

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Luiz Fernando dos Santos da Silva Rodrigues

**ENTRE O TROTE DOS CAVALOS E O RONCO DOS MOTORES: OS
TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTES URBANOS DE
SANTA MARIA NO PÓS-ABOLIÇÃO (1898 – 1937)**

Santa Maria, RS
2024

Luiz Fernando dos Santos da Silva Rodrigues

**ENTRE O TROTE DOS CAVALOS E O RONCO DOS MOTORES: OS
TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTES URBANOS DE SANTA MARIA
NO PÓS-ABOLIÇÃO (1898 – 1937)**

Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Mestrado em História, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em História**.

Orientador: Prof. Dr. Luís Augusto Ebling Farinatti
Co-orientador: Prof. Dr. Ênio Grigio

Santa Maria, RS
2024

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001

Rodrigues, Luiz Fernando
Entre o trote dos cavalos e o ronco dos motores: os trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria no pós-Abolição (1898 - 1937) / Luiz Fernando Rodrigues.- 2024.
243 p.; 30 cm

Orientador: Luis Augusto Ebling Farinatti
Coorientador: Ênio Grigio
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, RS, 2024

1. Trabalhadores 2. Santa Maria 3. Transportes 4. Modernização 5. Pós-Abolição I. Ebling Farinatti, Luis Augusto II. Grigio, Ênio III. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

Declaro, LUIZ FERNANDO RODRIGUES, para os devidos fins e sob as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso (Dissertação) foi por mim elaborada e que as informações necessárias objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

Luiz Fernando dos Santos da Silva Rodrigues

**ENTRE O TROTE DOS CAVALOS E O RONCO DOS MOTORES: OS
TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTES URBANOS DE SANTA MARIA
NO PÓS-ABOLIÇÃO (1898-1937)**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em
História, da Universidade Federal de Santa Maria
(UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção
do título de **Mestre em História**.

Aprovada em 26 de Março de 2024:

Luís Augusto Ebling Farinatti, Dr. (UFSM)
(Presidente/ Orientador)
(por videoconferência)

Ênio Grigio, Dr. (IFFar)
(Co-orientador)
(por videoconferência)

Mariana Flores da Cunha Thompson-Flores, Dra. (UFSM)
(por videoconferência)

Paulo Roberto Staudt Moreira, Dr. (FURG/ UFpel)
(por videoconferência)

Santa Maria, RS
2024

AGRADECIMENTOS

Depois de dois anos e meio de muitos estudos, trabalho e desafios, finalmente posso apresentar os frutos dessa pesquisa que se iniciou ainda na graduação em História, mas isso não seria possível se não fosse pelo apoio de muitas pessoas que passaram pela minha trajetória. Primeiramente, quero agradecer àqueles que me deram a vida: Seu Luiz e Dona Malvina – meu pai e minha mãe. Perdi as contas de quantas vezes no meio de tantas dificuldades e longe de casa, ligava para eles apenas para escutar suas vozes que me tranquilizavam e me faziam lembrar dos sonhos que eu estava buscando lá no coração do Rio Grande do Sul.

Nada disso seria possível sem o apoio de uma pessoa que se tornou minha família, meu amparo, meu porto seguro, minha companheira de vida, que segurou as pontas comigo, me inspirou, me ajudou a não desistir e estava sempre ao meu lado. Janaíne, obrigado por existir na minha vida, um “eu te amo” não seria suficiente para resumir todo sentimento e carinho que construímos na nossa jornada juntos.

Agradeço aos meus amigos e colegas do Grupo de Estudos Sobre o Pós-Abolição da Universidade Federal de Santa Maria, vocês foram indispensáveis na minha formação acadêmica e me apresentaram uma forma única de vivenciar a História, meu muito obrigado: Alícia Medeiros, Aline Sônego, Franciele Oliveira, Taiane Lima, Guilherme Pedroso, Gabrielle de Oliveira, Helen Silveira, Aislan Viçosa, Felipe Brunhauser, Gabriela dos Santos, Jacilene Aguiar, Nara Ilha Rodrigues e Vítor do Espírito Santo.

Não poderia deixar de agradecer a pesquisadora que me inspirou, me orientou, compartilhou fontes e deu o impulso inicial para o desenvolvimento desse estudo: meu muito obrigado Franciele Oliveira.

Agradeço imensamente a minha amiga e pesquisadora Taiane Anhanha Lima pelas fontes compartilhadas, agradeço ainda mais pelos risos e conversas que jogávamos fora nas salas de pesquisa do Arquivo Histórico de Santa Maria.

Agradeço a minha amiga Tamara Conti, que me acompanhou desde a graduação e tive a sorte de tê-la junto a mim na Pós-Graduação, juntos dividimos as angústias, reclamações, cansaços, mas acima de tudo uma amizade que se tornou muito especial.

Meu muito obrigado aos colegas Guilherme Vargas Pedroso e Helen da Silva Silveira pelas conversas, compartilhamento de ideias e leituras, que nos aproximaram através da complexa conexão entre a História do Trabalho e o pós-Abolição.

Agradeço ao meu orientador Luís Augusto Farinatti e ao meu co-orientador Ênio Grigio, por todo profissionalismo, pela paciência e pela dedicação a essa pesquisa.

Não poderia deixar de agradecer aos professores Mariana Thompson Flores e Paulo Moreira pelo aceite da banca de defesa, mas também por comporem a banca de qualificação desse trabalho, sem dúvidas os apontamentos realizados por ambos foram fundamentais.

Agradeço as equipes do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, do Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul e da Casa de Memória Edmundo Cardoso, pela acolhida e recepção, por me orientarem tão bem na busca pelos sujeitos do passado.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Maria e ao coordenador professor Carlos Armani. Por fim, agradeço a CAPES pela oportunidade de cursar o mestrado com bolsa, fator essencial para minha permanência na Universidade e para a conclusão desse trabalho.

RESUMO

ENTRE O TROTE DOS CAVALOS E O RONCO DOS MOTORES: OS TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTES URBANOS DE SANTA MARIA NO PÓS-ABOLIÇÃO (1898 -1937)

AUTOR: Luiz Fernando dos Santos da Silva Rodrigues
ORIENTADOR: Prof. Dr. Luís Augusto Ebling Farinatti
CO-ORIENTADOR: Prof. Dr. Ênio Grigio

O presente trabalho tem como objetivo estudar as experiências dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria durante a Primeira República, interseccionando as categorias raça e classe social, além de compreender a constituição do setor de transportes urbanos naquele período. Problematizamos o pós-Abolição, tendo como ponto partida as trajetórias dos trabalhadores negros. Observamos a agência daqueles sujeitos, muitos egressos da escravidão e outros descendentes de ex-escravizados, que buscaram em Santa Maria melhores condições de trabalho e existência, num contexto marcado pela precariedade e o racismo, que surge como um problema histórico. Investigamos também os conflitos, solidariedades e a organização entre aqueles trabalhadores, o que despertou a nossa atenção aos diferentes tipos de agremiações associativas em que aqueles sujeitos estiveram envolvidos – tanto organizações de classe, como associações negras da cidade. Utilizamos como fontes os livros de matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria, entre os anos de 1924 a 1928; processos criminais, habilitações de casamento e demais registros civis, além de jornais e a documentação da Intendência Municipal, que foram analisados partindo de diferentes abordagens metodológicas como a microanálise de base serial e a micro-história. As articulações entre os transportadores de Santa Maria, muitos deles negros, abrem margem para refletirmos sobre um problema da historiografia do trabalho no Brasil, que é a existência de um “muro historiográfico” que impede o diálogo entre a História do Trabalho e a História da Escravidão e do Pós-Abolição – muro que tem sido ultrapassado nos últimos anos, através de uma historiografia cada vez mais comprometida em entender as experiências negras nos mundos do trabalho. Trabalhadores negros não desapareceram com o assinar da lei áurea, muito menos foram “substituídos” por imigrantes europeus. Os processos desencadeados nas últimas décadas do século XIX possibilitaram um número sem fim de estratégias adotadas pela população negra do Brasil, denotando as visões da liberdade, expectativas, frustrações, enfim, as experiências dos agentes sociais, dentre eles os carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria que figurarão nas páginas a seguir.

Palavras-chaves: Trabalhadores. Santa Maria. Transportes. Modernização. Pós-Abolição.

ABSTRACT

BETWEEN THE TREAT OF HORSES AND THE ROAR OF CAR ENGINES: WORKERS IN THE URBAN TRANSPORT SECTOR OF SANTA MARIA IN THE POST-ABOLITION (1898 – 1937)

The present work aims to study the experiences of carters, coachmen and chauffeurs from Santa Maria during the First Republic, intersecting the categories of race and social class, in addition to understanding the constitution of the urban transport sector in that period. We will problematize the post-Abolition period, taking as a starting point the trajectories of black workers. It was possible to observe the agency of those subjects, many former slaves and other descendants of formerly enslaved people, who sought better working and existence conditions in Santa Maria, in a context marked by precariousness and racism, which emerges as a historical problem. We will also investigate the conflicts, solidarities and organization among those workers, which also attracted our attention to the different types of associations in which those subjects were involved – both class organizations and black associations in the city. The articulations between the Santa Maria transporters, many of them black, open up space for us to reflect on a problem in the historiography of work in Brazil, which is the existence of a “historiographic wall” that prevents dialogue between the History of Labor and the History of Slavery and Post-Abolition – a wall that has been overcome in recent years, through a historiography increasingly committed to understanding black experiences in the world of work. Black workers did not disappear with the signing of the golden law, much less were they “replaced” by European immigrants. The processes unleashed in the last decades of the 19th century made possible an endless number of strategies adopted by the black population of Brazil, denoting the visions of freedom, expectations, frustrations, in short, the experiences of social agents, among them the cart drivers, hitchhikers and chauffeurs of Santa Maria which will appear on the following pages.

Keywords: Workers. Santa Maria. Transport. Modernization. Post-Abolition

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Vila Operária Brasil.....	44
Imagem 2: Fotografia do boleeiro Elpídio José da Silva – 1924	60
Imagem 3: Fotografia do chauffeur Floriano Martins – 1924.....	61
Imagem 4: Primeiro ônibus que circulou em Santa Maria	70
Imagem 5: “Centro dos Autos” na Avenida Rio Branco na década de 1930 (data aproximada)	73
Imagem 6: Ferro Velho de Simon Raicher, localizado na Avenida Rio Branco – 1927.....	75
Imagem 7: Livros de matrículas dos trabalhadores do setor de transportes urbanos (1924-1928).....	78
Imagem 8: “Pipeiro” transitando pelas ruas da cidade	82
Imagem 9: Carroceiros em frente a Padaria Holtermann	85
Imagem 10: Fotografia do chauffeur Lúcio José da Silva – 1925.....	87
Imagem 11: Fotografia do boleeiro Cassiano Vernes dos Santos – 1924	89
Imagem 12: Boleeiros à espera de passageiros na Estação Férrea de Santa Maria – 1913.....	98
Imagem 13: Fotografia de Alexandre Graúna em sua carteira de condutor profissional - 1934	103
Imagem 14: Fotografia do chauffeur Antônio Cândido Thomaz – 1924	109
Imagem 15: Fotografias dos boleeiros - Da esquerda para a direita: Abildo Vinkler, Alcides Ilha, Amadeu Carvalho dos Santos, Anthero Rodrigues, Augusto Belisário Corrêa, Augusto Pedroso, Candido Cunha, Cassiano Vernes dos Santos e Christino Maciel - 1924	116
Imagem 16: Fotografias dos boleeiros - Da esquerda para a direita: Clarimundo Pinto de Menezes, David Rodrigues, Doralino Silva, Elpídio José da Silva, Heleodoro Guedes dos Santos, João Campagnol, João Candido da Silva, João Carlos de Carvalho e José Freire de Andrade - 1924	117
Imagem 17: Fotografias dos boleeiros - Da esquerda para a direita: José Luiz Maciel, José Ribeiro, Narcizo Pereira da Cruz, Pacífico Rodrigues da Silva, Silvio de Moura, Theodoro Silva, Valentim Alvarenga e Wenceslau Ribeiro - 1924.....	117
Imagem 18: Fotografias dos chauffeurs identificados como negros - Da esquerda para a direita: Antônio Cândido Thomaz, Henrique Romero, Izidoro Rodrigues, Januário Ferreira Bicca, João da Luz, João Teixeira e Juvenal Hipólito Teixeira - 1924 a 1928	126
Imagem 19: Fotografias dos chauffeurs identificados como negros -Da esquerda para a direita: Lúcio José da Silva, Manoel de Oliveira, Manoel Ignácio Rodrigues, Nicanor dos Santos, Pedro Motta, Protani do Nascimento, Ricardo Neves e Sérgio da Costa - 1924 a 1928	126
Imagem 20: Fotografia de uma praça de carros - 1926 (aproximadamente).....	128
Imagem 21: Fotografias dos chauffeurs identificados como brancos - Da esquerda para a direita: Abergisto Griçutt, Adão José do Nascimento, Alberto P. da Silva, Álvaro C. da Silva, Alzemiro Oriques, Antônio Rozauro, Antônio Rubem Filho e Arlindo Dias - 1924 a 1928.	129

Imagem 22: Fotografias dos chauffeurs identificados como brancos - Da esquerda para a direita: Armando Gomes, Armando Lopes, Arthur Pedro Marques, Arthur Von Caeneghen, Ary Silva, Candido Elias, Carlos Jacques e Christino R. de Dornelles - 1924 a 1928.....	129
Imagem 23: Chauffeur Luiz Kruger – 1925	177
Imagem 24: Recibo assinado pelo boleiro Manoel Rodrigues -1917	187
Imagem 25: Fotografia de Manoel Ignácio Rodrigues – 1924.....	189
Imagem 26: Recibo de serviço realizado por Nicanor Ignácio dos Santos -1916.....	195
Imagem 27: Fotografia de Nicanor Ignácio dos Santos – 1924	196
Imagem 28: Registro de Batismo de Gumerindo – 1927	197
Imagem 29: Recibo de serviço realizado por Honório do Prado -1918	200
Imagem 30: Januário Ferreira Bicca – 1924.....	203
Imagem 31: João Waldemar Teixeira e Juvenal Hipólito Teixeira – 1927.....	204
Imagem 32: Clarimundo Pinto de Menezes – 1924	208

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. População de Santa Maria 1872-1920.....	38
Gráfico 2. Quantidade e tipos de veículos em Santa Maria entre os anos de 1913 e 1924 levando em conta a zona rural e urbana da cidade	63
Gráfico 3. Quantidade e tipos de veículos em Santa Maria entre os anos de 1922 e 1927 levando em conta somente o 1º Distrito da cidade	65

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Carroceiros e chauffeurs arrolados como testemunhas	86
Quadro 2. Construção de categorias para identificar os trabalhadores que atuavam como chauffeurs em Santa Maria	122
Quadro 3: Trabalhadores do setor de transportes no associativismo negro de Santa Maria .	163
Quadro 4: Informações sobre as organizações negras de Santa Maria compostas por trabalhadores do setor de transportes.....	165
Quadro 5: Organizações mútuas fundadas em Santa Maria (1866 – 1939)	168

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. População de Santa Maria, 1872	35
Tabela 2. Faixa etária dos carroceiros	80
Tabela 3. Designação das carroças	81
Tabela 4. Faixa etária dos boleiros	92
Tabela 5. Faixa etária dos chauffeurs	124
Tabela 6: Quantidade de Habilitações de Casamento (1893-1941)	135
Tabela 7: Ocupações dos trabalhadores no momento em que se casaram localizados enquanto “carroceiros” na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria.....	139
Tabela 8: Ocupações dos trabalhadores – no momento em que se casaram - localizados enquanto “boleiros” na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria	143
Tabela 9: Ocupações dos trabalhadores – no momento em que se casaram - localizados enquanto “chauffeurs” na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria	144
Tabela 10: Locais de nascimentos declarados pelos noivos nas habilitações de casamentos (1893 - 1941)	146
Tabela 11: Locais de nascimentos declarados pelas noivas nas habilitações de casamentos (1893 - 1941)	148
Tabela 12: Quantidade de trabalhadores que sabiam assinar versus aqueles que não sabiam	155

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Aglomerações residenciais de homens e mulheres pobres, em 1902.....	43
Mapa 2: Locais de nascimento dos trabalhadores e os traçados ferroviários de 1925	151
Mapa 3: Comércio, lazeres e casas de negócios em 1902	180

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. CAPÍTULO 1: O SETOR DE TRANSPORTE E A MODIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA DE SANTA MARIA.....	32
2.1 Considerações iniciais.....	32
2.2 A Santa Maria da Boca do Monte, sua gênese e desenvolvimento urbano.....	34
2.3 A cidade em movimento: os transportes urbanos de Santa Maria.....	46
2.4 Considerações finais.....	76
3. CAPÍTULO 2: QUEM ERAM OS TRANSPORTADORES DA CIDADE? O PERFIL SOCIAL DOS CARROCEIROS, BOLEEIROS E CHAUFFEURS DE SANTA MARIA (1924-1928)	77
3.1 Considerações iniciais.....	77
3.2 Os carroceiros.....	79
3.2.1 Padeiros ou carroceiros?.....	84
3.2.2 Os boleeiros.....	92
5.2.2.1 <i>O crioulo boleeiro</i> do doutor Astrogildo de Azevedo.....	99
3.2.2.2 Os trabalhadores em 3X4: reflexões sobre o uso de fotografias como ferramenta para superar <i>silenciamentos</i>	105
3.2.3 Os chauffeurs.....	119
3.3 Considerações finais.....	130
4. CAPÍTULO 3: EXPERIÊNCIAS DE CARROCEIROS, BOLEEIROS E CHAUFFEURS NAS FRONTEIRAS DA ESCRAVIDÃO E DO PÓS-ABOLIÇÃO.....	131
4.1 Considerações iniciais.....	131
4.2 Sobre os laços matrimoniais, trabalho e mobilidade: os trabalhadores sob o ponto de vista das Habilitações de Casamento	132
4.3 Os associativismos entre os trabalhadores do setor de transportes	159
4.3.1 Uma rede negra de transportadores?	159
4.3.2 A União Beneficente dos Chauffeurs e o associativismo de classe	167
4.4 Experiências fragmentadas.....	184
4.4.1 <i>Nosso nome do meio é Ignácio</i> : os trabalhadores Manoel Ignácio Rodrigues e Nicanor Ignácio dos Santos.....	185
4.4.2 <i>Negro, velho e corno</i> : conflito, raça e masculinidades	202
4.5 Considerações finais.....	213
5. CONCLUSÃO	216
6. ANEXOS	220
7. FONTES.....	223
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	231

1. INTRODUÇÃO

Começo mais um trabalho pedindo licença ao meu avô Osório Rodrigues. O velho Osório, homem negro, nascido em 1930, no Vale do Jequitinhonha, região repleta de comunidades de remanescentes quilombolas, também era carroceiro. Rodrigues transportava menta no interior paranaense e foi através dessa atividade que criou seus dez filhos na precariedade crônica que recai sobre pessoas negras e pobres nesse país. Como se não bastasse, durante a sua velhice e morando na cidade, ele possuía um cavalo e uma pequena carroça no pátio da sua casa, levantava antes do sol nascer para recolher materiais recicláveis nas ruas. Osório nunca abandonou a sua carroça que o acompanhou durante toda a sua vida. A trajetória de meu avô encontra semelhanças nas histórias e experiências dos trabalhadores que estampam as páginas a seguir, eram homens que assim como ele labutavam sob o olhar escaldante do sol e tinham suas vivências perpassadas por diversos marcadores sociais, num contexto marcado pelo racismo, pela precariedade, mas que demarcava a luta pela cidadania e pela sobrevivência.

O caminho que me levou para essa temática de pesquisa foi a minha inserção no Grupo de Estudos sobre o pós-Abolição da Universidade Federal de Santa Maria. A reflexão e compartilhamento de fontes, bibliografias e ideias, fez com que eu fosse apresentado, ainda durante a graduação em História, a um conjunto peculiar de documentos sobre os trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria, mais especificamente, os carroceiros, boleiros e chauffeurs da cidade. Os livros de matrículas abrangem os anos de 1924-1928, foram encontrados pelo pesquisador Ênio Grigio, sendo utilizados pelo mesmo para localizar os membros da Irmandade do Rosário de Santa Maria e demais frequentadores de organizações associativas constituídas por negros e negras no pós-Abolição. Grigio (2016) teceu importantes reflexões sobre a dimensão do trabalho dos “irmãos do Rosário” e no que se diz respeito aos transportadores, o autor realizou reflexões iniciais, valendo-se das matrículas e de recortes de jornais para compreender a atuação de trabalhadores negros nos transportes urbanos.

Além de Grigio, a pesquisadora Franciele Oliveira (2017; 2022) também utilizou dos livros de matrículas, para compreender a atuação de trabalhadores negros, sendo eles egressos da escravidão e seus descendentes nos mundos do trabalho. Oliveira estudou a trajetória familiar de José Francisco do Nascimento e Innocência Maria Joaquina, percebeu a atuação

de José e seus filhos na construção de várias associações negras da cidade, assim como a inserção deles no trabalho com carroças. Em artigo recente, a autora analisou a diretoria de 1920 do “União Familiar”, clube social negro mais antigo que se tem registro em Santa Maria, fundado em 1896. Através da análise dos membros da diretoria, Franciele Oliveira constatou a presença de carroceiros e chauffeurs, atuando nos cargos de presidente, vice-presidente e orador do clube.

Tanto as reflexões de Franciele Oliveira, como de Ênio Grigio, foram importantes para a compreensão das agências negras durante o pós-Abolição em Santa Maria, suscitaram relevantes questionamentos acerca dos trabalhadores do setor de transportes urbanos e oportunizaram com que novas pesquisas surgissem de questões transversais aos seus trabalhos. Diante disso, a presente pesquisa tem como objetivo alinhar as discussões sobre o pós-Abolição e a História Social do Trabalho, a fim de compreender o desenvolvimento do setor de transportes urbanos de Santa Maria e as experiências sociais dos transportadores da cidade ao longo da Primeira República. Os problemas de pesquisa configuram-se em algumas perguntas que serão respondidas ao longo dos capítulos:

De que maneira estava organizado o setor de transportes urbanos de Santa Maria e quem eram os trabalhadores que faziam parte dele?

Como se davam as relações entre trabalhadores naquele contexto (trajetórias, conflitos, organizações e solidariedades)?

