos, manhosos e mal ensinados, feridos ou maltratados. Multas de 30 mil réis.

2.35. Servir-se de chicote para dar em animal alheio. Multa de 1 mil réis.

2.36. Conduzir recuos de mais de cinco bestas, e conduzir animais sem prisão ou arreata curta. Multa de 5 mil réis.

2.37. Prendê-los as argolas março parede cerca ou qualquer outro objeto fixo nas casas ou nas ruas e praças. Multa de 5 mil réis.

2.38. Conserva-os parados exceto se estiver a mão, e de modo que não embarquem o trânsito público. Multa de 2 mil réis.

2.39 Dar-lhes de correr emporcalhando as ruas e limpa-os nos lugares públicos. Multa de 5 mil réis.

2.40. Galopar e esquivar pelas ruas da cidade. Multa de 30 mil réis.

2.41. Montar dentro da cidade em animais desferrados. Multa de 2 mil réis.

2.42. Não é permitido a quem quer que seja, nem mesmo o boleiro ou empregado dos veículos, saltar deles, enquanto não estiverem parados. Multa de 5 mil réis.

2. 43. Quando os trens se encontrarem em ruas ou sítios não possam passar ao mesmo tempo é obrigado a recuar o que estiver mais próximo do caminho largo; e estando ambos na mesma distância o daquele que vier do norte para o sul ou do nascente para o poente. Multa de 5 mil réis.

Art. 3.º Quando houver outro trem ou cavalgadura na dianteira, o cocheiro guardará sempre uma distância pelo menos três metros. Multa de 2 mil réis.

Art. 4.º Os trens aluguel andarão sempre munidos de bilhetinhos impressos, contendo o seu número lotação, marca e nome do dono e da estação para serem dados aos passageiros antes que o carro parta da praça onde estacionar ou do lugar onde for chamado. Multa de 5 mil réis.

Art. 5.º Os carros devem sempre ser conduzidos pelo lado esquerdo. Multa de 2 mil réis.

Art. 6.º Os bondes ou gôndolas usarão de corneta que tocará antes de sair à aproximação de cada ponto de parada e sempre que na sua frente andar pessoa que possa ser atropelada. Multa de 2 mil réis.

Art. 7.º De qualquer passageiro que ofereça garantia para fazer sair o trem ou a gôndola declarar que paga os lugares que faltarem ela sair sendo assim desconcertadas os das pessoas que entraram até ao fim da viagem onde ele pagará a importância dos lugares que tiverem desocupados. Multa de 5 mil réis.

Este artigo não terá aplicação aos veículos que tiverem horas marcadas em tabela publicada.

Art. 8.º Enquanto não for pagar a multa imposta ao cocheiro nem este nem o trem multado podem continuar no serviço incorrendo na multa de 30 mil réis pelo primeiro na do 60 mil réis pelo segundo reincidência se o fizerem.

Art. 9.º Em todas as cocheiras haverá um quadro contendo uma cópia deste capítulo e colocado de modo que possa ser lido facilmente. Na falta pagará cada uma a multa de 10 mil réis ainda que seja um só o dono de diversas.

Art. 10.º Nenhuma carroça conduzirá madeiras colocadas diagonalmente, mas horizontal e paralelamente aos animais, que a puxarem os quais [...] da mesma carroça ficar sotopostos á carga e de tal forma que caminhem sem que as madeiras os toquem. Multa de 10 mil réis.

Art. 11.º O Condutor de carroças ou de animais com carga deverá qual os sempre á destra trazendo estas cabeçadas com freio e rede ou corda do cabresto não excedendo o cumprimento de cinco palmos. Multas de 5 mil réis ou 4 dias de prisão.

Paço da municipalidade da BA 31 de outubro de 1871. Dr. Francisco de Azevedo [...] P. José Caetano Gomes, Elpidio da Silva Baraúna, Dr. Antonino Emiliano de Góes Tourinho, Silvestre Cardoso de Vasconcelos.<sup>494</sup>

---

<sup>494</sup> AHMS – Fundo: Câmara Municipal, Natureza: Manuscrito, Livro de Ofícios do Governo (1870-1879).