O recorte escolhido, o período entre os anos de 1898 e 1937, deu-se por conta das fontes em que tive acesso, que demarcam a organização e desenvolvimento do setor de transportes da cidade, mas também dizem respeito às experiências daqueles sujeitos. Essas fontes vão desde o Código de Posturas Municipais de Santa Maria, promulgado em 1898 até processos criminais que denotam os conflitos entre aqueles trabalhadores. Contudo, o recorte temporal desse trabalho não será uma “camisa de força” para a minha análise, como ficará evidente durante a leitura, transgredi esses marcos diversas vezes para compreender as dinâmicas presentes num contexto maior que é o pós-Abolição.

A relevância dessa pesquisa encontra-se também no desbravamento de uma temática não muito estudada pela historiografia. Foram poucos os trabalhos que buscaram entender a constituição dos transportes urbanos nas cidades republicanas e, para Santa Maria, esse tema precisa ser melhor estudado. Em reflexões iniciais (RODRIGUES, 2021), busquei analisar o perfil social dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria na década de 1920.

Consegui vislumbrar um setor heterogêneo, onde trabalhadores brancos, negros, nacionais e imigrantes conviviam e disputavam espaço.

Entretanto, diante das limitações, não foram aprofundadas várias questões que perpassam o desenvolvimento dos transportes urbanos, o associativismo e as relações sociais entre aqueles trabalhadores, que são analisadas aqui com maior quantidade de fontes e profundidade teórico-metodológica. Busco contribuir para a historiografia, na medida em que seja possível compreender o desenvolvimento do setor de transportes urbanos na cidade e os movimentos de transformação física e social do espaço urbano e de seus agentes sociais. Mais do que isso, procuro realizar um diálogo entre a História Social do Trabalho e o pós-Abolição, reconhecendo a necessidade em articular os marcadores de raça e classe social, para a compreensão das experiências de trabalhadores negros e brancos, problematizando o racismo e as questões relacionadas às masculinidades que constituíam as identidades e relações entre aqueles sujeitos.

Procurei compreender as produções historiográficas sobre os trabalhadores do setor de transportes urbanos, através do levantamento de artigos, livros, dissertações e teses. Entretanto, foram poucos os trabalhos que abrangeram o período da Primeira República, por isso, optei por agregar as pesquisas que estudaram esses trabalhadores desde meados do século XIX. Outro problema foi localizar pesquisas com essa temática na cidade de Santa Maria e no Rio Grande do Sul, um campo de estudos inexplorado por historiadores e historiadoras.

No que se refere à cidade do Rio de Janeiro, a tese de doutorado de Ana Maria da Silva Moura (1988) foi pioneira no estudo dos carroceiros e cocheiros. A autora, ao pesquisar os transportes urbanos entre os anos de 1850-1890, realizou uma análise daqueles trabalhadores, destacando seu perfil, no qual a mão-de-obra imigrante predominava, sobretudo, a dos portugueses. Contudo, a reflexão que Moura fez, está dentro de uma concepção datada na historiografia, que aponta um processo de “transição” do trabalho escravo para o “livre”, através da substituição gradual do trabalhador escravizado pelo imigrante europeu.

Paulo Cruz Terra (2007), na sua dissertação de mestrado, estudou os trabalhadores ligados aos transportes no Rio de Janeiro, sendo que seu trabalho inicial analisa os carregadores, carroceiros e cocheiros, a fim de compreender as transformações no mercado de

trabalho e as relações entre os trabalhadores livres, libertos e escravizados entre os anos de 1823-1870. Nesse sentido, o autor entende que no setor dos transportes no Rio de Janeiro houve uma grande segmentação e hierarquização, processo semelhante ao que acontece no mesmo período em outros setores da cidade. Terra destaca a importância dos carregadores no período em que analisa o setor dos transportes, demonstrando que nessa categoria concentravam-se os escravos de ganho, que segundo os relatos de viajantes que passavam pelo Rio de Janeiro, estavam muito presentes no porto e nas ruas da Capital do Império durante o século XIX.

Voltando aos estudos de Paulo Cruz Terra (2012), em sua tese de doutorado ele analisou a cidadania entre os carroceiros e cocheiros no Rio de Janeiro entre os anos de 1870 e 1906, compreendendo essa categoria socioprofissional como a que mais empreendeu greves no Rio de Janeiro nesse período. Terra questiona a concepção do historiador José Murilo de Carvalho, de que a formação da cidadania no país deu-se de cima para baixo, tendo o Estado desenvolvido o papel fundamental. O autor ressalta, apoiado em Cláudio H. M. Batalha (2006), que mesmo que a participação eleitoral durante a República tenha sido ínfima, a organização dos trabalhadores se mostrou como “um dos principais instrumentos na luta por melhores condições de trabalho e por direitos” (TERRA, 2012, p. 18 *apud* BATALHA, 2006, p. 159). O autor ainda analisa as transformações físicas e sociais dos transportes urbanos do Rio de Janeiro, as relações de trabalho e o surgimento das empresas de transportes no final do século XIX. Paulo Cruz Terra, também demonstra que as greves naquele período na cidade do Rio de Janeiro não eram apenas empreendidas contra os patrões, mas também através de embates dos trabalhadores contra a municipalidade, por conta das pressões e leis que afetavam diretamente aqueles os transportadores.

Elciene Azevedo (2009) analisou os trabalhadores encarregados pelos transportes urbanos na cidade de São Paulo na segunda metade do século XIX. A autora destaca a maneira como eram exercidos a regulamentação e o controle sobre esses trabalhadores, que se dava diretamente através da Câmara Municipal e da polícia. Além disso, Azevedo ressaltou as relações entre os trabalhadores negros e os imigrantes italianos que adentravam na cidade de São Paulo no final do século XIX, refletindo sobre o processo de exclusão dos negros no setor dos transportes nesse período.

Alessandro Filipe de Menezes Gomes (2020) estudou os carroceiros entre os anos de 1870-1890, analisando as disputas entre os carroceiros e a empresa Locomotora Pernambucana pelo transporte de cargas no Recife. O autor oferece subsídios importantes

para entendermos como se davam os transportes de cargas em cidades portuárias e a importância dos carroceiros no escoamento e abastecimento de produtos. Além disso, Gomes explorou a questão das Posturas Municipais e a reação dos trabalhadores diante do não cumprimento das mesmas, que controlavam a forma com que os trabalhadores se vestiam, o trote dos animais, a capacidade de carga de cada veículo, entre outras medidas que tinha pouca aceitabilidade por parte dos carroceiros e cocheiros.

Dando seguimento às pesquisas que abordam os transportadores, contudo agora na virada do século XIX para o XX. João Marcelo Pereira dos Santos (2009), em sua tese de doutorado, estudou o sistema de transporte urbano em São Paulo, através da introdução dos bondes elétricos na cidade por meio da empresa *The São Paulo Tramway and Power Company Limited*, durante as três primeiras décadas do século XX. O autor ressalta as formas de controle e as condições de trabalhos as quais os condutores dos bondes eram submetidos, assim como a forma estigmatizada com que eram vistos pela imprensa na época. Além disso, Santos evidencia o impacto que esse meio de transporte causou no tecido urbano, alinhado ao processo de modernização da cidade de São Paulo durante a Primeira República.

José Carlos Vargens Tambasco (2010) analisou aspectos relacionados aos transportes urbanos nos primeiros anos do século XX, na jovem capital do estado de Minas Gerais. O autor evidencia a coexistência dos veículos de tração animal e os motorizados no espaço urbano, assim como, ressalta o processo de legislação e controle sobre práticas relacionadas aos transportes, o que ocasionou resistência entre cocheiros e chauffeurs na cidade. Joel Wolf (2010) não estudou os trabalhadores do setor de transportes, mas nos ajuda a compreender a inserção dos automóveis no Brasil.

Destacamos também o artigo dos historiadores Vanderlei Machado e Fernando Seffner (2013) que reflete sobre como o processo de modernização das cidades no início do século XX e a moralidade burguesa afetou os comportamentos masculinos, contribuindo assim, para a construção de um novo tipo de masculinidade, a fim de atender as demandas daquela sociedade em transformação. Esses códigos de conduta masculina refletia na maneira como os trabalhadores urbanos agiam e se portavam. Os autores destacam que, com o aumento da frota de automóveis, era frequente ver nos noticiários da época as brigas e disputas entre chauffeurs, muitas resultando em morte, sendo que grande parte desses conflitos advinham de aspectos relacionados à honra e masculinidade daqueles sujeitos. Outra importante reflexão deste trabalho é o fato dos autores evidenciarem a atuação de mulheres condutoras de veículos

durante o final da década de 1920, momento no qual as propagandas de veículos voltavam-se ao público feminino.

Por fim, a dissertação de mestrado de Dhyene Vieira dos Santos (2020) analisa o desenvolvimento dos bondes na capital do Amazonas e as experiências associativas dos trabalhadores do setor de transportes urbanos da cidade, assim como, a organização dos trabalhadores e o movimento grevista entre os anos de 1899 a 1930. A autora também destaca o advento dos bondes como um dos elementos da “modernidade” e a maneira com que a população se queixava da mudança no ritmo das ruas da cidade com a inserção de tais máquinas na paisagem urbana.

As obras abordadas acima destacam uma dimensão dos transportes urbanos e dos seus trabalhadores que irão orientar as reflexões sobre a presente pesquisa. Por mais que em Santa Maria não tenha ocorrido a implementação de bondes elétricos ou grandes reformas urbanas ao exemplo dos principais centros do Brasil no período estudado, a cidade passava por um processo de expansão e modernização, no qual as mudanças nos transportes foram necessárias para que Santa Maria pudesse ingressar no século XX como uma “cidade moderna”, perdendo aos poucos o “bafio do provincialismo”¹. Além disso, a produção historiográfica sobre os trabalhadores do setor de transportes urbanos indica um caminho de reflexão sobre categorias importantes como raça, nacionalidade e masculinidades nos mundos do trabalho. Assim como elementos do cotidiano, do associativismo, das greves, da relação entre os transportes e o poder municipal e também a participação de escravizados e libertos na condução de carros e carroças ainda no século XIX.

Dando um passo a mais nas reflexões estabelecidas pela historiografia que até então objetivou compreender os trabalhadores do setor de transportes urbanos, meu interesse aqui é analisar de maneira interseccional as categorias de raça e classe, alinhando essas reflexões ao pós-Abolição, visto que não encontrei nenhuma pesquisa que visou estudar os carroceiros, boleiros e chauffeurs com esse mesmo objetivo. Através disso, será possível compreender as trajetórias de trabalhadores negros, egressos da escravidão e seus descendentes, problematizar o racismo enquanto um problema histórico e perceber as mais variadas experiências e estratégias constituídas por aqueles trabalhadores que perpassavam o trabalho com as carroças, carros e automóveis, mas também as relações sociais, nos conflitos, solidariedades e no próprio associativismo.

¹ NOAL FILHO; MARCHIORI, 2008, p. 96.

Um importante conceito permeia a essa pesquisa, a *experiência*. Entretanto, o que poderia se configurar como experiência? Um conceito amplo que abrange as diversas facetas daqueles sujeitos em sociedade: as estratégias, conflitos, solidariedades, relações familiares, associativas, movimentos sociais, enfim, uma série de elementos que constituíam as várias formas da subjetividade humana, que estavam em completa relação ao “fazer-se” da classe trabalhadora. Edward Palmer Thompson (1987) nos oferece importantes reflexões ao entender a classe como um fenômeno histórico, muito mais do que uma estrutura ou categoria, ou seja, a classe constituía-se como um produto das relações humanas. Aprendemos com ele que “a classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas) sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra os homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus” (THOMPSON, 1987, p. 10).

Através de críticas ao estruturalismo de Althusser, Thompson (1981) em “A miséria da teoria ou um planetário de erros”, destaca a “experiência humana” como o “termo que falta” dentro do pensamento marxista da época. De acordo com o autor:

Homens e mulheres também retornam como sujeitos, dentro deste termo – não como sujeitos autônomos, “indivíduos livres”, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida “tratam” essa experiência em sua consciência e sua cultura (as duas outras expressões excluídas pela prática teórica) das mais complexas maneiras (sim, “relativamente autônomas”) e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classe resultantes) agem, por sua vez, sobre sua situação determinada (THOMPSON, 1981, p. 182).

O autor ressalta que “embora isso não seja incompatível com as hipóteses de Engels e Marx, não é exatamente a mesma coisa que as suas proposições”². Todavia, Thompson insere o termo “cultura” na análise da classe trabalhadora, o que acaba distanciando o seu fazer historiográfico das concepções vigentes dentro do pensamento marxista. De acordo com Sérgio Silva (2001), a crítica de Thompson ao marxismo deu-se de forma geral e radical, na medida em que o autor questiona a concepção de que o proletariado seria um resultado da industrialização, ele apresenta “a formação da classe operária como condição” que vai além de um produto da industrialização (Ibid, p. 64).

Partindo desses pressupostos, abre-se para nós uma gama de possibilidades para refletir sobre as experiências dos trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria, com o objetivo de compreender como os elementos do cotidiano e das relações sociais daqueles sujeitos são capazes de nos auxiliar na compreensão da própria formação da classe trabalhadora. Emília Viotti da Costa (1990) ao analisar as “novas tendências” da história do

² *Ibidem*.

movimento operário e da classe trabalhadora na América Latina, destaca a expansão desses estudos a partir da década de 1980, através de um “rompimento com o passado”, na medida em que as “estruturas” perderam espaço para as “experiências”. A autora realiza uma série de questionamentos que nos leva a refletir sobre como se constitui a própria experiência:

Das várias tendências a mais difundida é a preocupação desses historiadores com a “experiência” dos trabalhadores. Esse conceito, no entanto, é difícil de definir. Quais seriam os componentes relevantes da experiência? O local de trabalho, a região de moradia, o sindicato, as lutas operárias, as relações entre os trabalhadores e as outras classes sociais, os partidos políticos, as ideologias, a cultura política, os discursos políticos, o mercado de trabalho, a composição da classe trabalhadora, o tamanho da indústria, as relações entre o Estado e o trabalho, as formas de acumulação de capital, as crises econômicas locais, a recessão mundial, a presença do capital estrangeiro? Não existirá uma forma de hierarquia entre essas várias experiências, sendo umas mais determinantes do que outras? Como se articulam? Em outras palavras, como se estrutura (constitui) a própria experiência? Se os trabalhadores têm muitas identidades, religião, etnia, partido político, classe, de que maneira a identidade de classe vem a prevalecer sobre outros tipos de identidade? (VIOTTI DA COSTA, 1990, p. 7).

Não tenho a pretensão de responder a todas as questões que a autora levanta ao problematizar o conceito de “experiência”, mas essas reflexões são importantes para que a utilização desse conceito não seja feita de maneira ingênua. O que se percebe é que cada historiador e historiadora elenca seu próprio conjunto de variáveis, daquilo que considera mais relevante para caracterizar a “experiência” dos sujeitos históricos nos seus recortes de pesquisa. Viotti da Costa, em seu argumento central, destaca que “experiências” e “estruturas” não são incompatíveis ou excludentes, ou seja, as experiências dos trabalhadores são inseparáveis dos processos e mudanças estruturais da sociedade em que estão inseridos. Mais adiante, a autora ressalta que mesmo que os “novos historiadores” tenham reconhecido e articulado o conceito de experiência para o estudo da classe trabalhadora, elementos importantes acabaram escapando das suas análises, como o gênero e a raça.

Fernando Pureza (2019) realiza um importante exercício ao estabelecer um diálogo entre Edward P. Thompson e Ângela Davis, destacando as diferentes noções de experiência inseridas nas obras de ambos os autores. De acordo com Pureza o sentido de experiência regatado por Davis - em sua obra *Mulheres, Raça e Classe* - é o resgate da noção da capacidade dos sujeitos em “produzir os próprios sentidos de sua vida (seja por meio do trabalho, dos ritos, das festas, dos afetos), não obstante toda a violência que recai sobre eles”³. Nesse sentido a autora aponta as distintas experiências sentidas por mulheres negras, tendo como marcadores a intersecção entre o gênero, a raça e a classe. O termo “interseccionalidade”, concebido através do trabalho da jurista Kimberlé Crenshaw (1989),

³ PUREZA, 2019, p. 5.

encontrou ressonância na historiografia, aborda a interconexão e sobreposição de diversas categorias sociais que influenciam as experiências individuais e coletivas das pessoas na sociedade, a autora destaca que:

Ela [a interseccionalidade] surgiu da tentativa de conceitualizar o modo pelo qual a lei respondia a questões em que tanto raça como gênero estavam envolvidas. O que aconteceu foi como um acidente, uma colisão. A interseccionalidade simplesmente surgiu da ideia de que se você está no caminho de múltiplas formas de exclusão, provavelmente será atingido por ambas (CRENSHAW, 1991, p 1244 *tradução nossa*)⁴.

Tomando as categorias de gênero, raça e classe – analisadas por Davis - Fernando Pureza destaca a existência de uma dualidade através das relações internas e externas, ou seja, cada uma dessas categorias podem ser entendidas tanto numa dimensão antagônica (tensões existentes entre diferentes classes sociais, gêneros e raças) e na sua heterogeneidade interna (tensões que existem no interior de cada grupo)⁵. A relação entre essas categorias analíticas estão em consonância com a multiplicidade dos lugares sociais onde os sujeitos se relacionam: a casa, o bar, a fábrica, as ruas etc. “Nesses espaços, raça, gênero e classe se constituem como formas de dividir o acesso a determinados recursos, a manutenção de determinados privilégios, ao controle sobre o trabalho, o lazer e o corpo”⁶. Davis (2016) explora essa interconexão entre gênero, raça e classe de maneira holística, não existindo uma primazia entre essas categorias:

As organizações de esquerda têm argumentado dentro de uma visão marxista e ortodoxa que a classe é a coisa mais importante. Claro que classe é importante. É preciso compreender que classe informa a raça. Mas raça, também, informa a classe. E gênero informa a classe. Raça é a maneira como a classe é vivida. Da mesma forma que gênero é a maneira como a raça é vivida. A gente precisa refletir bastante para perceber as interseções entre raça, classe e gênero, de forma a perceber que entre essas categorias existem relações que são mútuas e outras que são cruzadas. Ninguém pode assumir a primazia de uma categoria sobre as outras (DAVIS, 2016, p. 12 – 13).

A autora traduziu genuinamente uma noção de interseccionalidade que abre margem para refletirmos o campo da história social do trabalho. Sendo gênero, raça e classe categorias interconectadas que influenciam as relações dos sujeitos dessa pesquisa, a proximidade entre os pensamentos de Thompson e Davis encontram-se na inclusão da “experiência” dentro dos estudos marxistas. É inegável que a classe, assim como a raça possuem grande relevância para esse trabalho, mas o gênero também precisa ser problematizado. Existe uma concepção que

⁴ “It [interseccionalidade] grew out of trying to conceptualize the way the law responded to issues where both race and gender discrimination were involved. What happened was like an accident, a collision. Intersectionality simply came from the idea that if you’re standing in the path of multiple forms of exclusion, you are likely to get hit by both” (CRENSHAW, 1991, p. 1244).

⁵ PUREZA, 2019, p. 10.

⁶ *Ibidem*, p. 12.

trata os estudos sobre gênero, como sinônimo de estudos sobre mulheres, entretanto Joan Scott (1995) no clássico artigo que trata o gênero como categoria de análise histórica enfatiza a importância de entendermos o termo a partir de uma noção relacional:

Assim, Natalie Davis afirmava, em 1975: “Penso que deveríamos nos interessar pela história tanto dos homens como das mulheres, e que não deveríamos tratar somente do sexo sujeitoado, assim como um historiador de classe não pode fixar seu olhar apenas sobre os camponeses”. (SCOTT, 1995, p. 72).

Sendo o gênero um importante elemento para a compreensão das experiências dos trabalhadores do setor de transportes de Santa Maria – setor composto basicamente por homens – as reflexões sobre as masculinidades e a maneira com que elas emergem no cotidiano do trabalho e nas relações sociais entre aqueles sujeitos não poderiam ficar de fora da minha análise. Raewyn Connell, em seu livro "Masculinities" (1995), propõe uma abordagem complexa e multidimensional do conceito de masculinidade, que vai além de simplesmente descrever características atribuídas aos homens. Ela argumenta que as masculinidades são construídas socialmente e variam de acordo com fatores como classe social, etnia, cultura e contexto histórico.

Uma importante renovação dos estudos sobre a escravidão e a história do trabalho no Brasil aconteceu durante a década de 1980. Elementos como a abertura política do país, que saía de um contexto de mais de 20 anos de ditadura militar e a expansão dos cursos de pós-graduação, oportunizou um ambiente acadêmico onde as ideias circularam de maneira mais intensa e novas concepções historiográficas revisitaram o passado e despertaram atenção de temas que durante muito tempo foram negligenciados. O século XIX e início do XX foram intensamente “revisitados” pelos/as historiadores/as, em pesquisas que tinham como objetivo entender a participação da população negra, mulheres, pobres e indígenas na formação do Brasil; o cotidiano do trabalho, visões da liberdade, pesquisas sobre famílias e revoltas escravas, enfim, uma série de estudos que emergia de um momento de grande efervescência política e social⁷.

Todavia, na medida em que os campos de pesquisa foram se especializando nas suas temáticas e problemas, um importante debate foi pouco desenvolvido. Emília Viotti da Costa, no artigo já citado, havia sinalizado a falta de diálogo entre os estudos da classe trabalhadora na América Latina, com as questões de gênero e raça. Por conseguinte, Silvia Hunold Lara (1995) em um artigo que aborda a influência do historiador inglês Edward Thompson, para o

⁷Destacamos as obras de (CHALHOUB, 1986; 1989), (REIS, 1986), (MATTOS, 1995), (ABREU, 1996), (GOMES, 1997), (SLENES, 1999).

estudo da “experiência negra” no Brasil, ressalta o “abismo” entre os estudos da História do Trabalho daqueles que tratavam da Escravidão, segundo a autora:

A história dos trabalhadores (a história social do trabalho) no Brasil continua, ainda, assentada num ocultamento imenso ou, no mínimo, na construção de uma ruptura radical. Há, portanto, um processo de exclusão: nela não figura o trabalhador escravo – milhares de trabalhadores, que viveram e lutaram durante séculos, desaparecem do cenário histórico num piscar de olhos (LARA, 1995, p. 54).

As críticas de Lara vinham acompanhadas de uma mudança de paradigma da própria história social do trabalho no Brasil, na qual, de acordo com Cláudio Batalha (2001, p. 153), “a história da classe operária deixou de ser unicamente a história do movimento operário organizado”, ou seja, os estudos que outrora estavam mais localizados nos partidos políticos, movimentos anarquistas e sindicatos, “perderam” espaço gradativamente para as pesquisas que objetivavam estudar o cotidiano e as condições de existência da classe trabalhadora. Entretanto, Flávio Gomes e Antônio Luigi Negro (2006), reforçaram as críticas de Silvia Lara e incluem em suas reflexões o inexistente diálogo, naquele período, entre os estudos da escravidão e pós-emancipação com as investigações que analisam a imigração europeia e as experiências do “trabalho livre”. Por conseguinte, Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira da Silva (2009), em um balanço historiográfico, abordaram as mudanças de paradigma da historiografia do trabalho e da escravidão, reforçando que o “paradigma da ausência”, assentado em um “Muro de Berlim historiográfico” abriu espaço, nas últimas décadas, para o “paradigma da agência” de escravos, libertos e trabalhadores “livres” nos mundos do trabalho.

É inegável o avanço que as pesquisas sobre os trabalhadores e trabalhadoras obtiveram ao longo das últimas décadas no Brasil, tendo como influência a obra de E. P. Thompson. No entanto, Álvaro do Nascimento (2016) em artigo mais recente, “reabre” o debate em torno do “paradigma da ausência”, destacando que os historiadores do trabalho, principalmente aqueles que se encarregaram de estudar a Primeira República, “tendem a não incluir o componente cor dos indivíduos pesquisados em suas páginas”. O autor ainda destaca que o racismo deve ser encarado enquanto um problema histórico, oferece caminhos de reflexão e estratégias metodológicas no diálogo com as fontes e os recursos para a construção de biografias, trajetórias coletivas e individuais de trabalhadores negros; suas origens, o cotidiano do trabalho, sociabilidades e parentescos.

O campo de estudos do pós-Abolição tem desenvolvido importantes contribuições para a historiografia brasileira. A presente pesquisa se encontra nas fronteiras do pós-Abolição e a História do Trabalho, utilizando de subsídios das duas áreas, através da

intersecção de categorias como classe e raça. Hebe Mattos e Ana Lugão Rios (2004) em clássico artigo que trata da reflexão do pós-Abolição como um problema histórico, destacam que nos últimos anos a historiografia tem se preocupado em entender as expectativas e visões da liberdade da derradeira geração de cativos após o “13 de Maio”. Cidadania, trabalho, migrações, relações familiares, associativas, o racismo, entre outros temas têm despertado a atenção de historiadores e historiadoras, revelando histórias que vão além da “exclusão social” e que evidenciam a agência da população negra na História do Brasil durante o século XX⁸.

O Rio Grande do Sul que historicamente foi assentado na premissa de ser a “Europa” nos trópicos, um estado “hegemonicamente branco” de gente “alva e laboriosa”, tem sido “pintado” nos últimos anos de várias tonalidades. Os estudos sobre a escravidão e o pós-Abolição possibilitaram enxergar outra história, da difusão da escravidão, das relações entre negros e imigrantes europeus, trajetórias familiares, do associativismo e imprensa negra, das práticas recreativas e culturais, enfim, uma série de estudos que levaram a cabo a problematização do pós-Abolição, demonstrando a agência de negros e negras nas estratégias coletivas e individuais para a construção da liberdade, luta pela cidadania e direitos sociais⁹. A provinciana Santa Maria, como será abordado nas páginas que se seguem, constituía-se, por muito tempo, nos discursos sobre a sua gênese, como essencialmente germânica, entretanto, pesquisas recentes têm mostrado a diversidade étnica racial da sua população; a organização negra durante o pós-Abolição, as mulheres no espaço urbano, as solidariedades e conflitos raciais¹⁰.

Todavia, ainda há muito a ser estudado compreendendo a necessidade do diálogo entre a História do Trabalho e o pós-Abolição. Meu objetivo é realizar aqui uma “História Social dos Transportes”, que de acordo com Paulo Cruz Terra (2012), parafraseando Hebe Mattos (1997), é uma “abordagem que prioriza a experiência humana e os processos de diferenciação e individualização dos comportamentos e identidades coletivas – sociais – na explicação

⁸ Muitos foram os trabalhos que buscaram compreender o pós-Emancipação e o pós-Abolição, destacamos os estudos de Chalhoub (1986; 1990), Célia Marinho de Azevedo (1987), George Andrews (1998), Hebe Mattos (1998), Walter Fraga Filho (2004), Wlamyra Albuquerque (2009), Petrônio Domingues (2009), Ana Flávia Magalhães Pinto (2006; 2014).

⁹ Uma extensa produção historiográfica sobre a escravidão e pós-Abolição no Rio Grande do Sul foi desenvolvida nas últimas décadas, destacamos os trabalhos de Paulo Moreira (1996; 2003; 2009), Beatriz Loner (1999), Fabrício Gomes (2008), Fernanda de Oliveira da Silva (2011; 2017), Rodrigo Weimer (2008; 2015), Maria Angélica Zubarán (2009), Melina Perussatto (2010; 2018), Marcus Vinicius Rosa (2014), Aline Sônego (2022).

¹⁰ Sobre Santa Maria ver: Daniela Vallandro de Carvalho (2005), Giane Escobar (2010), Ênio Grigio (2016), Franciele Oliveira (2016; 2017), Guilherme Pedroso et al (2022), Gabriela Rotilli dos Santos (2021) e Alcía Medeiros (2021).

histórica” (TERRA, 2012, p. 21 *apud* MATTOS, 1997, p. 54). Terra, diferentemente da bibliografia tradicional sobre transportes urbanos - que privilegia as transformações técnicas e a relação entre as empresas e o Estado - coloca em primeiro plano os trabalhadores envolvidos naquela atividade econômica, sem deixar de discutir as transformações que o setor de transportes ocasionou no tecido urbano, processo do qual irei explorar nos capítulos que seguirão.

Não é de se estranhar que para a quantidade de discussões que me proponho a abarcar, as fontes sejam as mais variadas possíveis. Parti de um conjunto documental que foi essencial para desenvolver as demais problematizações, tais documentos são os livros de matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs, produzidos pela Intendência Municipal de Santa Maria durante os anos de 1924 a 1928¹¹. Nesses livros encontram-se os registros dos trabalhadores que exerciam atividades relacionadas ao transporte de pessoas e mercadorias, sendo que as informações dispostas neles oferecem a possibilidade de entender o perfil social daqueles trabalhadores: seus nomes, idades, estado civil, tipos de veículos, as relações entre os proprietários/condutores. Algumas matrículas possuem as fotografias dos condutores anexadas. Tais fotografias serviram para identificar - além da postura e vestimenta daqueles sujeitos - suas cores. Através disso, e, com o cruzamento com outras fontes, como registros de nascimentos, casamentos e óbitos, consegui localizar trabalhadores negros e em alguns casos construir genealogias que reconstroem relações familiares constituídas ainda na escravidão.

Os catálogos da escravidão disponibilizados pelo Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul¹², que se constituem em cartas de alforrias, testamentos e documentos de compra e venda, foram importantes para reconhecer os carroceiros, boleiros e chauffeurs que foram escravizados ou eram filhos de ex-escravizadas/os. Tal procedimento é indispensável para entender as trajetórias familiares e as estratégias empreendidas por aqueles sujeitos desde o imediato pós-Abolição. Além dessas fontes, analisei também as atas do Clube Treze de Maio de 1903 a 1915¹³, tais livros encontram-se paleografados e a partir deles foi possível acessar trabalhadores que formaram uma rede associativa na cidade, ligados aos clubes

¹¹ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Fonte gentilmente cedida por Ênio Grigio.

¹² Rio Grande do Sul. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento de Arquivo Público. Documentos da escravidão: inventários: o escravo deixado como herança / Coordenação Bruno Stelmach Pessi. – Porto Alegre: Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010.

¹³ O Clube Treze de Maio foi um importante clube social negro, fundado em 1903 e que teve ao longo dos primeiros anos de funcionamento importante participação de carroceiros e boleiros. As atas do clube encontram-se paleografadas. Sobre o clube Treze de Maio ver (ESCOBAR, 2010).

negros, a Irmandade do Rosário, blocos carnavalescos, entre outras organizações negras de Santa Maria.

Utilizo também recortes de jornais, os quais foram importantes para identificar os conflitos, greves, o cotidiano, reclamações, entre outros aspectos relacionados aos transportes urbanos e seus trabalhadores. Além disso, foram analisados processos criminais, onde foi possível encontrar os trabalhadores em episódios de antagonismo e solidariedades, suas redes sociais, organização do trabalho, dentre outros aspectos. A documentação da Intendência Municipal também foi intensamente explorada, configuram-se nos códigos de posturas municipais¹⁴, requerimentos, correspondências, folhas de pagamento e recibos de serviços¹⁵.

Como foi possível perceber através da breve descrição acima, proponho-me a analisar um conjunto heterogêneo de fontes, que vão desde processos criminais até documentos cartoriais, passando por recortes de jornais e a documentação da Intendência Municipal de Santa Maria. Seria impossível trabalhar com todas essas fontes a partir de um único procedimento metodológico, por isso emprego diferentes métodos, de acordo com as características e potencialidades dos documentos explorados.

Luís Augusto Farinatti (2008) realiza uma importante reflexão sobre a construção de séries e a micro-análise, tendo como interlocução suas próprias experiências de pesquisa relacionadas ao estudo da história agrária na fronteira sul do Brasil durante o século XIX. O autor, ao explorar os usos dos “métodos seriais” para a História Social, destaca as características das fontes, que devem ser “massivas, homogêneas e reiterativas” e, partindo delas, seria possível “construir séries de dados que permitem verificar sua variação no tempo e indagar sobre as razões dessa variação” (Ibid, p. 58).

Como foi ressaltado anteriormente, parti de um conjunto documental que são os livros de matrículas dos trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria. Esses livros possuem informações homogêneas e que se repetem ao longo de quatro anos e contando com as informações que estão dispostas nas matrículas, foi possível traçar um perfil social dos trabalhadores, inquirir e realizar problematizações sobre o “sujeito modal” que é revelado a partir da análise dos dados. Além das matrículas, foram construídos outros dois bancos de

¹⁴ Analisaremos os códigos de posturas municipais de Santa Maria correspondentes aos anos de 1898 e 1913, nesses documentos encontram-se as medidas adotadas pela Intendência Municipal no controle, ordenamento, “punição” e fiscalização dos transportadores da cidade.

¹⁵ Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria, Caixas 1 à 95. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

dados: o primeiro com habilitações de casamento de trabalhadores que atuaram no setor de transportes urbanos entre os anos de 1897 a 1941¹⁶ e o segundo com recibos de pagamentos emitidos pela Intendência Municipal, acerca dos serviços prestados pelos transportadores da cidade entre os anos de 1913 e 1920¹⁷.

Parto da premissa de que a micro-análise e a construção de séries não são incompatíveis (FARINATTI, 2008), ainda mais quando nos propomos a entender a composição social do setor de transporte e analisar as experiências desses trabalhadores. Reduzi a escala de análise para compreender as variáveis de ação dos sujeitos analisados; suas relações cotidianas, as redes que se estabeleciam através do trabalho e o lazer, as animosidades, a batalha pela sobrevivência, enfim, uma miríade de elementos que são acessados através de um trabalho exaustivo com a documentação histórica.

De acordo com Jacques Revel (1998), o “caráter extremamente empírico da abordagem explica que mal existia um texto fundador, um mapa teórico da micro-história”¹⁸. Ou seja, ela não se constituiu enquanto uma escola, ou ainda uma disciplina autônoma de caráter unificado. A micro-história, de acordo com o autor, nasceu como uma “tomada de posição” frente a uma história social calcada, sobretudo, em bases estruturalistas macrossociais. Portanto, a abordagem micro-histórica enriquece e complexifica a análise social, na medida em que torna suas “variáveis mais numerosas, mais complexas e também mais móveis”¹⁹. Revel afirma que a mudança de escala de análise é essencial para a definição da micro-história”:

[...] A escolha de uma escala particular de observação produz efeitos de conhecimento, e pode ser posta a serviço de estratégias de conhecimentos. Variar a objetiva não significa apenas aumentar (ou diminuir) o tamanho do objeto no visor, significa modificar sua forma e sua trama. [...] Notemos desde já que a dimensão “micro” não goza, nesse sentido, de nenhum privilégio especial. É o princípio da variação que consta, não a escolha de uma escala particular (REVEL, 1998, p. 20).

Os trabalhadores estudados nas páginas a seguir deixaram vestígios, sinais e rastros, intensamente explorados em instituições arquivísticas físicas e digitais, que me possibilitou

¹⁶ Partindo dos livros de matrículas, encontramos cerca de 150 habilitações de casamento de trabalhadores que atuaram no setor de transportes urbanos de Santa Maria. Organizamos as informações em um banco de dados e a partir dele foi possível compreender outros aspectos sobre as experiências daqueles sujeitos, como as redes que se constituíam através de laços familiares e de amizade, assim como outras ocupações sócio-profissionais adotadas por aqueles sujeitos.

¹⁷ Construimos um banco de dados que foi alimentado com cerca de 1000 recibos de serviços prestados para a Intendência Municipal entre os anos de 1913 e 1930. Esses recibos possuem inúmeras potencialidades, a partir deles conseguimos acessar outros nomes que não estavam nas matrículas, compreender elementos como a remuneração daqueles trabalhadores, assim como identificar os passageiros e os tipos de serviços que eram desempenhados.

¹⁸ *Ibid*, p. 16.

¹⁹ *Ibid*, p. 23.

acessar aqueles sujeitos em diferentes contextos das suas trajetórias e, assim, (re)construir e dar racionalidade ao emaranhado de informações acessadas, evidenciando aspectos importantes das experiências vividas e compartilhadas entre aqueles trabalhadores. O “nome” tem grande peso nessa *operação historiográfica*, pois ele surge como um guia, que direciona às diferentes fontes, conecta os sujeitos e nos proporciona a construção de densas redes sociais, relações e estratégias (GINZBURG; PONI, 1989; LEVI, 2000)²⁰.

O primeiro capítulo desta dissertação teve como objetivo compreender o desenvolvimento urbano de Santa Maria e a alteração da paisagem da cidade relacionada ao setor de transportes nas primeiras décadas do século XX. Evidenciou-se a importância da Viação Férrea para o crescimento de Santa Maria e, além disso, para a dinâmica do trabalho nos transportes urbanos. Analisei, sobretudo, os ofícios, requerimentos e correspondências presentes nos fundos da Intendência Municipal no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, além de recortes de jornais e processos criminais. Essas fontes foram fundamentais para o entendimento da quantidade de veículos em circulação na cidade, os acidentes, reclamações, negociações e conflitos estabelecidos entre os cidadãos e o poder municipal, além de nos oferecer subsídios muito importantes para construção de um panorama dos transportes municipais e as mudanças físicas e sociais advindas das transformações tecnológicas daquele período.

O segundo capítulo teve como objetivo traçar um perfil social dos carroceiros, boleiros e chauffeurs, utilizando como base o livro de matrículas dos trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria, que corresponde aos anos de 1924 a 1928. Mas, além disso, foram feitas reflexões sobre os tipos de relações de trabalho que se estabeleceram entre os trabalhadores e empregadores, assim como as diferentes maneiras com que aqueles sujeitos acessavam o seu meio de trabalho, ou seja, os veículos. Utilizei como fontes, além das matrículas: habilitações de casamento, jornais, processos criminais e fotografias, que ajudaram a compreender aspectos sobre o cotidiano do trabalho e alguns conflitos envolvendo trabalhadores brancos e negros. As fotografias anexadas nos livros de matrículas tiveram um papel muito importante nesse capítulo, pois proporcionaram uma reflexão acerca da utilização delas como ferramenta para identificar as cores dos trabalhadores estudados, diante do

²⁰ GINZBURG, Carlo. *O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico*. In: *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa/Rio de Janeiro: DIFEL/Bertrand Brasil, 1989. p. 169-178.
LEVI, Giovanni. *A Herança Imaterial. Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

apagamento da cor em grande parte da documentação da Primeira República. Mais do que a identificação dos trabalhadores, as imagens nos oferecem uma percepção das fisionomias, postura, vestimentas, enfim, uma construção daquilo que aqueles sujeitos quiseram materializar e delegar para a posteridade, mesmo que esse não fosse o objetivo principal naquele momento.

Por fim, o terceiro e último capítulo teve como objetivo compreender as experiências dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria, suas formas de organização e conflitos. Para isso, partimos da análise da sociedade União Beneficente dos Chauffeurs fundada em 1926, para entender a maneira como aqueles trabalhadores se organizavam - suas greves e demais negociações estabelecidas com o poder municipal. Além disso, foi estudada a relação dos trabalhadores com as associações negras da cidade, uma vez que foram localizados cerca de trinta trabalhadores do setor de transportes de Santa Maria em clubes sociais e irmandades religiosas, cujas pesquisas de Franciele Rocha de Oliveira (2016; 2017) e de Ênio Grigio (2016) foram fundamentais para a localização daqueles sujeitos. Identifiquei dois trabalhadores negros que atuavam tanto em organizações de classe como em organizações negras, Manoel Ignácio Rodrigues e Nicanor Ignácio dos Santos, essa dupla “militância” constatada por Beatriz Loner (1999) nas cidades de Rio Grande e Pelotas, ajuda a trilhar um caminho de reflexão na qual o associativismo negro e de classe possui um lugar importante nas articulações daqueles trabalhadores.

Buscou-se também, nesse capítulo, identificar a mobilidade espacial daqueles trabalhadores, seus movimentos migratórios, sobretudo internos, nos quais acompanharam de certa forma os caminhos da ferrovia. Outras trajetórias serão exploradas com base nos conflitos entre aqueles sujeitos nos quais os marcadores de raça e gênero estavam em evidência, o que nos abre margem para refletir a construção das masculinidades no setor de transportes urbanos.

Utilizei para a construção deste capítulo fontes como: processos criminais, jornais, registros de batismo e óbito, cartas de alforria, inventários, além de um banco de dados que construímos com 150 habitações de casamentos de carroceiros, boleiros e chauffeurs, que encontramos tendo como base os nomes nos livros de matrículas. Essas habitações de casamento, serializadas, nos proporcionam a reflexão das redes constituídas através dos matrimônios, além de nos darem acesso aos locais de origem daqueles trabalhadores e as profissões que desempenhavam antes e depois de trabalharem no setor de transportes da cidade.

2. CAPÍTULO 1: O SETOR DE TRANSPORTE E A MODIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA DE SANTA MARIA

2.1 Considerações iniciais

O jornal *A Razão*, na edição de 14 de Setembro de 1974²¹, realizou uma matéria sobre a “profissão carroceiro”, a qual ocupava uma página inteira. A notícia destacou que até aquele momento, resistiam em Santa Maria “três pontos de carroças” que faziam frete. O mais central de todos, localizava-se no fim da Rua Dr. Bozano “nos fundos do Mercado Itaimbé”, sendo que eram dez carroças que disputavam os poucos fretes que apareciam. Sentados nos banquinhos ou pedras, os carroceiros faziam uma roda de conversa no terreno baldio, onde esperavam seus fregueses. Inúmeras preocupações assolavam aqueles trabalhadores - “Agora tem quatro ou cinco caminhonetes que estragam nossa situação, as lojas não querem mais nos dar serviço” - Dizia Derli, carroceiro, com 35 anos de idade, pai de oito filhos, para quem deveria levar o alimento assim que chegassem em casa com a sua carroça.

O carroceiro Derli, fazia algumas previsões, alertando que se a situação continuasse a mesma “em cinco anos as carroças não teriam mais vez”. No âmago das suas aflições, aquele trabalhador reiterou as mesmas queixas daqueles que o precederam no passado, reclamando dos poucos rendimentos e do alto custo de manutenção dos animais e de seus veículos. A maioria pensava em mudar de ofício, entretanto, o carroceiro Alcibiades, com 45 anos e cinco filhos, segundo o jornal, era um dos poucos que acreditavam no trabalho com as carroças, ele destacava: “carroceiro não morre de fome, depois vamos para as vilas; não mudo de profissão”. Para Alcibiades a solução seria a prestação de serviços nas regiões periféricas de Santa Maria, já que na área central da cidade, as caminhonetes e caminhões dominavam os serviços de fretes e a maioria dos estabelecimentos não aceitava mais os serviços dos carroceiros.

A falta de seguridade social, o preconceito e a “desunião” foram elementos levantados por Adalberto, a quem todos chamavam de “líder”, tinha 36 anos de idade e sete filhos, repetia a frase: “cada um quer arrancar o olho do outro”. Anselmo, com 60 anos, usava uma bengala por ter um defeito na perna, apenas ouvia a conversa, depois resolveu pedir para o jornalista: “o senhor poderia tirar uma foto da minha carroça?”. Questionados sobre quem seria o melhor condutor, Derli respondeu: “Ninguém pode dizer que dirige melhor, cada um tem seu jeito, ninguém dirige igual. Mas todos dirigem bem”. Naquele momento subindo o

²¹ A Razão. 14 de Setembro de 1974. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

terreno baldio a passos lentos e sôfregos vinha um velho, “Derli aponta pra ele; ergue a cabeça e sorri: É meu pai, tem 68 anos e também é carroceiro”.

A Santa Maria na qual o carroceiro pai de Derli nasceu era de longe aquela onde as carroças não eram muito demandadas. “Derli-pai” veio ao mundo nos primeiros anos de 1900, dependendo da sua cor, teria que travar grandes batalhas para existir naquela cidade, onde a “raça” era um elemento de diferenciação social e a abolição da escravidão um fator muito recente. Tanto “Derli-pai”, quanto o velho Anselmo, cresceram ouvindo o ranger das carroças e dos carros puxados por cavalos; conviveram com as sujeiras das ruas e com o espanto que os automóveis causaram em seus primeiros momentos de circulação nas avenidas da cidade.

Nossos dois personagens, ainda crianças, vivenciaram a cidade se transformar; assistiram a abertura das vias, os edifícios tornando-se cada vez maiores e pessoas das mais diversas origens adentrando na cidade - era possível ouvir diferentes línguas e sotaques. Talvez “Derli-pai” ou Anselmo tenham trabalho tratando os animais nas cocheiras junto com o menor Waldemar Oliveira por volta de 1916²², ou lavaram os autos e encheram pneus ao lado de Miguel dos Santos²³, quem sabe viram passar à galopes o velho carroceiro José Francisco do Nascimento²⁴ pelas ruas da provinciana Santa Maria. Se presenciaram isso? Não sabemos, mas imaginar ajuda a reconstruir o espaço em que esses sujeitos estavam inseridos, refletir e problematizar as mudanças que ocorreram em nosso *locus* de estudo.

O objetivo deste capítulo é entender o processo de desenvolvimento de Santa Maria no final do século XIX e início do século XX, compreendendo de que maneira o setor de transportes influenciou na alteração da paisagem urbana. Serão abordados aqui, aspectos sobre o ordenamento físico e social da cidade e as mudanças “tecnológicas” que se fizeram presentes com a inserção dos automóveis no cotidiano dos cidadãos.

²² José Francisco do Nascimento foi um carroceiro e ex-escravizado, cuja trajetória foi estudada por Franciele Oliveira (2017).

²³ Waldemar Oliveira foi um jovem trabalhador que atuava na Cocheira Bopp em Santa Maria no ano de 1916, era enteado do boleiro João Pimentel e testemunha de um processo criminal estudado por mim (RODRIGUES, 2021) em um conflito envolvendo seu padrasto e o boleiro Clarimundo Pinto de Menezes. Na época do conflito Waldemar Oliveira possuía 10 anos de idade.

²⁴ Miguel dos Santos foi também um jovem trabalhador, que desde muito cedo atuava ao lado dos chauffeurs lavando automóveis e enchendo pneus. Na década de 1930 começou a atuar como chauffeur, contudo em 1937 foi vitimado por seu colega de trabalho Januário Bicca. Esse conflito foi explorado em (RODRIGUES, 2021) e será novamente analisado nos próximos capítulos da dissertação.

2.2 A Santa Maria da Boca do Monte, sua gênese e desenvolvimento urbano

Antes de adentrar na discussão sobre o setor de transportes, é preciso recuar mais ainda no tempo para compreender a formação de Santa Maria. Localizada na região central do Rio Grande do Sul, a localidade tem indícios de ocupação humana desde pelo menos 2000 anos antes do presente por indígenas de diferentes etnias (MACEDO, 2012, p. 19). Já a ocupação ibérica nesta região remonta à segunda metade do século XVII, através das “reduções guaraníticas do Tape”²⁵. No meio dos conflitos entre as Coroas portuguesa e espanhola pela a garantia da posse daquelas terras ao sul da América, através do tratado firmado em 1777, conhecido como “Tratado de Santo Ildefonso”, comissões militares demarcadoras adentravam naquela localidade para assegurar os limites entre os dois impérios coloniais, dando-se nas terras do sesmeiro padre Ambrósio José de Freitas o assentamento do acampamento militar e a formação de um povoado (BIASOLI, 2010; GRIGIO, 2016; BECKER, 2020).

Com o avançar do século XIX, um pequeno povoado foi se desenvolvendo naquela paragem, uma capela foi construída, assim como uma praça; duas ruas cortavam o “vilarejo”, a Rua do “Acampamento” e a Rua Pacífica²⁶. Daniela Vallandro de Carvalho (2005, p. 40), explora alguns números sobre a população de Santa Maria, através de um relatório do então Presidente da Província, Joaquim Antão Fernandes Leão em 1859, no qual consta que “lá existiam 5.110 pessoas, sendo que 4.124 eram livres, 20 libertos e 966 escravos²⁷”. Cerca de 20% da população de Santa Maria naquele período era escravizada, sendo que esse número poderia ser maior, por conta da sub-representação e limitações dos trabalhos estatísticos da época.

Letícia Guterres (2013), ao estudar as famílias escravas em Santa Maria entre os anos de 1844 e 1882 destaca o levantamento da população livre e escravizada na cidade com base no censo de 1872. A autora também utilizou de um amplo conjunto de fontes paroquiais como batismos, casamentos e óbitos, a fim de compreender os movimentos demográficos daquela população, confirmando o crescimento e o caráter populacional heterogêneo de Santa Maria de meados do século XIX. De acordo com o censo de 1872, a população total de Santa Maria naquele período era de 8.258 pessoas, sendo que 7.054 (85,4%) eram livres e 1.204 (14,6%)

²⁵ *Idem.*

²⁶ De acordo com Daniela Vallandro de Carvalho (2005, p. 40), a rua Pacífica mais tarde torna-se a rua do Comércio, demarcando a importância daquela como uma via comercial da cidade.

²⁷ RPP, Joaquim Antão Fernandes Leão, 1859, AHRS – A7. 06 em (Carvalho, 2005, p. 40).

escravizadas. Se compararmos esses dados com aqueles fornecidos pelo relatório do Presidente da Província em 1859, percebemos um aumento da população livre da cidade em 71%. A população escravizada por mais que tivesse aumentado 24% durante esse mesmo período, diminuiu percentualmente em relação à população total, de 18,9% para 14,6% (GUTERRES, 2013, p. 33).

O censo de 1872 nos apresenta alguns dados interessantes acerca do perfil racial da população de Santa Maria naquele período, de acordo com o levantamento a população livre e escravizada foi classificada em quatro categorias raciais: *brancos*, *pardos*, *pretos* e *caboclos*²⁸.

Tabela 1. População de Santa Maria, 1872

	Branco	Pardos	Pretos	Caboclos	Total
População	4268	1380	1257	1323	8228
Percentual	51,9%	16,8%	15,3%	16,1%	100%

Fonte: Recenseamento do Brasil em 1872 - Rio Grande do Sul - Paróquia de Santa Maria da Boca do Monte. Tabela retirada de Ênio Grigio (2016, p. 92).

Os dados do levantamento estatístico nos indica um perfil heterogêneo da população de Santa Maria, estando longe de ser “singularmente alemã”, como o que foi relatado por viajantes europeus que adentravam naquela localidade²⁹. A população branca representava quase 52%, contudo se somarmos o percentual de não brancos, ou seja, os pretos, pardos e caboclos³⁰, temos o resultado de 48% da população que não era considerada *branca*.

Santa Maria possuía uma fronteira agrária aberta nas áreas florestais, que eram ocupadas por lavradores nacionais produtores de alimentos. Nas zonas de campo, ao sul do município, a fronteira agrária estava em processo de fechamento desde meados do século XIX, ou seja, as terras estavam quase que totalmente ocupadas por produtores rurais. Sendo assim, as principais atividades econômicas naquele momento em Santa Maria giravam em torno da pequena pecuária, agricultura e o comércio local (FARINATTI, 1999; KULZER,

²⁸ É importante ressaltar que o censo de 1872 não faz referência à população liberta.

²⁹ No ano de 1858 em passagem a Santa Maria, o viajante alemão Robert Avé-Lallemant, comparou a localidade como uma “bonita aldeia suíça” ressaltando-a como “singularmente alemã” (MARCHIORI; NOAL FILHO, 2008, p. 48).

³⁰ Segundo Ênio Grigio (2016, p. 92) destaca que de acordo com o formulário que o recenseador deveria preencher, a “designação cabocla” referia-se àqueles da “raça indígena”. O autor dialoga com Marco Antônio Both da Silva (2014) o qual destaca que o termo caboclo foi utilizado no Rio Grande do Sul em referência a um “tipo camponês pobre mestiço”, que praticava alguma espécie de agricultura de subsistência.

2009). Por conta do posicionamento geográfico da cidade, no centro da província, aquele local era ponto de passagem de viajantes e carreteiros, conectando os principais centros comerciais da época que eram Rio Pardo e Porto Alegre (CARVALHO, 2005). Além da população nacional vinda de outras regiões do Rio Grande do Sul e de outras províncias do Império, a cidade também foi constituída por imigrantes europeus, sobretudo alemães no início da sua povoação, processo que remonta desde a década 1820, com o estabelecimento dos “soldados contratados” para atuarem na Guerra da Cisplatina, mas com o fim do conflito muitos fixaram-se em Santa Maria (NICOLOSO, 2013, p. 33).

Fabricio Nicoloso (2013), ao estudar o “fazer-se” das elites germânicas em Santa Maria, destaca as estratégias e redes de relações dos imigrantes que adentraram na região, procurando estabelecerem-se através de vínculos familiares e econômicos com os membros da “elite nacional”. O autor destaca que esses aqueles sujeitos vindos do além-mar, encontraram na cidade estruturas hierarquicamente demarcadas e toda uma rede clientelista envolvida na prestação de favores em busca de proteção, que conectava o poder local ao provincial. Os imigrantes alemães analisados por Nicoloso, ao longo do século XIX, estabeleceram-se na cidade atuando profissionalmente na maioria dos casos como “negociantes”, “artesãos” e “proprietários”, muitos exploraram a mão-de-obra escravizada, o que vai de encontro ao que propagava uma historiografia tradicional que ressaltava que esses sujeitos eram “alheios à escravidão”. Envolto nas relações de poder, os imigrantes alemães de Santa Maria se apropriaram das regras já estabelecidas naquela sociedade, na qual a diferenciação era ligada à origem social e étnica, sendo assim, possuir pessoas escravizadas os aproximariam da elite.

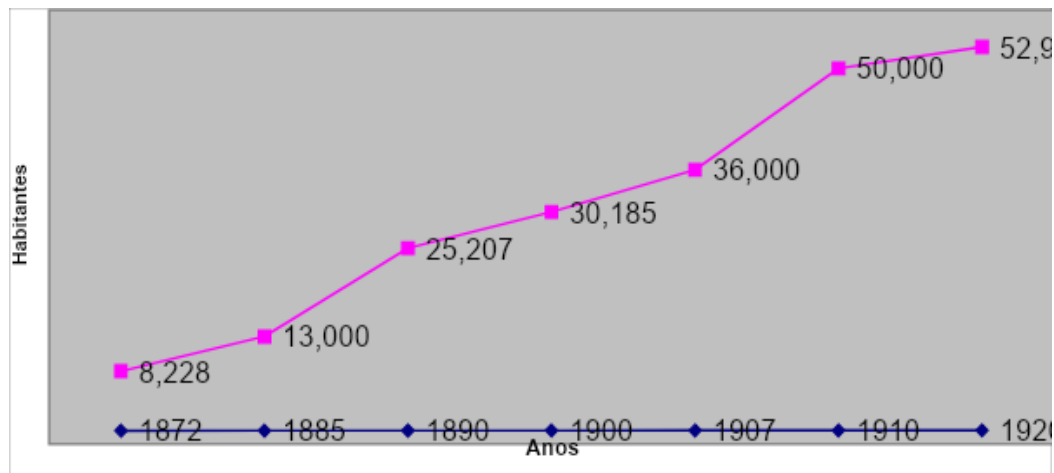
Com o avançar do século XIX e na virada para o XX, Santa Maria cresceu no número de habitantes, o que acompanhou também uma importante mudança de cunho econômico, político e social no Rio Grande do Sul e no Brasil como um todo. A abolição da escravidão em 1888 e o advento da República em 1889 ocasionaram transformações naquela sociedade. De acordo com Sandra Pesavento (1990, p. 11), a República emergia como um “regime político que melhor encarnava as propostas de progresso naquela sociedade”. Ou seja, houve uma mudança no imaginário da elite dirigente do país, processo que foi percebido com maior duração no Rio Grande do Sul, sob o comando o Partido Republicano Rio-grandense, com base nas ideias positivistas de um Estado Republicano autoritário, que procurava afastar-se de tudo aquilo que representava o “atraso da monarquia”. Buscava-se instaurar no Brasil um período de “modernidade” e “prosperidade” econômica, tecnológica e política, assentado numa espécie de “projeto burguês” para o país. Entretanto, em âmbito nacional essas ideias

foram rapidamente substituídas por uma concepção de República calcada nas oligarquias, fortemente coronelista e agroexportadora já desde os primeiros anos do “novo regime”.

Em 1885 a cidade de Santa Maria recebe os primeiros trilhos, pelos quais passariam mais tarde grande parte do Capital que circularia pelo Rio Grande do Sul. Já no início do século XX, a cidade se consolidou como um importante entroncamento ferroviário, por conta do seu posicionamento geográfico. Muitos estudiosos de Santa Maria destacam a centralidade da ferrovia para o crescimento e desenvolvimento da cidade, que aos poucos perdia o “bafio do provincialismo” e despertava o interesse de investidores, comerciantes e populares, esses últimos buscavam melhores oportunidades de emprego. Maria Medianeira Padoin (2010) destaca que o período que corresponde à fundação da Viação Férrea até meados da década de 50 do século XX, foi marcado por “um grande surto de desenvolvimento social, econômico, cultural e populacional”.

As ferrovias, que desde a segunda metade do século XIX foram implementadas no Brasil, constituíam um movimento maior ligado a uma expansão tecnológica e ao desenvolvimento do capitalismo, emergindo como o principal meio de transporte da época. Longe de ter apenas uma função econômica, as estradas de ferro serviram para a circulação de ideias, crenças, sentimentos e costumes (BORGES, 2011, p. 28). Além disso, serviram para integrar as cidades interioranas com as capitais e as regiões portuárias e facilitar a mobilidade e comunicação entre as mais afastadas regiões do país. Robério de Souza (2007) ao estudar as experiências dos trabalhadores na estrada de ferro na Bahia, destaca o importante papel da ferrovia no desenvolvimento das cidades no sertão baiano, as quais se dinamizaram não apenas economicamente, mas culturalmente. Aqueles pequenos vilarejos que foram cortados pelas estradas de ferro modificaram-se de forma física e social, para atender as demandas da circulação de pessoas e mercadorias.

Daniela Vallandro de Carvalho (2005) evidencia o crescimento de Santa Maria, através da construção de um gráfico sobre o aumento populacional da cidade entre os anos de 1872 a 1920:

Gráfico 1. População de Santa Maria 1872-1920

Fonte: Gráfico retirado de (CARVALHO, 2005, p. 53)

É importante prestarmos atenção ao crescimento da população da cidade que se deu entre os anos de 1885 (período em que foi inaugurada a malha férrea na cidade) e 1890, nos quais a população de Santa Maria teve um aumento de 93,9%. Os anos seguintes foram marcados pela consolidação da ferrovia “período em que estavam sendo estabelecidos todos os traçados da linha férrea, entre 1885 a 1900, em um intervalo de 15 anos, a população de Santa Maria passou de 13.000 para 30.185 habitantes, perfazendo um aumento de 132,19%” (CARVALHO, 2005, p. 55). É preciso fazer algumas ressalvas diante dos dados apresentados pela autora. Reconhecemos que houve um importante crescimento no número de habitantes em Santa Maria nesse período. Contudo, os dados que ela apresenta, sobretudo para os anos de 1885, 1907 e 1910, não provêm dos censos nacionais e sim de fontes, como por exemplo, relatos de viajantes, que podem ser imprecisas e não confiáveis. É necessário destacar, por fim, que o incrível aumento que ocorreu entre os anos de 1885 e 1890 tenha levado em conta a contagem do Núcleo Colonial de Silveira Martins como parte da população do município³¹.

Em 1898 a diretoria do *Compagnie Auxiliare des Chemis de Fèr du Brèsil* assume o controle da rede ferroviária do Rio Grande do Sul até 1920. Em 1903 deu-se a construção da Vila Belga, que foi um conjunto populacional, no qual ficariam alojados alguns dos funcionários da companhia - principalmente belgas e franceses - juntamente com suas famílias (FLÔRES, 2005; PADOIN, 2010; GRUNEWALDT, 2010). Com a instalação dos escritórios da companhia em Santa Maria e a construção das oficinas na cidade e no KM 3,

³¹ *Ibidem*.

assim como, a criação em 1913 da Cooperativa de Consumo dos Empregadores da Viação Férrea, a cidade ganhou cada vez mais importância econômica.

Maria Medianeira Padoin (2010, p. 328) destaca uma série de empreendimentos que começaram a ser dinamizados através do estabelecimento da ferrovia em Santa Maria. Uma indústria local que, segundo a autora, estava principalmente voltada a matérias-primas agropecuárias, como por exemplo, as fábricas de vinho, de farinha de mandioca, de melão e de fumo. Mas, também desenvolvia materiais manufaturados como móveis, malas e carruagens, dentre os inúmeros estabelecimentos voltados ao comércio como padarias, casas comerciais de secos e molhados e casas de calçados. A autora ressalta que “a ferrovia propiciou um acúmulo de capital à classe empresarial e rural local, especialmente a comercial. A indústria local vivia em função do comércio e, esta atividade, se sustentava, primordialmente com a Viação Férrea”³².

Silvana Grunewaldt (2010), ao analisar o processo de modernização urbana de Santa Maria no início do século XX, destaca uma série de medidas adotadas pela municipalidade a fim de enquadrar a cidade na ordem burguesa que se estabelecia. A autora ressalta que houve nessas medidas princípios de modernização da paisagem urbana, através do alargamento das ruas, limpeza, ordenação e higienização dos ambientes públicos, muito embora “não existisse na cidade um projeto remodelador e civilizatório organizado, tal qual o do Rio de Janeiro”³³. Os primeiros estabelecimentos bancários chegaram a Santa Maria por volta da década de 1910 e importantes obras foram desempenhadas, como o prolongamento e alargamento da Avenida Rio Branco (1912) e a abertura da Avenida Borges de Medeiros (1913). Foram construídos espaços onde a população pudesse desfrutar do lazer e de práticas recreativas, como praças, cafés, cinema e clubes sociais. Grunewaldt atribui ao processo de crescimento da cidade, além da importância da Viação Férrea, o papel do Primeiro Regimento da Cavalaria da Brigada Militar fundado em 1892 e a criação do Sétimo Regimento da Infantaria em 1908, tendo trazido grandes contingentes de pessoas para residirem na cidade³⁴.

Santa Maria chegou ao século XX como uma cidade importante - no contexto do interior do estado - no que diz respeito à logística, comércio e ao aspecto militar, sendo esse último fator relacionado à importância do exército e da Brigada Militar no cotidiano cidadão. Entretanto, nos cabe uma pergunta importante: onde estavam os pobres da cidade e em quais locais atuavam? Entender isso nos ajuda a compreender os tensionamentos e a configuração

³² *Idem.*

³³ *Ibid*, p. 339.

³⁴ *Ibid*, p. 337.

do espaço urbano, os embates e perspectivas de sujeitos de carne e osso que ajudaram a construir Santa Maria, mas encontram-se invisíveis na memória da cidade. Através desses questionamentos conseguiremos compreender também os sujeitos que fazem parte dessa pesquisa, os trabalhadores que atuavam no setor de transportes da cidade, embora uma reflexão mais aprofundada será desenvolvida nos capítulos subsequentes.

Concordo com Daniela Vallandro de Carvalho (2005) quando ela destaca que por mais que Santa Maria tenha passado por um processo de urbanização no início do século XX, havia um entrelaçamento entre o urbano e o rural “principalmente intermediado pelos populares que em seu trânsito constante ligavam culturalmente campo e cidade”³⁵. A autora, ao analisar as animosidades e solidariedades entre os populares através de uma abordagem qualitativa e quantitativa de processos criminais, conseguiu traçar perfis de réus, vítimas e testemunhas envolvidas em conflitos tanto no ambiente urbano como rural de Santa Maria. Ao ressaltar as ocupações dos sujeitos arrolados nos processos criminais, a autora dá ênfase à predominância de jornaleiros:

Assim, o principal atrativo urbano parecia estar vinculado diretamente a maior comercialização da agricultura produzida nas zonas mais afastadas, trazendo para a cidade vislumbres de culturas populares vinculadas ao universo rural. Porém, a cidade também surgia como um local onde a facilidade de se conseguir um emprego parecia se ampliar concomitante com o crescimento da cidade. Assim, muitas das pessoas que se deslocavam do meio rural para a cidade transformaram-se em jornaleiros, atividade remunerada era realizada por jornal, isto é, por um tempo determinado, geralmente curto e que não carecia de qualquer especialização. Esta profissão é muito presente em nossas fontes e de maneira muito significativa demonstra como as atividades rurais (agricultura principalmente) e urbanas (desempenhadas sob jornal) combinavam-se, sendo exercidas alternadamente (CARVALHO, 2005, p. 73-74).

Além de jornaleiros, há presença de carpinteiros, pedreiros, sapateiros, militares, entre outras categorias sócio-profissionais que atuavam na cidade. Gabriela Rotilli dos Santos (2021), ao estudar as mulheres pobres no ambiente urbano de Santa Maria, nos oferece importantes subsídios para pensar esses sujeitos a partir dos livros de entrada dos pacientes no Hospital de Caridade. De acordo com Daiane Rossi (2018, p. 163-164) a fundação do Hospital de Caridade em 1903 deveu-se a toda uma rede de relações entre os médicos Nicolau Becker Pinto e Astrogildo de Azevedo, envolvendo tanto a administração municipal, da ferrovia e as relações estabelecidas com outros membros da elite da cidade. O objetivo seria construir em Santa Maria uma instituição capaz de colocar em prática as ações correspondentes à saúde e assistência pública que vinham ocorrendo em outras regiões do Rio Grande do Sul, como em Porto Alegre.

³⁵ CARVALHO, 2005, p. 37

Gabriela Rotilli dos Santos apresenta dados importantes para compreendermos não apenas as ocupações da população pobre de Santa Maria, mas também a reflexão através de uma perspectiva interseccional que leve em conta as categorias de gênero e raça. Através das informações apresentadas por Santos, é possível compreender um perfil socioprofissional da população pobre de Santa Maria atendida pelo Hospital de Caridade no início do século XX. Se para os homens as ocupações que mais se repetiam era a de “jornaleiro” e “agricultor”, seguida por “trabalhador” e “operário”, para as mulheres esse universo de trabalho era um pouco mais restrito, sendo que prevalecia a categoria de “serviços domésticos”, seguida por “cozinheira”, “lavadeira” e “criada”³⁶. Os registros hospitalares analisados pela autora possuem campos importantes para refletir sobre o perfil racial dos trabalhadores e trabalhadoras que deram entrada naquela instituição. A autora observa que dentre os registros masculinos:

Dos designados brancos, 19,75% são jornaleiros, 17,08% agricultores e 8,78% trabalhadores, indicando que estariam mais bem distribuídos entre o ambiente rural e urbano — não excluindo a hipótese de agricultura ser uma das atividades desempenhadas por jornada. Dos não brancos, entre pardos, temos: 35,31% jornaleiros, 3,4% agricultores e 14,26% trabalhadores; entre pretos, são: 29,64% jornaleiros, 4,44 agricultores e 18,95% trabalhadores; e Indiáticos, se apresentam: 18,38% jornaleiros, 5,75% agricultores e 25,79% trabalhadores. Deste modo, é evidente das ocupações, ao menos na amostragem populacional que o HCSM nos permite ver, o trabalho no campo era majoritariamente um espaço dos designados brancos, e que profissões como trabalhadores e jornaleiros têm predominância não-branca. Estes resultados talvez indiquem uma racialização não somente dos labores, como também dos espaços da cidade (SANTOS, 2021, p. 92).

Se para os homens não-brancos o trabalho como jornaleiro era o que mais se destacava, para as mulheres a profissão de “serviços domésticos” correspondia a 68,28% dos registros femininos, sendo que desses 34,64% eram de mulheres brancas, 31,76% pardas, 23,13% pretas e 3,62% indiáticas³⁷. Mesmo que o percentual de mulheres brancas tenha sido o maior, relacionado às outras designações raciais, se somarmos os registros de mulheres não-brancas observamos que 58,49% das mulheres que atuavam na profissão de “serviços domésticos” não eram brancas. A autora, apoiada nos estudos de Paulo Moreira (2009), destaca que a categoria de “serviços domésticos” englobava uma série de atividades desenvolvidas na manutenção diária das residências, tendo servido com o mesmo objetivo da categoria de “jornaleiro” para os homens, “estes serviços domésticos parecem ser prestados para terceiros, enquanto aquelas mulheres casadas que trabalhavam em suas próprias casas

³⁶ SANTOS, 2021, p. 90-93

³⁷ Outras designações 5,86% e registros ilegíveis 0,95%.

apareciam como *vivendo de seu trabalho* ou *emprego doméstico*” (MOREIRA, 2009, p. 233 *apud* SANTOS, 2021, p. 93).

Além das ocupações, outros importantes dados analisados por Santos são aqueles que dizem respeito aos locais de residência das enfermas e enfermos pobres que deram entrada no Hospital de Caridade. A autora aglutina os dados dos locais de residência dos pacientes juntamente com as respectivas designações raciais, sendo assim, percebemos que entre mulheres e homens não-brancos a maioria residia no 1º Distrito de Santa Maria relativamente próximos ao Hospital de Caridade³⁸. Por conseguinte, conseguimos delinear um perfil dos trabalhadores e trabalhadoras pobres da cidade, no qual é composto majoritariamente por homens que desempenhavam trabalhos como jornalheiros e mulheres que atuavam no serviço doméstico, para si ou para terceiros. Desses, a maioria residia no “perímetro urbano” e eram não-brancos (categoria utilizada para agrupar as outras designações raciais apresentadas nas fontes hospitalares). De acordo com Sandra Pesavento:

A emergência do mundo urbano, dimensão social onde melhor se configura a realização do capitalismo, implica um duplo processo de integração e confinamento dos subalternos. Por um lado, a concentração de capitais e a reordenação das atividades produtivas exigem o engajamento do trabalhador - o despossuído da urbe, que tende a ser absorvido nas fábricas nascentes ou nos setores de serviços necessários à vida urbana; por outro lado, este contingente proletário é confinado a determinadas zonas do espaço urbano, as que circundam as fábricas, as mais distantes, mais baixas e insalubres (PESAVENTO, 1994, p. 11).

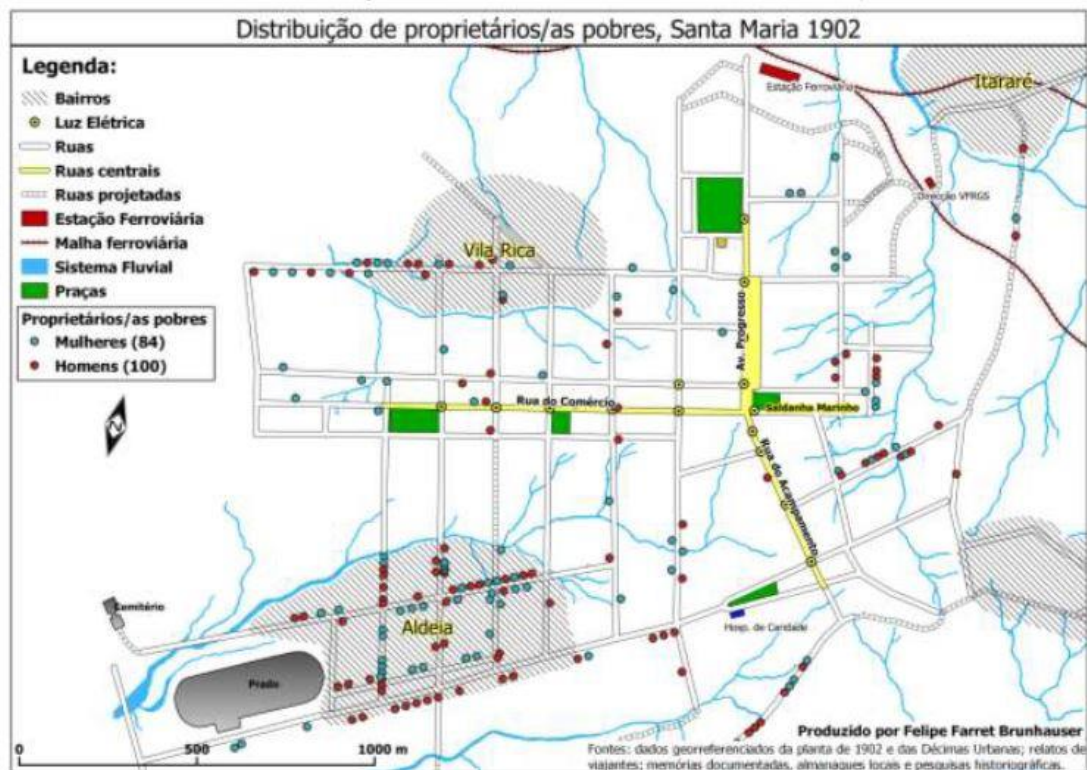
Felipe Farret Brunhauser (2021), ao estudar as lutas por moradia em Santa Maria durante o pós-Abolição, nos oferece reflexões interessantes para compreendermos a configuração do espaço urbano da cidade, diante da formação dos bairros populares de Santa Maria. O autor destaca as estratégias adotadas por negras e negros, nacionais brancos e imigrantes pobres, no que diz respeito à conquista e manutenção do direito a moradia. Entre as fontes consultadas para desenvolver o trabalho, Brunhauser ressalta o uso dos registros da Décima Urbana, registros dos pacientes pobres do Hospital de Caridade, atas da Câmara, correspondências, entre outras documentações as quais foram necessárias para compreender a distribuição do espaço urbano de Santa Maria.

Para entender esse processo, o autor dialoga com Octávio Becker Neto (2020), na medida em que esse último estudou as estratégias de imigrantes alemães nas concessões fundiárias durante o século XIX em Santa Maria. Nesse ínterim foi possível observar uma rede que envolvia proteção e solidariedade entre membros da elite germânica da cidade, que

³⁸ *Ibid*, p. 77.

através das sessões na Câmara municipal, privilegiava os pedidos de seus patrícios no que dizia respeito aos aforamentos de terrenos. Uma estratificação social de Santa Maria referente à ocupação do seu espaço urbano foi possível de ser observada, o que acompanha, por conseguinte, na racialização desses espaços. Se por ora a ocupação da região central da cidade era dificultada para negros e brancos pobres, esses se viram obrigados a ocuparem os “arrebaldes” da cidade, em localidades mais baixas e por vezes “insalubres”, por conta dos terrenos pantanosos e irregulares que eram atravessados por “sangas”, que em períodos chuvosos inundavam as residências e deixaram as ruas intransitáveis³⁹. Felipe Farret Brunhauser construiu um mapa tendo como base a planta da cidade de Santa Maria de 1902, o autor apontou os locais de moradia de homens e mulheres pobres de Santa Maria, utilizando para isso, os registros de impostos prediais das Décima Urbana.

Mapa 1. Aglomerações residenciais de homens e mulheres pobres, em 1902

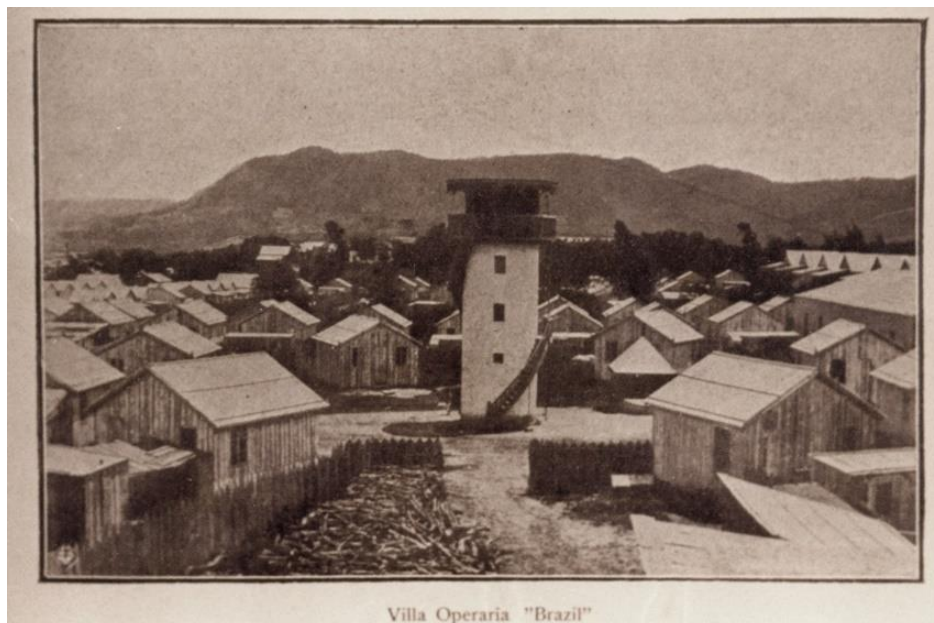


Fonte: dados georreferenciados da Planta da cidade de Santa Maria, de 1902; Registros de impostos prediais da Décima Urbana, de 1902; relatos de viajantes; memórias documentadas e pesquisas historiográficas. Mapa desenvolvido por Felipe Farret Brunhauser e retirado de (BRUNHAUSER, 2021, p. 6).

³⁹ BRUNHAUSER, 2021, p. 7-8

Através do mapa acima, percebemos dois importantes núcleos de habitação da população “proprietária pobre” da cidade; um localizado na “Vila Rica” e outro no bairro “Aldeia”. Brunhauser, assim como outros/as historiadores/as, como Franciele Rocha de Oliveira (2016; 2017) e Ênio Grigio (2016), destacam a ocupação desses espaços da cidade, sendo que a “Vila Rica”, que atualmente corresponde ao bairro do Rosário e do Bomfim, foi palco de importantes organizações negras de Santa Maria, constituídas por pessoas escravizadas e seus descendentes, no final do século XIX e início do XX⁴⁰. Já o bairro Aldeia, de acordo com relatos de memorialistas, surgiu de um agrupamento de famílias guaranis, provenientes das Missões Jesuítas ainda no início do século XIX⁴¹. A partir do georreferenciamento histórico, ferramenta metodológica utilizada pelo autor, é possível compreender como a cidade urbanizou-se de maneira desigual. Praças, luz elétrica e ruas projetadas, encontravam-se na área central da cidade, que na época correspondia a três vias: Rua do Comércio, Rua do Acampamento e Av. Progresso. As demais localidades, ainda careciam de infraestrutura e de melhoramentos urbanos, elementos que vieram décadas depois com a expansão da cidade.

Imagem 1: Vila Operária Brasil



Fonte: MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997.

⁴⁰ GRIGIO, Ênio; BRUNHAUSER, Felipe Farret; OLIVEIRA, Franciele Rocha de; RODRIGUES, Luiz Fernando dos Santos da Silva; LIMA, Taiane Anhanha. **Organizações Negras de Santa Maria**: primeiras associações negras dos séculos XIX e XX. Santa Maria, 2020.

⁴¹ BRUNHAUSER, 2021, p. 8

No trânsito das ruas, na construção das obras públicas, habitando os chalés de madeira da Vila Operária Brasil⁴² e na limpeza urbana, encontravam-se os sujeitos dessa dissertação, muitos egressos da escravidão, outros “brancos” de origem incerta, todos eles pobres. O final da escravidão fez com que projetos de vida, coletivos ou individuais, fossem reconfigurados. Permanecer ou ficar, campo ou cidade, procurar os parentes distanciados através de transações comerciais escravistas ou migrar para um local desconhecido em busca de uma nova vida?⁴³ Para todos esses, Santa Maria estabeleceu-se como um importante atrativo, através da ferrovia, dos quartéis militares, do comércio e da prestação de serviços no espaço urbano e rural.

Todavia, a cidade era um organismo pujante, constituiu-se de mecanismos de poder que eram capazes de estabelecer um controle, ainda que relativo e não absoluto, diante das classes perigosas⁴⁴. Trabalhadores e trabalhadoras, sobretudo, negras e negros, eram aqueles que mais apareciam nas páginas policiais. O controle às “classes perigosas” agia através da legislação punindo a “vadiagem” e demais comportamentos desviantes da moralidade e da ordem burguesa que se instituiu. A municipalidade munia-se dos códigos de posturas, que ditavam quais atividades que poderiam ser desempenhadas no espaço urbano, a forma com que os trabalhadores da cidade deveriam se portar; festividades, vozerios, o descarte de dejetos, construção de casas, enfim, uma organização física e social, que favorecia determinados grupos sociais em detrimento de outros.

Em meio a essas disputas e tensionamentos, o setor de transportes e seus trabalhadores ajudaram a alterar a paisagem urbana de Santa Maria. Carroças, carros, carretas de boi, aranhas e automóveis misturavam-se com as sujeiras e uma mudança de ritmo das ruas. Acidentes, reclamações, conflitos; os veículos e seus animais circulavam carregando pessoas e mercadorias, escoavam os produtos que chegavam de outras localidades pela ferrovia e ajudavam a transportar aquilo que era produzido na cidade para outras regiões do Rio Grande do Sul.

Junto com a inserção dos automóveis em Santa Maria, uma série de mudanças tiveram que ocorrer para atender as demandas daquele que tornou-se um dos símbolos da

⁴² A Vila Operária Brasil foi construída através de um projeto de habitação popular idealizado pelo espanhol Perfecto Leirós, que previa a construção de mais de 180 moradias, ruas calçadas e arborizadas, contudo foram construídos apenas 50 chalés de madeira no quarteirão delimitado pelas ruas Venâncio Aires, Andradas, Barão do Triunfo e Visconde de Pelotas. Muitos desses chalés eram habitados por pessoas negras, sendo que um deles foi sede do clube social negro União Familiar estudado por Franciele Oliveira (2016).

⁴³ Walter Fraga, 2006.

⁴⁴ Sidney Chalhoub, 1986.

modernidade. Bombas de gasolina e oficinas mecânicas ganhavam cada vez mais espaço diante das cocheiras; os veículos de tração animal assistiam o começo do fim daquela era puxada no lombo dos animais e no chicote dos carroceiros. O velho Anselmo e o pai de Derli participavam daquilo e resistiram ao longo das décadas que iriam se passar. Embora ontem eu tenha passado por um carroceiro com seu cavalo magro e trôpego, na antiga Avenida Ipiranga.

É sobre esse processo que será o próximo subcapítulo.

2.3 A cidade em movimento: os transportes urbanos de Santa Maria

Uma extensa historiografia tem se dedicado a estudar as mudanças urbanas no início do século XX. Além das grandes reformas, como aquelas presenciadas em importantes centros urbanos, como no Rio de Janeiro nesse período⁴⁵; a segregação residencial e os tipos de ocupação do território urbano; a moralidade e a preocupação sanitária com a higienização desses espaços⁴⁶. Historiadores e historiadoras têm tomado atenção, ainda que timidamente, às transformações que os transportes urbanos acarretaram nas cidades desde meados do século XIX.

Joaquim José de Aragão *et al* (2001), realiza importantes reflexões sobre o desenvolvimento de um campo específico da historiografia que busca compreender as transformações dos transportes ao longo dos anos. O autor destaca que por muito tempo os setores de transportes, sendo eles marítimos, terrestres ou ferroviários, foram abordados pela historiografia através de uma grande sucessão de eventos dispostos em uma ordem cronológica, muitas vezes sem rigor científico e metodológico⁴⁷. Entretanto, é ressaltada a necessidade de entender os transportes como um fenômeno histórico, que vão influenciar os mais diversos segmentos da sociedade, alterando a dinâmica da vida urbana e as estruturas das cidades. “O transporte é uma infra-estrutura complexa e relacionada, de forma igualmente complexa, com os mais diversos momentos da vida social e seu ambiente natural”⁴⁸, ou seja, estudar os transportes possibilita compreender as relações entre os fatores ambientais e tecnológicos, redes espaciais e culturais das localidades analisadas. Portanto:

⁴⁵ BENCHIMOL, 2008.

⁴⁶ KRAUSE, 2017.

⁴⁷ Os autores dão ênfase para as seguintes obras: (Ferreira Neto, 1974; Stiel, 1984; Vianna, 1949; Coimbra, 1974; Benévolo, 1953; Bittencourt, 1953).

⁴⁸ ARAGÃO *et al*, p. 92.

Trabalhar sistematicamente a História dos Transportes do Brasil exige uma análise multidimensional do fenômeno e seu desenvolvimento, na medida em que não podem ser olvidadas as relações entre o transporte e o desenvolvimento geral da sociedade, nos planos político, econômico, social, tecnológico, cultural e geográfico (ARAGÃO, *et al.*, 2001, p. 95).

Embora nosso foco não seja estudar outras modalidades de transportes desenvolvidas fora do ambiente urbano, as reflexões acima são importantes para dimensionar a centralidade do setor de transportes não apenas sobre o aspecto social e do trabalho, mas também sobre os pontos de vista político e econômico. As cidades brasileiras passaram por transformações no que diz respeito aos transportes, desde meados do século XIX ao início do século XX. Muitas dessas mudanças têm sido amplamente discutidas pela historiografia, como reflexo da transformação da estrutura econômica do país a fim de dinamizar os processos para a construção de uma ordem capitalista.

Por conseguinte, alguns trabalhos têm se dedicado a compreender a modernização dos transportes urbanos pelo Brasil, a fim de entender a configuração destes nas cidades e a alteração da paisagem urbana. Alexandre Macchione Saes (2007) estudou o processo de modernização e concentração dos transportes urbanos de Salvador durante os anos de 1849 a 1930. Destaca as transformações na rede de bondes da cidade, que até 1897 eram movidos por tração animal e a partir daquela data, através da implementação do capital estrangeiro, passou a um sistema de bondes elétricos, que alterou de forma significativa a infraestrutura da cidade. Houve a necessidade de todo um aparato que envolvia uma mudança tecnológica, através da instalação de não somente linhas elétricas, mas também de usinas geradoras de energia⁴⁹. Salvador passava por um processo de modernização durante a Primeira República, sendo a segunda cidade a receber bondes elétricos no Brasil, ficando atrás somente do Rio de Janeiro. Todavia, o impulso modernizador da cidade, levado a cabo por uma elite que concentrava o poder econômico e político, que se aliou às empresas estrangeiras para sustentar o mercado soteropolitano, contrastava-se com a precariedade em que vivia grande parte da população da capital baiana. A expansão do sistema de bondes elétricos oportunizou maior conexão do centro da cidade com os demais bairros, porém as localidades ocupadas pelas elites mantinham alto padrão em comparação com a falta de recursos básicos nos bairros populares.

Maria das Graças do Nascimento Prazeres (2011) também observou esse processo na cidade de São Luís do Maranhão durante a Primeira República. A autora destaca a modernização dos transportes “como a entrada de São Luís do Maranhão para o progresso”, diante da exploração de empresas estrangeiras para a oferta dos serviços de bondes elétricos,

⁴⁹ SAES, 2007, p. 225.

“modificando o espaço urbano, dando um caráter mais dinâmico a cidade”⁵⁰. Outros estudos como a tese de doutorado de João Marcelo Pereira dos Santos (2009) que analisou os trabalhadores da *Light* em São Paulo entre os anos de 1900 a 1935; a pesquisa de Alisson Eugenio (2015), que estudou a modernização e urbanização de Alfenas em Minas Gerais e a dissertação de mestrado de Dhyene Vieira dos Santos (2020) que analisou o setor de transportes urbanos na cidade de Manaus durante os anos de 1899 a 1930; têm suscitado importantes reflexões no que diz respeito a uma descentralização dos estudos sobre os processos de modernização urbana no Brasil e a relevância dos transportes urbanos para a compreensão das mudanças estruturais nas cidades ao longo do século XX⁵¹.

Além dos bondes, outro “veículo da modernidade” e do “progresso” foi o automóvel. Mas são poucos os estudos até o momento que se dedicaram a entender a sua inserção no Brasil e a relação destes com os carros de tração animal no início do século XX. Joel Wolf (2010) em sua obra *Autos and Progress: the Brazilian Search for Modernity*, aponta que a chegada dos automóveis no final do século XIX no Brasil causou uma série de desafios ao *status quo*, na medida em que “para aproveitar a promessa da automobilidade, o país teria que criar uma rede de estradas verdadeiramente nacional, ligando não apenas as grandes áreas metropolitanas, mas também aquelas partes do país consideradas apenas como fronteira”⁵². O autor destaca que além de toda uma mudança na infraestrutura do país para atender as demandas da inserção dos automóveis, os mesmos serviram como uma nova ferramenta de unificação, conectando as capitais litorâneas às regiões interioranas do Brasil. As elites, em prontidão, adotaram aquela invenção como um símbolo do progresso e da modernidade, em comparação a lentidão e sujeira que os carros à tração animal ocasionavam nas ruas da cidade.

Ao emergir como um dispositivo de luxo e de status social para os mais ricos em toda Europa e nas Américas, a chegada dos primeiros automóveis em uma cidade era tida como um evento público, que causava euforia e curiosidade entre a população. Avançando o século XX, já na década de 1930, os automóveis eram elementos consolidados na paisagem urbana das cidades brasileiras, difundiram-se e alcançam outras camadas sociais, na medida em que modelos mais “populares” eram oferecidos e tidos como bens de consumo indispensáveis para

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Não podemos deixar de mencionar as importantes pesquisas de Paulo Cruz Terra (2007;2012) que analisou o setor de transportes urbanos no Rio de Janeiro, desde meados do século XIX ao início do século XX. Assim como, o artigo de João Manuel Casquinha Malaia Santos (2013) que estudou a relação entre os clubes de futebol, ligas e campeonatos com os meios de transportes no Rio de Janeiro no início do século XX.

⁵² WOLF, 2010, p. 6

as “classes médias” urbanas⁵³. Outro estudo sobre a inserção dos automóveis no espaço urbano foi a dissertação de mestrado de Fagner David da Silva (2016), que buscou compreender o desenvolvimento das estradas de rodagem no início do século XX no Rio Grande do Norte e a alteração da paisagem urbana na capital do estado. Além disso, o autor destaca a importância dos automóveis na configuração do território norte-riograndense e as disputas e interesses envolvidos no processo de construção das estradas.

Como foi possível perceber, o processo de modernização urbana atingiu várias localidades do país e as mudanças no setor de transportes refletem um discurso positivo do progresso e ordenamento daquela sociedade. Para analisar essas mudanças em Santa Maria, utilizei um conjunto de fontes que vão desde requerimentos, fotografias, ofícios, correspondências, jornais, levantamentos estatísticos e os códigos de posturas municipais da cidade, que nos oferecem informações relevantes sobre a organização dos transportes, suas transformações ao longo do tempo e os tensionamentos no espaço urbano.

Os Códigos de Posturas Municipais são importantes fontes para compreendermos as dinâmicas da vida urbana, o ordenamento social e o alcance dos poderes municipais na vida dos habitantes das cidades. Além disso, esses códigos são documentos centrais para entender a configuração dos transportes no espaço urbano, a regulamentação e o controle sobre tais atividades na cidade⁵⁴. De acordo com Sandra Pesavento:

[...] As posturas municipais procuraram controlar e pautar aquelas atividades irregulares e independentes, realizadas sem a presença de um patrão e que eram desempenhadas via de regra por egressos do regime servil: o comércio ambulante, os serviços de biscate, carregamento de mercadorias. Nas atividades de trabalho regular, sob a tutela de um patrão, como a condução de carros, os serviços de criadagem ou os trabalhos de balcão, o poder público procurou estabelecer seu controle através de cadernetas e registros (PESAVENTO, 1989, p. 146).

Não se restringindo apenas à questão do controle das “atividades irregulares e independentes”, as posturas municipais serviam para racionalizar o espaço urbano, ordenar e enquadrá-lo segundo aspectos físicos e morais presentes nos ideais de modernidade e progresso da época⁵⁵. Os tipos de moradias, o tamanho das ruas, as políticas higienistas, os lugares de despejo de dejetos, entre outros elementos, constituíam-se como preocupações da elite da cidade e compunham a legislação municipal. Contudo, as leis que geriam o setor de transportes, estavam longe de serem acatadas sem resistência ou tensionamentos⁵⁶. Diante

⁵³ *Ibid*, p. 17.

⁵⁴ Algumas pesquisas códigos de posturas para estudar os trabalhadores dos transportes urbanos, destacamos os trabalhos já mencionados de Paulo Cruz Terra (2007; 2012) e de Alessandro Filipe de Menezes Gomes (2020).

⁵⁵ Ver Silvana Grunewaldt (2010)

⁵⁶ Ver Raquel Rolnik (1997)

disso, concordo com Josianne Cesaroli (2019) quando ela destaca que as instâncias do poder público municipal eram também espaços de negociações⁵⁷.

Trabalharei com os códigos de posturas municipais do período Republicano de Santa Maria. O primeiro foi promulgado em 1898 e o segundo em 1910, sofrendo alterações em 1913. O código de posturas de 1898 trata rapidamente sobre trânsito urbano, sendo que se resume apenas ao capítulo 3º: “*Veículos de cargas e passageiros, e seus condutores. Trafego, arrumação, direção e tudo que diz respeito a esse serviço*”. Esse capítulo possui sete artigos: o art. 49 fala da necessidade dos veículos estarem devidamente matriculados na intendência. Há uma preocupação com o peso dos veículos de frete, sendo que o art. 50 trata do respeito ao número de tração e ao declive das ruas, assim como da não exigência de esforço extremo dos animais por meio de “espancamentos, berros e vozerias”. Nesse mesmo artigo é destacado a proibição sob pena de multa de “empregar animais extenuados, chagados ou doentes, no serviço de transporte”.

A preocupação com os animais que desempenhavam essas funções poderia ser vista em outras localidades, como por exemplo, em Recife onde, desde 1855, havia uma postura municipal que proibia os cocheiros e condutores de carroças de maltratarem os animais com “castigos bárbaros e imoderados” (GOMES, 2020, p. 5). Segundo David Durval Vieira (2015), em seu estudo sobre a cidade de Belém entre os anos de 1892-1917, essas proibições estavam alinhadas a uma mudança de caráter econômico e cultural que os espaços públicos passaram a desempenhar naquela época. Além de a rua ser um “espaço de circulação de todos os tipos sociais”, ela deveria atender aos anseios de uma elite que tentava se enquadrar nos moldes da cultura europeia, portanto, cenas de espancamento de animais, assim como a visão deles “doentes ou chagados”, feriam os olhos de uma “elite civilizada”. O aspecto econômico mencionado pelo autor diz respeito à locomoção, sendo que “utilizar animais sobrecarregados poderia deixá-los vagarosos, o que atrapalhava o trânsito nas ruas da cidade, principalmente na área central, considerada o *locus* econômico e cultural por onde circulava o capital, as rendas e naturalmente os seus possuidores” (VIEIRA, 2015, p. 45).

Os artigos 51º, 52º, 53º e 54º, do Código de Posturas Municipais de Santa Maria de 1898 dispõem respectivamente sobre o transporte de lixo e terra; da obrigatoriedade em “trazer as lâmpadas acesas” em noites sem luar; da numeração dos veículos de praça e frete e

⁵⁷ CERASOLI, Josiane. Configurações de um Brasil republicano: relações de força. In: Paulo Cruz Terra; Marcelo de Souza Magalhães; Martha Abreu. (Org.). Os poderes municipais e a cidade: império e república. 1ed. Rio de Janeiro: Ed. Mauad; Faperj, 2019, v. 1, p. 45-72

da exigência dos carroças e carretas serem carimbadas com a marca “S.M”, a data e o ano de circulação, assim como dos carros particulares trazerem o anagrama do proprietário em sua “portinhola”⁵⁸. A legislação municipal para os transportes regulava também o comportamento dos condutores dos veículos, tendo como principal objetivo combater as condutas que se desvirtuassem da visão higienista burguesa. Portanto, o art. 55º destacava que os condutores deveriam estar regularmente vestidos nos veículos de passageiros, não poderiam se embriagar em serviço e teriam que apresentar os seus carros sempre limpos, além de terem que respeitar a velocidade permitida nas vias; não poderiam dar de comer aos animais em público, nem recusar passageiros ou cargas quando estacionados nos pontos - dentre outras medidas que visavam organizar o trânsito urbano e o comportamento dos condutores. O descumprimento das regulamentações acarretaria em multas que variavam entre 5\$000 e 30\$000 réis.

Em 1910 foi promulgado um segundo Código de Posturas da cidade, atualizado em 1913, nele se percebe uma mudança e complexificação no trânsito urbano. Se o primeiro Código de Posturas da cidade tratava rapidamente sobre os transportes em apenas um capítulo, distribuído em sete artigos, o segundo abrangia outros elementos e diferenciava as modalidades que constituíam o setor de transporte. Constatei oito capítulos e 101 artigos que regulamentavam os “veículos, cavaleiros e tropas”. Outra importante mudança foi a criação de capítulos específicos que tratavam dos “Carros de praça”, das “Carroças” e dos “Automóveis”, esses últimos figuraram pela primeira vez na legislação municipal de Santa Maria.

Numa análise mais direcionada para o Código de Posturas Municipais de 1913, percebi que alguns artigos gerais que tratavam da circulação de veículos e do trabalho de carroceiros e boleiros são parecidos com aqueles que constavam no Código de Posturas de 1898. Principalmente no que diz respeito à limpeza dos veículos, ordenamento das vias e o comportamento dos condutores. O Capítulo I, intitulado “Dos Veículos em Geral”, aborda algumas medidas comuns para todos os tipos de veículos em circulação na cidade, sendo que “para o efeito da lei, considerava-se veículo tudo o que servir ao transporte de pessoas e coisas”⁵⁹. Esse capítulo possui 21 artigos que tratavam da obrigatoriedade dos veículos estarem devidamente matriculados na Intendência, regras sobre a numeração que deveria ser ostentada nos carros, carroças e automóveis, além dos lugares permitidos para estacionamento, como mostram os artigos 5º e 6º:

⁵⁸ Para auxiliar na compreensão dos termos relacionados aos transportes no início do século XX, desenvolvi um quadro (ANEXO 1) com os vocábulos utilizados na pesquisa e as respectivas definições.

⁵⁹ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo I, Artigo 2º, 1§. AHMSM.

Art. 5- Nenhum veículo, seja de praça (ou para passageiros) ou destinado a receber mercadorias, estacionará em sítio ou praça não designada pela Intendência. O cocheiro ou condutor que infringir esta disposição sofrerá a multa de 10\$000.

Art. 6- Os veículos de praça estacionarão em fileira, e nos lugares ou praças que houverem sido designados para tal fim pela Intendência Municipal. Determinará a procedência, na ordem da colocação dos aludidos veículos, a prioridade da chegada; ocupando o veículo que retirar-se ou sair, em voltando, o último lugar na linha.

Pena de 20\$000 de multa⁶⁰.

O Capítulo II que trata dos “Carros de praça” possui 16 artigos, que abordam a necessidade do uso das lanternas acesas a noite, sobre a obrigatoriedade de cobrar o preço estipulado na tabela de referência e conduzir sempre os veículos ao trote natural dos animais, não sendo permitido trazê-los a galope. O artigo 36º traz uma série de medidas a serem cumpridas pelos condutores:

Art. 36 – Todo cocheiro de carro, além do exame prévio a que terá de ser submetido na inspetoria de veículos para obter a matrícula, fica sujeito às seguintes condições, sob pena de multa de 10\$000:

§1º - Apresentar seus carros sempre limpos.

§2º - Conduzi-lo sempre pelo lado da direita nas ruas ou praças.

§3º - Não embriagar-se, nem deitar-se na boléia do carro.

§4º - Apresentar-se descentemente vestido, não podendo usar nem chinelas, nem bombachas.

§5º - Estacionar somente nos pontos designados pela Intendência.

§6º - Não prender um veículo ao outro e trazê-lo assim pelas vias públicas.

§7º - Observar a ordem dos agentes municipais para a entrada e saída dos lugares onde houver aglomeração de veículos ou povo.

§8º - Não parar no centro ou entroncamento das vias públicas e pontes.

§9º - Não dar de comer aos animais, nem proceder a limpeza dos veículos em via pública.

§10º - Não atropelar os transeuntes nem embaraçar a marcha dos outros veículos.

§11º Retirar-se imediatamente para o local designado para a estação de veículos, após deixar o passageiro no ponto do seu destino⁶¹.

Como é possível perceber tais medidas abordadas nos códigos de posturas visavam organizar os transportes urbanos, mas, além disso, controlavam o trabalho dos transportadores da cidade, na medida em que seus comportamentos eram constantemente fiscalizados pelos agentes municipais. O artigo 36º do Código de Posturas Municipais de 1913 é muito semelhante ao artigo 55º do Código de 1898, sendo alguns incisos cópias literais, contudo a legislação de 1898 tratava de modo geral, considerando o trabalho dos carroceiros e boleiros, diferentemente da legislação de 1913, que dava um direcionamento mais específico para cada uma das modalidades que atuavam no transporte de bens e pessoas no ambiente urbano de Santa Maria.

⁶⁰ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo I, Artigos 5º e 6º. AHMSM.

⁶¹ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo II, Artigo 36º. AHMSM.

O Capítulo III, intitulado “Dos automóveis”, possui 18 artigos, que tratavam de modo geral sobre o trânsito dos *autos*; acerca dos lugares onde poderiam circular, sobre do emplacamento dos mesmos e da necessidade de realizar as matrículas anuais para o pagamento dos impostos que incidiam sobre eles. O artigo 51º chama a atenção para o limite de velocidade em algumas vias:

Art. 51º - Na Praça Saldanha Marinho, Rua do Comércio até a Rua Marquês do Herval, Rua Floriano Peixoto, entre Niederauer e 24 de Maio, Rua do Acampamento até 1º de Março e Avenida Rio Branco até a 24 de Maio, a velocidade não deve exceder a 6 quilômetros por hora, podendo ir além dessa zona, até 12 quilômetros por hora⁶².

Nas localidades mais movimentadas da cidade a velocidade permitida para os automóveis era de seis quilômetros por hora, sendo que fora dessas vias os veículos automotores não poderiam exceder a 12 quilômetros por hora. Voltando um pouco para a contemporaneidade, é impensável andar nessa velocidade nas ruas de Santa Maria, no mínimo seríamos ultrajados por uma série de xingamentos e sons de buzinas. Porém, por que a legislação limitava o tráfego de automóveis a uma velocidade tão baixa? Primeiramente é preciso diferenciar os automóveis do início do século XX dos *autos* contemporâneos, assim como as condições de estrutura das vias em que aqueles veículos circulavam. Mas, apesar disso, aquele era um momento de inserção dos automóveis na cidade, os mesmos teriam que coexistir durante os primeiros anos com uma infinidade de veículos à tração animal e, como eram minoria no espaço urbano, teriam que seguir o ritmo dos animais que puxavam os demais carros.

De acordo com um levantamento estatístico do ano de 1914, estavam matriculados na Intendência Municipal de Santa Maria apenas oito automóveis⁶³. Isso pode explicar o motivo do Código de Posturas de 1913 não fazer menção alguma aos “chauffeurs”, condutores profissionais encarregados pelo transporte de pessoas. Diferentemente dos boleiros/cocheiros, os chauffeurs nesse primeiro momento não apareceram na legislação da cidade, talvez seja por que seu surgimento era recente, ou pelo fato do serviço de automóveis de praça ter-se consolidado em Santa Maria nos anos seguintes à promulgação daquela legislação. Por isso, podemos entender os primeiros momentos dos automóveis na cidade como objeto de consumo de alguns membros da elite, só algum tempo depois aqueles disputariam ao lado dos coches o serviço de transporte de pessoas.

⁶² Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo III, Artigo 51º. AHMSM.

⁶³ Correspondência. Diretoria do serviço de estatística. Fundo da Intendência Municipal, 1914. Caixa 21, Tomo 114. AHMSM.

O Capítulo IV do Código de Posturas de 1913 intitula-se “Das carroças”, esse capítulo possui 12 artigos, os quais tratam sobre o sistema de carga, a tração dos veículos, os tipos de materiais permitidos para cada modelo de carroça, além de apresentar uma diferenciação da legislação anterior, que diz respeito à criação de três tipos de carroças para cargas:

Art. 58° - No intuito de cuidar quer da conservação do calçamento, quer da estabilidade e mobilidade dos veículos, quer da saúde dos animais, a municipalidade resolve criar 3 tipos de carroças para cargas, sendo um de 2 rodas, para materiais e outras de 2 e 4 rodas, figurando entre estes um para o transporte de carne⁶⁴.

Fora o estabelecimento de normas técnicas do trabalho com as carroças, não foi identificada nenhuma forma de imposição de um código de conduta aos carroceiros, como aquele empregado aos boleiros condutores de carros de praça. A moral burguesa incidia com mais intensidade sobre os boleiros/cocheiros da cidade e mais tarde sobre os chauffeurs, do que sobre os carroceiros. A necessidade de estar bem vestido, manter os veículos limpos e a cordialidade, assim como não embriagar-se em serviço e não dormir dentro dos carros, eram elementos básicos para os boleiros.

A preocupação com os animais que se encarregavam pelos transportes estava expressa nos capítulos V, VI e VII, que eram intitulados respectivamente: “Dos animais de tração e de montaria”, “Dos cavaleiros” e “Dos animais chucros, tropas e outros animais”. Os artigos 73°, 74° e 75° proibiam qualquer tipo de maltrato aos animais:

Art. 73° - São proibidos:

- a) Os castigos imoderados em geral; as fustigações insensatas, tempo superior a 12 horas de trabalho consecutivos e carga demasiada;
- b) A adaptação de quaisquer instrumentos no pingalim, chicote, freio, rédeas, rabicho, arriame em geral e nas lanças, que possa lastimar o animal; bem assim o emprego de arreios em mau estado, freios impróprios e ferraduras quebradas ou de formato impróprio. Pena de 5\$000, e na reincidência, suspensão de circulação.

Art. 74° - É proibido utilizar para montaria, como para tração na cidade, animais mancos, doentes, feridos, magros ou em estado de fraqueza e de fadiga. Multa de 10\$000.

Art. 75° - É proibido abandonar os animais quaisquer nas ruas por fadiga ou enfermidade. A Intendência fará recolher a depósito os que assim encontrar, que só poderão ser retirados mediante o respectivo pagamento⁶⁵.

Como foi visto anteriormente através da dissertação de David Vieira (2015), passou a ser cada vez mais condenado, naquele período, o espancamento público dos animais, principalmente aqueles encarregados pelo transporte de cargas no ambiente urbano. Contudo, a construção desses artigos que asseguravam “proteção” aos animais da cidade, além daqueles

⁶⁴ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo IV, Artigo 58°. AHMSM.

⁶⁵ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo V, Artigos 73°, 74° e 75°. AHMSM.

que interferiam diretamente no trabalho dos carroceiros e boleiros de Santa Maria, foram objetos de tensionamento entre o Poder Municipal e da recém-criada “Sociedade Protetora dos Animais de Santa Maria”. Isso foi percebido com base numa correspondência enviada para o Intendente Municipal⁶⁶:

Santa Maria, 4 de Maio de 1913

Ao cidadão Doutor Manoel Viterbo de Carvalho e Silva
Meritíssimo Intendente do Município de Santa Maria

A Sociedade Rio Grandense Protetora dos Animais, deste município, dando cumprimento aos seus estatutos, e de conformidade com o artigo 54 da Lei Orgânica Municipal, tendo procedido minucioso exame do vosso projeto de lei, sobre a reforma do “Código de Posturas Municipais”, na parte referente a proteção dos animais, toma a liberdade de com o presente, depositar em vossas mãos algumas notas, e apelando para a vossa bondade, pedir-vos para que fazendo recair sobre elas a vossa atenção, façam no aludido projeto de lei as emendas que forem justas [...] ⁶⁷

Foram apresentadas diversas emendas e supressões de artigos que constavam no projeto de reforma do Código de Posturas Municipais, sendo que algumas agiam diretamente na atividade de carroceiros e boleiros, assim como nas normas técnicas estabelecidas para pesos, cargas e tração dos veículos. Além de artigos que tratavam de regular o “extermínio de cães vagabundos”, que eram responsáveis pela disseminação da “hidrofobia”, entre outras doenças. Foi possível perceber que algumas das alterações propostas pela “Sociedade Riograndense Protetora dos Animais de Santa Maria” foram acatadas pelo Poder Municipal como as seguintes sugestões:

A Sociedade R G Protetora dos Animais considera conveniente que sejam acrescentados:

1º - Uma disposição criando uma matrícula para os boleiros de carros que não poderão exercer a sua profissão sem sujeitarem-se previamente à um exame de competência, perante o fiscal dos veículos, em que demonstrem plenos conhecimentos das suas funções, como sejam relativos ao governo, ao arreamento etc dos animais e a ciência das disposições do código de posturas.

A exemplo do que acha-se estatuído em Porto Alegre e outros municípios do Estado, após o exame é fornecida ao interessado uma caderneta de matrícula, mediante o imposto de dez mil réis.

2º - Outra disposição proibindo o sistema de atrelagem denominado JUGO nas carretas de bois⁶⁸.

⁶⁶ Quem assinava a carta era Arthur Werney, jovem advogado, que se declarava como secretário e fundador da dita sociedade. Na época ele possuía 19 anos de idade, foi morto em 1919, aos 25 anos, por conta de disputas no campo judiciário local, entre um grupo que procurava alianças externas ao âmbito político do Partido Republicano Riograndense, do qual Werney fazia parte, e o outro bloco de advogados alinhados politicamente ao partido (BIAVASCHI, 2006).

⁶⁷ Correspondências. Sociedade Rio-grandense protetora dos animais de Santa Maria. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 20, Tomo 107. AHMSM.

⁶⁸ Correspondências. Sociedade Rio-grandense protetora dos animais de Santa Maria. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 20, Tomo 107. AHMSM.

As alterações propostas destacadas acima foram incorporadas no texto final da reforma do Código de Posturas de 1913, promulgada em 15 de Junho do mesmo ano. Além de outras disposições como a emenda ao artigo 73º, que se tornou o artigo 74º: “É proibido utilizar para tração, como para montaria, os animais mancos, doentes, feridos, magros em estado de fraqueza ou de fadiga”⁶⁹.

Enfim, foram várias as medidas adotadas pela municipalidade, com a interlocução de outras organizações, a exemplo da Sociedade Protetora dos Animais, que visavam controlar, organizar e racionalizar o setor de transportes de Santa Maria, assim como estabelecer mecanismos de punição aos carroceiros, boleiros e chauffeurs da cidade. Mais do que um conjunto de normas, os Códigos de Posturas demonstram também situações cotidianas que eram praticadas pelos trabalhadores urbanos e, que de alguma forma, transgrediam a moral burguesa, necessitando de fiscalização.

No espaço de tempo que corresponde a 15 anos, entre um Código de Posturas e outro, transformações importantes ocorreram no espaço urbano da cidade, sendo a inserção dos automóveis a principal delas. De acordo o memorialista José Brenner⁷⁰, o primeiro automóvel a transitar pela cidade foi de propriedade do comerciante Justino Couto. Em 1908, Justino teria ganhado na loteria, segundo esses relatos, como nenhum banco tinha filial em Santa Maria, ele foi até Porto Alegre para retirar o prêmio. Encontrei referência a Justino Couto no *Jornal A Federação* na edição do dia 1º de Setembro de 1909, a qual noticiava que foi pago pelo Banco Pelotense de Porto Alegre a “sorte grande”, mediante cheque dos concessionários da loteria do estado “aos empregados do comércio em Santa Maria, Justino Couto e João Baptista Poletto”⁷¹.

Ao chegar à capital, Justino Couto teria se encantado por um automóvel *Fiat*, que estava em exposição em uma loja, resolveu então comprá-lo, sendo que o veículo foi transportado de trem até Santa Maria. Brenner baseia-se nos relatos de Francisco da Rocha Timm (1972)⁷² que escreveu suas memórias enquanto caixeiro-viajante pelo Rio Grande do Sul. Francisco Timm destaca o espanto que aquele veículo causou na população da cidade, ainda relata o primeiro trajeto percorrido pelo automóvel de Justino Couto, que teria circulado

⁶⁹ Correspondências. Sociedade Rio-grandense protetora dos animais de Santa Maria. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 20, Tomo 107. AHMSM.

⁷⁰ BRENNER, JOSÉ ANTÔNIO. 6 de Maio de 2015. Disponível em <http://brennerdesantamaria.blogspot.com/2015/05/o-primeiro-automovel-em-santa-maria_6.html>. Acesso em 01/05/2022

⁷¹ A federação, Porto Alegre, ano 1908, Edição 00203. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

⁷² TIMM, Francisco da Rocha. 50 Anos de Viagem - Trabalhos, Peripécias e Alegrias. Porto Alegre: Gráfica Editora Nação S. A.,1972.

cerca de 1.700 metros: partiu da Avenida Ipiranga, adentrou na Rua do Acampamento e virou na Rua do Comércio. Diante de uma depressão no pavimento entre a Rua do Comércio e a Barão do Triunfo, de acordo com Timm, o motorista perdeu o controle do veículo e colidiu contra uma casa situada na esquina. Aquele foi o primeiro acidente envolvendo um automóvel em Santa Maria.

O primeiro “chauffeur” encontrado na documentação da Intendência foi Nicanor Ignácio dos Santos⁷³. Na noite do dia 26 de Junho de 1913, em frente ao "Coliseu", a banda de música do 7º Regimento de Infantaria de Santa Maria estava ensaiando, quando “em carreira vertiginosa”, o automóvel nº 6 guiado pelo indivíduo Nicanor Ignácio dos Santos, passou por entre a banda musical, fazendo com que o mestre da música “desse ligeiro salto para livrar-se, talvez, da morte certa”⁷⁴. Cenas como essa se repetiram ao longo das décadas que iriam passar ocasionando medo e insegurança à população de Santa Maria diante da mudança no ritmo das ruas⁷⁵.

Reclamações eram enviadas para a Intendência Municipal, a fim de que a municipalidade pudesse dar conta dos abusos de velocidade dos “chauffeurs” de Santa Maria. Uma carta remetida pelo médico Dr. Nicola Turi e endereçada ao Intendente Cel. Ernesto Marques da Rocha, no dia 26 de Outubro de 1920, reclamava que “os chauffeurs abusando da velocidade oferecem um grave perigo aos transeuntes”⁷⁶. Turi, ainda destacava que os chauffeurs, ao ouvirem o apito da locomotiva, desciam em disparada a Avenida Rio Branco “numa carreira vertiginosa, disputando entre si a primazia da chegada à estação, para receberem os passageiros”. Cabe destacar que de acordo com as Posturas Municipais o limite de velocidade na “Praça Saldanha Marinho, Rua do comércio até a Rua Marquês do Herval, Rua Floriano Peixoto, entre a Niederauer e a 24 de Maio, Rua do Acampamento até 1º de Março e Avenida Rio Branco até a 24 de Maio” não deveria exceder seis quilômetros por hora, podendo ir além desta zona até 12 quilômetros por hora⁷⁷.

As reclamações para tomada de providências vinham também das autoridades policiais. No dia 26 de Janeiro de 1927, o sub-chefe da polícia encaminhou uma carta para o

⁷³ Nicanor Ignácio dos Santos será um dos trabalhadores que iremos abordar nos próximos capítulos. Sua trajetória está ligada com os demais trabalhadores negros de setor de transportes urbanos da cidade, figurando tanto no associativismo negro, como em organizações de classe.

⁷⁴ Correspondência. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 20, tomo 105. AHMSM.

⁷⁵ José Carlos Tambasco (2010) aponta sobre a constante insegurança dos habitantes de Belo Horizonte diante da inserção dos automóveis no espaço urbano, o que, por conseguinte acabou ocasionando acidentes que envolviam também os carros de tração animal.

⁷⁶ Correspondência. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 44, tomo 261. AHMSM.

⁷⁷ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. AHMSM.

Intendente Municipal, relatando a excessiva velocidade que alguns chauffeurs conduziam os seus carros nas ruas mais movimentadas da cidade⁷⁸. O remetente ainda denunciava o fato de comumente se verem “mocinhas inexperientes e até crianças” na direção dos automóveis. Além disso, de acordo com o sub-chefe da polícia, muitos condutores, sendo eles “cavalheiros e mesmo senhoras”, realizavam o seu “aprendizado automobilístico” nas principais ruas de Santa Maria.

“Ainda hontem à noite, por exemplo, um possante auto, que estava a fazer experiencias pelas ruas centraes da cidade, guiado por uma senhorita que, no mesmo automóvel fazia o seu aprendizado cinesiphoro, atropellou e esmagou duas pobres mulheres na Rua Venancio Aires, esquina da Avenida Rio Branco”⁷⁹

O Jornal *Correio da Serra* na edição do dia 27 de Janeiro de 1927, noticiava em letras grandes o “desastre de automóvel”, do qual saíram feridas as quitandeiras Josephina Martins e Victoria dos Santos. A responsável pelo acidente era a “senhorinha” Olinda Carrion, filha de João Carrion, a qual era vista “diariamente na direção de automóveis”⁸⁰. O redator do jornal ainda destacou: “É lamentável que a Inspectoria de Veículos, tão rigorosa com os chauffeurs, muitas vezes profissionais competentes, consinta que crianças e moças se façam campeões do volante, com grave risco de vida para os transeuntes”⁸¹.

Muitas dessas “senhorinhas”, até mesmo rapazes, ou senhores, que desejavam aprender as “técnicas” da pilotagem de automóveis, valiam-se de *autos* particulares para tal feito. Contudo, condutores de carros de praça também alugaram seus veículos para o aprendizado, ao que indica o anúncio no *Jornal Sul Brasil*, na edição do dia 4 de Novembro de 1927:

⁷⁸ Correspondências. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 81, tomo 488. AHMSM. Fonte encontrada por Ênio Grigio.

⁷⁹ Correspondências. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 81, tomo 488. AHMSM. Fonte encontrada por Ênio Grigio

⁸⁰ *Correio da Serra*, 27 de Janeiro de 1927. AHMSM.

⁸¹ Os relatos da polícia vão ao encontro daquilo que percebemos através do cruzamento com outros documentos. O livro de matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs entre os anos de 1924-1928, fonte que analisaremos nos próximos capítulos dessa dissertação, já nos indicava a presença de mulheres condutoras em Santa Maria, sobretudo, aquelas que pertenciam a elite da cidade. Contatou-se a matrícula dessas mulheres a partir de 1927, sendo que sete estavam registradas na Intendência, num total de 407 matrículas. Mesmo que esse número seja pouco expressivo, é um forte indicativo da presença feminina na condução de automóveis, o que pode indicar também uma sub-representação dessas condutoras nos livros de matrículas, já que de acordo com os relatos do sub-chefe de polícia era comum ver “mocinhas” na direção dos *autos*.

O Auto nº 326		attende cha- mados no Café Aita.
TABELA ESPECIAL—Corrida:		
1 pessoa,		3.000
2 pessoas,		4.000
3 e 4 pessoas,		5.000
Hora commercial,		12.000
« de passeio,		15.000
Entrega-se a direcção aos ama- dores.		
		81/ v. V.

82

O condutor do “auto nº 326” atendia os chamados no “Café Aita” localizado na Avenida Rio Branco. Oferecia além das corridas, a direção do seu automóvel para os “amadores”, prática que passou a ser proibida e cada vez mais fiscalizada pela municipalidade com a portaria do dia 12 de Novembro de 1928, que determinava ao Inspetor de Veículos, Admar Rocha que não permitisse que os chauffeurs entregassem à pessoa alguma a direção dos seus carros, sob pena de multa regulamentar. A mesma portaria ainda destaca que diariamente “se via menores de pé no estribo dos veículos quando estes estavam em movimento”⁸³.

Foram várias as tensões entre condutores, a Intendência Municipal e a população da cidade, que enxergavam com admiração e espanto as transformações no espaço urbano advindas das mudanças no setor de transportes. As décadas de 1910 a 1930 foram anos de “transição” dos carros de tração animal para aqueles movidos à combustão. Portanto, eram comuns acidentes que envolviam esses veículos nas ruas da cidade e causavam bastante alvoroço entre os cidadãos.

O Jornal *A Federação* no dia 21 de junho de 1929, noticiava o acidente que ocorreu entre uma “limousine”, a qual era conduzida pelo chauffeur Laurentino, cujo proprietário seria José Carlos Cauduro e um “carrinho” guiado pelo soldado Elpídio José da Silva⁸⁴. De acordo com o jornal, a limousine conduzida por Laurentino, levava José Carlos Cauduro e sua esposa e, ao chegar à esquina da Avenida Rio Branco com a Venâncio Aires, chocou-se com um “carrinho” vindo daquela direção guiado pelo soldado Elpídio José da Silva, que trazia como passageiro o tenente Edson Amazonas. No meio da confusão, os animais que puxavam o “carrinho” espantaram-se e deitaram a correr arrastando o veículo com o condutor e seu

⁸² Sul Brasil, 04 de Novembro de 1927. AHMSM. Encontrado por Taiane Lima.

⁸³ Portaria. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 87, Tomo 525. AHMSM.

⁸⁴ A Federação. 21 de Junho de 1929. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

passageiro. O soldado Elpídio, perdendo a paciência diante dos animais descontrolados, jogou-se para fora do veículo, fazendo o mesmo o tenente Amazonas. Os animais seguiram em carreira vertiginosa, sendo parados por um cidadão que passava a cavalo por aquele local. Elpídio foi preso pelo coronel do 7º Regimento da Infantaria, por ter deixado o carro desgovernado e abandonado seu superior no momento do perigo.

Imagem 2: Fotografia do boleiro Elpídio José da Silva – 1924



Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

Foi localizada a fotografia de Elpídio José da Silva no livro de matrículas dos boleiros no ano de 1924. Elpídio consta como condutor de um carro de praça de propriedade da “Viúva Bina”, era um trabalhador negro e boleiro de carros desde pelo menos 1924. A atuação de trabalhadores negros no setor de transportes urbanos da cidade vai ser explorada com maior profundidade nos próximos capítulos, contudo, é importante desde já identificarmos os trabalhadores que compunham este setor, suas cores e aspectos das suas trajetórias de vida. Ao que tudo indica mesmo atuando como soldado do 7º Regimento de Infantaria de Santa Maria, Elpídio continuou na condução de veículos, isso demonstra um grau de especialização da sua função anterior como boleiro de carros de praça e a continuidade do seu ofício em outros espaços nos mundos do trabalho.

O episódio anteriormente analisado nos revela a amplitude dos transportes urbanos no cotidiano da cidade. Seja no transporte de passageiros partindo da Estação Férrea, ou os serviços de fretes, nos passeios particulares, ou nas corridas a serviço do exército e da

Intendência, todo e qualquer ato de locomover-se de um canto ao outro da cidade, necessitava do uso dos serviços de carroceiros, carreteiros, boleiros e chauffeurs.

Santa Maria possuía um importante contingente militar e acidentes como aquele que se envolveu o soldado Elpídio não eram raros. No dia 28 de Dezembro de 1928, o chauffeur Floriano Martins, na época com 28 anos de idade, recebeu um chamado do Quartel da Brigada, a fim de transportar de lá em seu automóvel alguns oficiais para a Estação Férrea, por ocasião da chegada do Dr. Getúlio Vargas na cidade. Foi quando, passando pela Rua General Canabarro, em frente à casa comercial do Sr. Ferrer, Floriano Martins avistou uma carreta estacionada. Naquele momento, passou por ele um automóvel, levando certa velocidade, o que produziu “grandes nuvens de pó”. De acordo com Floriano Martins, em seu depoimento no processo criminal instaurado para verificar as circunstâncias do acidente⁸⁵, por conta da nuvem de pó ele não teria visto quando o menor João Porfírio dos Santos passou em frente ao veículo, fazendo o possível para desviar dele, contudo o mesmo ainda teria sido atingido pelo para-lamas do automóvel. Localizei o chauffeur Floriano Martins no livro de matrículas dos chauffeurs em 1924, conduzindo um auto de praça de propriedade de Maurício Rozemberg, abaixo foi reproduzida sua fotografia anexada na matrícula:

Imagem 3: Fotografia do chauffeur Floriano Martins – 1924



Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

⁸⁵Processo-crime n. 1866. 1928. Santa Maria. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

O menor João Porfírio dos Santos é mencionado ao longo do processo também como João Correa dos Santos, era filho de Salomé Gregório Pinto, possuía 14 anos de idade e era analfabeto. Foi descrito como sendo de cor preta nos laudos do corpo de delito anexado ao processo. João afirma que estava descarregando uma carreta de lenha na casa comercial de João Agostini, continuou tocando os bois, quando de repente foi apanhado por um veículo, perdendo os sentidos e acordando no Hospital já muito lastimado.

São vários os elementos que podemos retirar desse processo criminal, o primeiro deles diz respeito ao trabalho de menores nos transportes. Durante o depoimento de Salomé Gregório Pinto, pai da vítima, o mesmo afirmou que João teria entre 18 e 19 anos de idade, o que é desmentido pela própria vítima e as testemunhas do processo. O fato pelo qual o pai de João teria mentido a idade do filho seria por que menores de 14 anos de idade não poderiam atuar na condução de qualquer espécie de veículo, incorrendo em multa sobre o proprietário do veículo, pai ou tutor do menor⁸⁶. O advogado do chauffeur Floriano Martins, Geraldo de Oliveira Machado, ainda apontou uma suposta exploração do trabalho de João Porfírio dos Santos pelo pai e pelo patrão, afirmando que “o menor era analfabeto e o pai não o colocava no Colégio para se aproveitar do ordenado que ele produzia”⁸⁷. O que vemos é um embate de narrativas, que desqualifica o pai da vítima, atribuindo a ele muitas vezes a alcunha de “vadio”, vocábulo muito utilizado para caracterizar pessoas negras no pós-Abolição.

Outro elemento que podemos tirar desse episódio é a relação entre as diferentes tecnologias empregadas no serviço de transportes da cidade. Carretas de bois como aquela conduzida pelo menor João Porfírio dos Santos, carros puxados por cavalos como aquele do qual pulou fora o soldado Elpídio José da Silva e automóveis iguais àqueles guiados pelos chauffeurs Laurentino e Floriano Martins, coexistiam e disputavam espaço entre si, mas o principal de tudo, ajudavam a moldar a paisagem urbana da cidade.

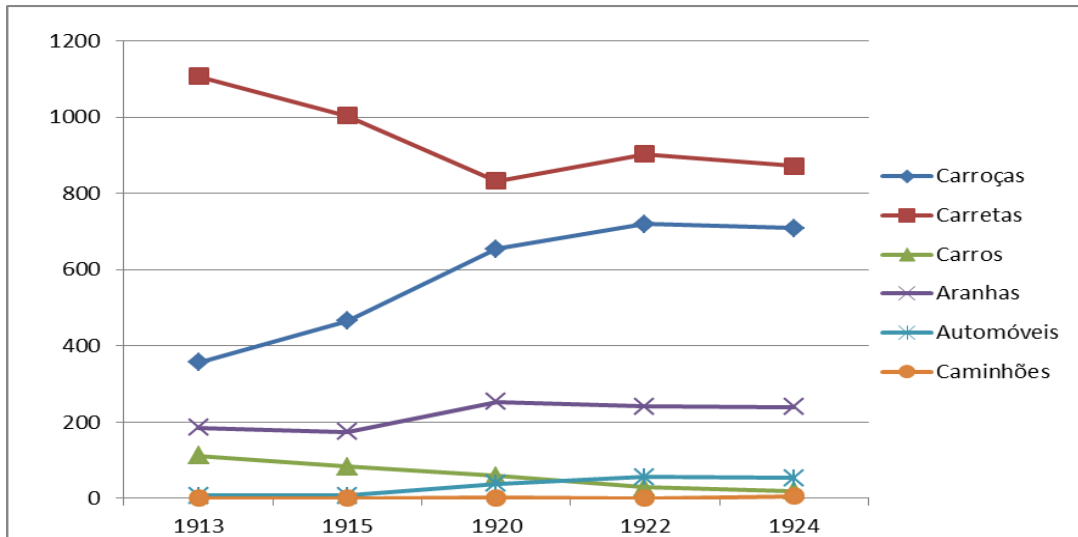
Cabem aqui algumas perguntas: qual foi o momento em que os automóveis fizeram-se hegemônicos em Santa Maria? Quais foram às consequências desse processo? Ao que parece esse movimento não ocorreu de uma hora para a outra, nem houve um desaparecimento total das carretas de bois, charretes e carroças, veículos muito usados até bem pouco tempo nas zonas rurais do Brasil. Os carroceiros, ao exemplo do velho Anselmo e o pai de Derli, que nos anos de 1970 ainda mantinham pontos de fretes em Santa Maria, transpassaram o século XXI e ainda fazem-se presentes na cidade, porém em número muito menor do que no início do século XX. Os costumes, a relação entre homem e animal, o

⁸⁶ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. AHMSM.

⁸⁷ Processo-crime n. 1866. 1928. Santa Maria. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

“atraso” daqueles veículos contrastava com o “progresso” e a “modernidade” dos automóveis. Refletindo sobre isso, elaborei um gráfico conforme os levantamentos estatísticos sobre a quantidade de veículos em circulação na cidade de Santa Maria entre os anos de 1913 a 1924:

Gráfico 2. Quantidade e tipos de veículos em Santa Maria entre os anos de 1913 e 1924 levando em conta a zona rural e urbana da cidade



Fontes: Gráfico elaborado com base nos levantamentos realizados pela Intendência Municipal. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 21, Tomo 114. Caixa 26, tomo 144. Caixa 46, tomo 272. Caixa 47, tomo 277. Caixa 64, tomo 379. AHMSM.

Utilizei os levantamentos da quantidade e tipos de veículos em circulação em Santa Maria levando em conta os dados do 1º ao 8º distrito da cidade. Essas fontes foram encontradas no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, no Fundo da Intendência Municipal. Configuram-se enquanto questionários enviados à Intendência, cujo remetente não tem exatidão, podendo se tratar de órgãos estatísticos do estado, ou até mesmo da diretoria municipal de estatística. Os campos preenchidos nesses questionários se tratam mais especificamente de elementos relacionados à economia da cidade, como a quantidade de habitantes, casas, indústrias e comércios, animais, linhas telefônicas e veículos em circulação. Os dados de 1922 e 1924 são mais complexos, possuem uma riqueza de detalhes, sendo estruturados através de tabelas que demarcavam a quantidade de estabelecimentos comerciais (e seus tipos), de profissionais liberais (como advogados e médicos); barbearias, cinemas, casas de banho, além da quantidade de animais, veículos em circulação e etc. Tudo isso discriminado entre cada um dos distritos da cidade. É difícil saber se havia alguma periodicidade entre esses levantamentos, mas foi observada uma diferença de dois anos entre cada uma das fontes encontradas.

Esses dados demonstram o enorme contingente de carretas e carroças, provavelmente impulsionado pelos distritos rurais e também pela ferrovia, através do escoamento das cargas, que necessitavam da utilização daqueles veículos. Daniela Vallandro de Carvalho (2005) já indicava que o urbano e o rural se confundiam e eram os “populares que em seu trânsito constante, ligavam culturalmente a cidade e o campo”. A autora destaca apoiada nos trabalhos de Farinatti (1999), que muitos lavradores em meados do século XIX, nos períodos de entressafra exerciam também a atividade de carreteiros, escoando os produtos agrícolas das zonas rurais da cidade para o perímetro urbano. O trabalho de carreteiros era muito utilizado também no espaço urbano, esses veículos encarregavam-se do transporte de materiais mais pesados como indicam os recibos pagos pela Intendência Municipal, nos quais os serviços de carreteiros eram solicitados, sobretudo, para o transporte dos “aparelhos da desinfecção” da limpeza urbana municipal⁸⁸, além das carretas de “forragens”⁸⁹ e até mesmo para a condução de famílias de imigrantes⁹⁰.

As “aranhas”, pequenos veículos para o transporte de pessoas, encontravam-se em maior número que os carros (coches) e os automóveis, que cresciam timidamente em quantidade até o ano de 1920. De acordo com os dados do levantamento de veículos em Santa Maria, em 1913 oito automóveis estavam registrados na Intendência, esse número caiu para sete em 1915, subiu para 38 em 1920 e para 56 e 53, respectivamente nos anos de 1922 e 1924. Já a quantidade de carros de tração animal caiu vertiginosamente, eram 112 carros registrados na Intendência em 1913, caiu para 83 em 1915, em 1920 foram computados 59 e em 1922 e 1924, respectivamente 29 e 19 carros. A quantidade de caminhões seguia estável, em 1913 e 1915 nenhum caminhão foi registrado, em 1920 dois, em 1922 nenhum e em 1924 6 caminhões.

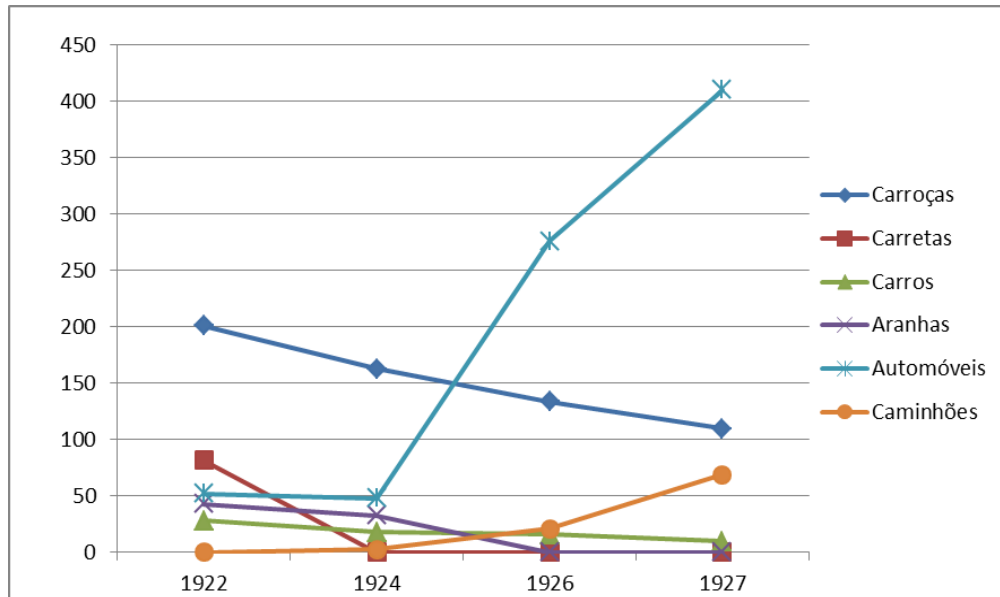
Todavia, esses dados são insuficientes para compreendermos uma mudança na paisagem urbana da cidade, no que se diz respeito às transformações nos transportes. Por isso, construímos um segundo gráfico apenas com as informações sobre o 1º Distrito, com base nos levantamentos estatísticos da Intendência Municipal e uma publicação dos dados da Inspetoria de Veículos no jornal *Correio da Serra*.

⁸⁸ Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o carreteiro João Lourenço pelo transporte dos aparelhos da desinfecção. 1914. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 21, AHMSM.

⁸⁹ Recibo. Foi pago a quantia de \$1.000 réis para o carreteiro João Manoel Domingos pelo transporte de uma carga de forragem. 1914. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 21, AHMSM.

⁹⁰ Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o carreteiro José Rosa da Silva pelo transporte de uma família de imigrantes. 1915. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 24, AHMSM.

Gráfico 3. Quantidade e tipos de veículos em Santa Maria entre os anos de 1922 e 1927 levando em conta somente o 1º Distrito da cidade



Fontes: Fundo da Intendência Municipal. Caixa 47, tomo 277. Caixa 64, tomo 379. AHMSM. Jornal Correio da Serra, 22 de Dezembro de 1927. AHMSM. Encontrado por Taine Lima.

As informações sobre os anos de 1922 e 1924 provêm de levantamentos estatísticos produzidos pela Intendência Municipal de Santa Maria, que especifica os veículos de acordo com os distritos da cidade, por isso utilizamos apenas as informações sobre o 1º Distrito. Os dados de 1926 e 1927 foram retirados de um levantamento da Inspetoria de Veículos da cidade, sobre os veículos em circulação no perímetro urbano de Santa Maria publicado no *Jornal Correio da Serra* em dezembro de 1927⁹¹. Desconsiderei os levantamentos de 1913, 1915 e 1920, pois eles não apresentam uma diferenciação entre veículos em circulação no 1º Distrito daqueles da zona rural da cidade. A primeira impressão que temos é a imensa quantidade de carretas em circulação da zona rural ao compararmos os dois gráficos. O primeiro apresenta um total de 903 carretas de bois entre as zonas rural e urbana, o segundo apenas 82 carretas registradas no perímetro urbano, ou seja, o 1º Distrito contava com somente 9% das carretas matriculadas em Santa Maria.

A questão das carretas de bois foi um problema bastante complexo para a Intendência Municipal diante do processo de modernização da cidade. As mesmas causavam grandes prejuízos ao calçamento das ruas e exigiam reparos constantes por parte do poder municipal. Por conta disso, o Intendente Cel. Manoel Viterbo de Carvalho, despachou um decreto no dia 20 de Janeiro de 1913, no qual dizia que “a partir do dia 1º de Março fica proibido o trânsito

⁹¹ Jornal Correio da Serra, 22 de Dezembro de 1927. AHMSM.

de carretas em toda a extensão da Rua do Comércio, na Praça Saldanha Marinho, na Avenida Rio Branco, Ruas do Acampamento e Floriano e em todos os trechos compreendidos entre elas”⁹². O decreto afirmava que esse sistema de condução de cargas “não poderia mais ser tolerado nas ruas centrais de uma cidade como esta”, demarcando que as obras de modernização e embelezamento do espaço urbano, assim como as mudanças dos hábitos dos habitantes da cidade, eram incompatíveis com a circulação de carretas.

Contudo, algumas flexibilizações ocorreram, como por exemplo, o decreto do dia 17 de Março de 1914, no qual o Intendente Municipal ampliava a área de circulação das carretas, permitindo que além do trajeto já demarcado elas pudessem circular também “nas Ruas 1º de Março, Tuiuty, Silva Jardim, Marquês do Herval, Duque de Caxias, Conde de Porto Alegre, não podendo em caso algum parar ou virar o cruzamento com as ruas calçadas que atravessarem”⁹³. Todas as ruas em que foi ampliada a circulação de carretas ficavam nos “arrabaldes” da cidade, longe das principais vias. Outro fato interessante é que era vetada a circulação daqueles veículos mesmo nos cruzamentos em que as ruas eram calçadas, o que explica o fato do menor carreteiro João Porfírio dos Santos ter sido atropelado por conta da falta de visibilidade motivada por uma “nuvem de poeira”, já que só poderia transitar em ruas que não eram calçadas.

Voltando para a análise dos dados do gráfico 3, percebemos que os automóveis só ultrapassaram em número os carros de tração animal por volta de 1924, o que vem acompanhado de uma subida muito acentuada em 1926, partindo de 46 para 276 automóveis, o que significaria um crescimento de 600%! Contudo, cabe destacar um problema com os dados referentes aos anos de 1922 e 1924. Nesses dois levantamentos a Intendência Municipal levou em consideração apenas os automóveis utilizados no serviço de praça, ou seja, aqueles que ficavam estacionados em pontos específicos da cidade à espera de passageiros, sendo o principal deles ao largo da Avenida Rio Branco, o que, no entanto, acabou desconsiderando os *autos* particulares em circulação em Santa Maria. Por isso, acreditamos que os automóveis estejam sub-representados nesses dois levantamentos.

No dia 22 de Dezembro de 1927, o jornal *Correio da Serra* publicou uma matéria com base nos dados da Inspeção de Veículos, referentes aos anos de 1926 e 1927⁹⁴. Nesse levantamento o jornal destaca o aumento da quantidade de veículos em circulação na cidade, sendo que esses números foram impulsionados pelos automóveis e caminhões, pois houve um

⁹² Decreto. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 14, tomo 73. AHMSM.

⁹³ Decreto. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 14, tomo 74. AHMSM.

⁹⁴ Jornal *Correio da Serra*, 22 de Dezembro de 1927. AHMSM.

decréscimo de carros e carroças entre os anos de 1926 e 1927. É esse o momento em que os automóveis tornam-se hegemônicos em Santa Maria. Como havíamos destacado, em 1926 estavam registrados na Inspetoria de Veículos 276 automóveis, esse número subiu para 410 em 1927, ou seja, um aumento de 148% em apenas um ano! Os caminhões também tiveram um salto significativo, saindo de três em 1924, para 21 em 1926 e 69 em 1927. Números como esses podem causar incredulidade, nos leva a pensar se não há problemas nos dados analisados, entretanto, o espanto com o aumento na quantidade de automóveis em circulação na cidade era uma preocupação contemporânea, acarretando também em reflexões sobre questões da infraestrutura e economia da cidade. De acordo com o jornal:

[...] Houve um aumento de 152 veículos, de um ano para outro. Aumentaram os automóveis e caminhões; diminuíram os carros e carroças, num total de 40.

Isso significa muito para o nosso município, pois quer dizer que cada vez mais se acentua a ruína de uma indústria que em tempos, foi das mais rendosas na exportação: a da alfafa.

Com o aumento do número de veículos impulsionados a gás, diminuem o de tração animal, e, conseqüentemente, desaparece a necessidade de forrageamento de centenas de animais empregados nos transportes.

E mais, como alhures, em toda parte se verifica a postergação do antigo meio de transporte em carroças, a riqueza do município se viu privada de uma fonte de receita vultosa, pois perdemos mercados, onde a nossa alfafa obtinha cotação elevada, notadamente o de S. Paulo.

Somos de opinião ser esta uma das causas da crise que atravessamos, pois vendíamos um produto nosso a preço compensador e o resultado da venda vinha favorecer o desenvolvimento da riqueza pública e particular. Era dinheiro que se distribuía de todos os modos, facilitando transações e criando e desenvolvendo outros muitos negócios, proporcionando, enfim, o desafogo geral.

Com a morte dessa indústria que se arrastou concomitantemente a do milho e está fazendo desaparecer a da criação cavalari e muar, o aspecto tornou-se completamente oposto; e, em vez de folgança, nos sobrevieram as aperturas.

O aumento do número de automóveis e caminhões traz, como consequência, enorme dispêndio com gasolina e, tanto uns como esta, são artigos de importação.

Portanto, necessário se tornou apurar enorme numerário, para serem pagos esses veículos e o correspondente gás, e isso a um câmbio vil.

Em vez de atrairmos capitais, vendendo um produto da nossa terra, somos forçados a procurar outros meios de receita, d'uma maneira ou d'outra, para pagarmos tudo o quanto importamos neste particular: enormes somas saem não somente do nosso município, mas também do Brasil, desaparecendo da circulação nacional, contribuindo para a folgança do fornecedor estrangeiro.

E na grande comodidade, nos dirão uns: é o progresso, nos dirão outros...

Mas não se pode esconder que essa comodidade e esse progresso foram obtidos de uma das melhores fontes do nosso município, e que contribuíram para a crise em que nos debatemos e para o êxodo d'uma grande parcela dos nossos capitais.⁹⁵

A matéria veiculada no Jornal *Correio da Serra* enxergava o processo de “substituição” dos carros de tração animal pelos automóveis de uma maneira bastante crítica, quem sabe conservadora. Entretanto, não podemos negar que esse processo mexeu com as

⁹⁵ Correio da Serra, 22 de Dezembro de 1927. AHMSM.

estruturas econômicas da cidade, bastante rural e exportadora de produtos agrícolas, como a alfafa, milho, assim como a criação de muares e cavalos, que viu essas importantes receitas eximir-se conforme os automóveis se consolidaram na paisagem urbana. Esse processo, como bem demonstra o jornal, não esteve restrito a Santa Maria, mas ao Brasil como um todo, que de exportador de insumos tornou-se dependente da importação de combustível e dos arbítrios das grandes potências imperialistas da época, principalmente das petrolíferas estadunidenses, que conquistaram os mercados na América Latina, tornando-os cada vez mais dependentes de produtos industrializados. O jornal ainda destacou um discurso sobre o progresso dos automóveis, mas de maneira veemente apontou que esse “progresso” estaria corroborando para a crise que o município estava enfrentando naquele momento.

Ao retomar para as perguntas feitas anteriormente, sobre quais foram as consequências da inserção dos automóveis na cidade, percebemos que o fator da economia foi uma das principais, contudo não a única consequência.

A cidade teve que se munir de toda uma infraestrutura para atender ao crescimento dos veículos em circulação, principalmente os automóveis. Era comum a Intendência Municipal receber reclamações de moradores, até mesmo dos trabalhadores que atuavam nos transportes urbanos, sobre as condições precárias das ruas e estradas. No dia 28 de Abril de 1919, foi enviado um requerimento para a Intendência Municipal, a fim de que fossem tomadas providências relacionadas ao estado que a estrada que levava até a “Montanha Russa”, lugar de sociabilidade e “recreio público ao ar livre”, no qual os habitantes da cidade poderiam passar os domingos e dias de descanso⁹⁶. De acordo com o requerimento, muitos faziam o percurso a pé por conta da proximidade do local com o centro da cidade, outros se utilizavam de carros e automóveis, “gastando mais de vinte minutos no trajeto, ocasionando muitas vezes avarias aos veículos”. Os requerentes pediam providências quanto à manutenção daquela estrada, por entenderem a importância de espaços como aquele para a população santamariense. O Intendente acatou as exigências dos reclamantes, enviando o pedido para a seção de obras públicas para a tomada das devidas providências.

Outros requerimentos solicitavam construções de pontes para a passagem de veículos, lembrando que o mapa 1 construído por Brunhauser (2020) ressaltou a grande quantidade de rios e arroios que transpassava Santa Maria. Esse era o caso dos moradores da “Vila Ponte Seca”, “proprietários de pequenas *chalets* de táboas, modestos e toscos, onde residiam quase em sua totalidade operários da Viação Férrea” que enviaram um requerimento para a

⁹⁶ Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 39. Tomo 229. AHMSM.

municipalidade em 30 de Junho de 1925⁹⁷. Os suplicantes alegavam que gastavam muito tempo para chegar na hora certa nas oficinas da Viação Férrea: “julgam-se de muito tempo embaraçados no trânsito do futuro prolongamento da Rua Silva Jardim, pela travessia de uma sanga barrancosa e profunda, servida por uma pinguela de vinte centímetros de largura e quase três metros de comprimento, onde torna-se precisa a construção de um pontilhão”⁹⁸. Os moradores pediam por justiça, já que mantinham em dia o pagamento da décima urbana, imposto que incidia sobre as suas propriedades. O reclame foi mandado para a seção de obras públicas, mas não identificamos um parecer da Intendência acerca de um provável deferimento, como aquele que consta no requerimento anteriormente analisado.

Muitos outros pedidos e reclamações foram expedidos pela população, no que diz respeito aos transportes urbanos; calçamentos de ruas, construção de pontes e acessos para veículos⁹⁹. Isso demonstra que as transformações do espaço urbano não era algo movido somente de cima para baixo, tendo o Poder Municipal, concentrado em suas mãos, todas as decisões sobre as modificações urbanas e a vida social da cidade. O que percebemos, assim como outros historiadores e historiadoras, foi a participação dos cidadãos na modificação e modelagem da paisagem urbana, através dos embates com a municipalidade e das negociações estabelecidas, que levavam em conta aspectos importantes das suas experiências no espaço urbano e reivindicação do papel de cidadãos e cidadãs¹⁰⁰. A cidadania, conceito tão discutido na historiografia da Primeira República¹⁰¹, tem encontrado ressonância em elementos como esse. Não somente greves, ou participação eleitoral; trabalhadores e trabalhadoras da cidade agiam também dentro dos limites de espaços, muitas vezes restritos, mas abertos a tensionamentos e diálogos, proporcionados através da Municipalidade¹⁰².

Além das ruas, as residências e outros estabelecimentos também se modificaram para dar conta das demandas dos automóveis e animais na cidade. Vários requerimentos foram mandados para a Intendência Municipal pedindo autorização para a construção de cocheiras¹⁰³, outros solicitando permissão para alterar a entrada das residências, a fim de que

⁹⁷ Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 70. Tomo 419. AHMSM

⁹⁸ Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 70. Tomo 419. AHMSM

⁹⁹ Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 54, Tomo 316. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 38, Tomo 224. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 39, Tomo 229. AHMSM.

¹⁰⁰ Eduardo Silva, 1988; Josianne Cerasoli, 2004; Paulo Cruz Terra, Martha Abreu, Marcelo Magalhães, 2019.

¹⁰¹ José Murilo de Carvalho, 1987; Gladys Sabina Ribeiro, 2006.

¹⁰² Cristiana Schettini; Fabiane Popinigis; Paulo Cruz Terra, 2015.

¹⁰³ Adolpho Brinckmann em 1913 solicitou permissão para a construção de uma cocheira nos fundos de um terreno de sua propriedade na Rua Ipiranga. Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 16, Tomo 93.

pudessem construir garagens para abrigar automóveis¹⁰⁴. No dia 13 de Janeiro, Isidoro Cauduro pediu uma licença para a Intendência Municipal, com o objetivo de construir um galpão na Rua Ipiranga nº 36, que serviria de garagem para seus “*Autobonds*”. Cauduro seria o responsável pela primeira iniciativa de transporte coletivo em Santa Maria que de fato veio a efetivar-se¹⁰⁵. Em 15 de novembro de 1919 foi dada a concessão para o serviço de “*autobonds*” em Santa Maria a Isidoro Cauduro¹⁰⁶, os ônibus partiriam da Praça Saldanha Marinho em um itinerário que passaria respectivamente pela Estação Férrea, Praça da República, Hospital de Caridade, ao Prado, ao fim da Rua Acampamento, finalizando na Montanha Russa¹⁰⁷. Em 1924, Geraldo Aronis assume os serviços de “*autobonds*” em Santa Maria e de acordo com o memorialista Cirilo Costa Beber (1998) ele encontrou muita resistência dos “motoristas de praça”, que sabotaram os ônibus por conta da perda de rendimentos e passageiros.

Imagem 4: Primeiro ônibus que circulou em Santa Maria

Eduardo Hozoroski em 1919 solicitou permissão para construir um galpão de tábuas e zinco, que iria servir como cocheira, na Rua Castro Alves. Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 39, Tomo 229.

Guilherme Cassel, também em 1919, solicitou licença para construir um pequeno galpão para uma cocheira, na Rua General Canabarro. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 39, Tomo 229.

Domingos Martins em 1921, solicitou permissão para construir uma cocheira aos fundos do Hotel Central localizado na Avenida Rio Branco. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 49, Tomo 291.

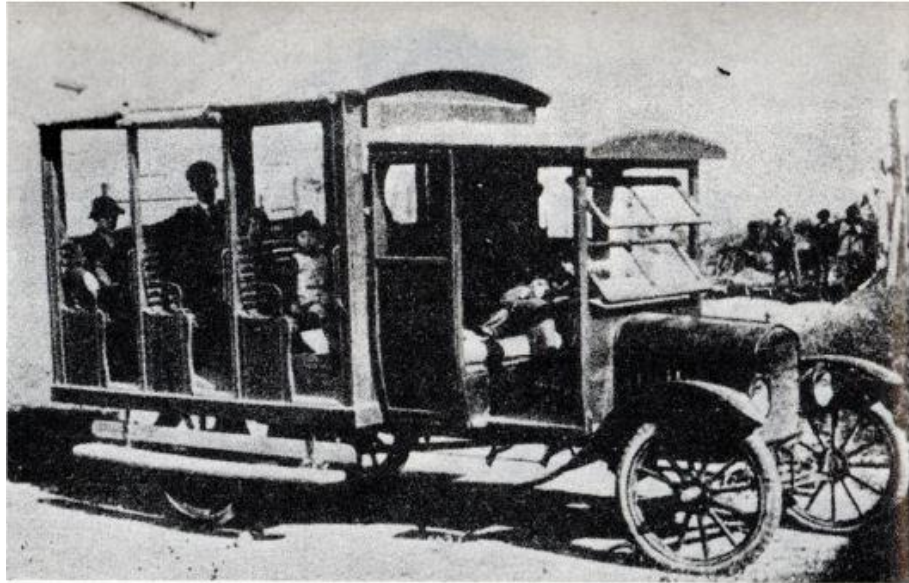
¹⁰⁴ José Abelin em 1924 solicitou a permissão para a construção de um galpão para garagem do seu automóvel em sua residência na Rua Silva Jardim. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 65, tomo 389.

João Appel Lenz em 1928, solicitou permissão para a construção de uma garagem nos fundos do prédio nº 64, na Rua Dr. Bozano. Fundos da Intendência Municipal. Caixa 87, tomo 528.

¹⁰⁵ Santa Maria teve uma tentativa falha acerca da implementação de transporte urbano coletivo. Em 1913 a Companhia de Energia Elétrica concedeu a David de Albuquerque Rocha um privilégio para o estabelecimento de bondes elétricos na cidade. Havia grande interesse da Intendência Municipal em estabelecer esses serviços em Santa Maria, pois alinharia o município com as ideias progressistas de modernização urbana. Contudo, as tratativas não foram adiante por conta da “crise financeira” que causou um “retraimento de capital” da empresa responsável pelas obras. Adiamento para a assinatura de contrato. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 18, Tomo 93.

¹⁰⁶ Ofício. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 44, Tomo 261. AHMSM.

¹⁰⁷ Contrato. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 39, Tomo 229. AHMSM.



Fontes: Fotografia publicada no jornal *A Razão*, em 14 de maio de 1972, data desconhecida, retirada do livro “Santa Maria: vivências e memórias de Edmundo Cardoso”, publicado em 2008.

Retomando agora as preocupações do Jornal *Correio da Serra* na edição do dia 22 de dezembro de 1927, que questionava o “progresso” através da perda das exportações de produtos agrícolas como a alfafa e o milho, assim como a dependência da cidade e do país como um todo, com as importações que só beneficiaram os fornecedores estrangeiros. Um importante ponto é levantado pelo jornal, que diz respeito aos combustíveis utilizados pelos automóveis. Da onde viria a gasolina que abasteceria os *autos*? Quando e como as distribuidoras começaram a inserir-se em Santa Maria? Isso de alguma forma alterou a paisagem da cidade? Quais foram os demais estabelecimentos que surgiram para atender as demandas daquela modernidade automobilística?

Encontrei uma correspondência cujo remetente seria o Intendente Municipal de Santa Maria, endereçada para o agente da “*Standard Oil Company of Brazil*”, sobre a chegada das 25 caixas de “gasolina montano”, remetidas pelo Governo do Estado no dia 19 de Novembro de 1918¹⁰⁸. A chegada daquele tipo de insumo, como outros tantos, vinham pelos trilhos de trem partindo de Porto Alegre ou até mesmo direto de São Paulo. Ao chegar a Santa Maria, a carga era transportada pelos carroceiros e carreteiros da cidade até seu destino final. Isso ocorreu com a gasolina vinda da Capital, que foi transportada pelo carreteiro Domingos Felix através da utilização de “duas carretas”, ou seja, duas viagens da Estação para a Intendência Municipal¹⁰⁹. Não sabemos o destino final dessas caixas de gasolina, se ela seria utilizada pelos órgãos do poder municipal ou distribuída para os revendedores de combustíveis.

¹⁰⁸ Correspondência. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 37, Tomo 220. AHMSM.

¹⁰⁹ Recibo. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 35, Tomo 203. AHMSM.

Todavia, foram localizados outros pontos de distribuição pela cidade: na “Casa de Ferragens, louças e artigos sanitários e elétricos de Leoncio Fonseca”¹¹⁰, na Agência da Ford, representada por Adolpho Aita, que além de vender combustível comercializava outros produtos para automóveis, como peças, acessórios, “graxa” e pneus¹¹¹; assim como na Agência Chevrolet, representada por Henrique Bastide¹¹². Esses, entre outros estabelecimentos, tratavam de suprir as demandas que foram estabelecidas com o advento dos automóveis no espaço urbano.

Entretanto, os pontos de vendas de combustíveis estavam sendo insuficientes para atender ao crescimento automobilístico em Santa Maria. As companhias petrolíferas voltavam os olhos para o interior do Rio Grande do Sul, enxergando ali um mercado em potencial. Em 2 de Janeiro de 1925, a H. Saldanha & Cia fez um pedido de concessão para a instalação de bombas para o fornecimento de gasolina na Praça Saldanha Marinho e Avenida Rio Branco. A empresa se comprometeria em pagar à municipalidade a importância de seiscentos mil réis (rs. 600\$000) anuais e dez réis (rs. 10) por litro de gasolina vendida e ainda aumentar em três bombas, toda vez que for cientificado o aumento de mais 200 automóveis na cidade¹¹³. No dia 5 de Setembro de 1926, a “*Atlantic Refining Company of Brazil*”, com sede no Rio de Janeiro e escritório em Porto Alegre, solicitava a concessão para a instalação de bombas de gasolina na Avenida Rio Branco, pedindo o privilégio de uma área de 200 metros de cada lado da bomba a instalar-se “para que outra qualquer interessada não venha mais tarde requerer o mesmo local”¹¹⁴. A “*Standard Oil Company of Brazil*” solicitou no dia 22 de Dezembro de 1926 a concessão para instalação de bombas de gasolina também ao largo da Avenida Rio Branco¹¹⁵. A “*Anglo Mexican Petroleum Ltda*” por meio do seu agente Gabriel Rosa, solicitava a concessão para a instalação de bombas de gasolina, na Avenida Rio Branco em frente à casa comercial do mesmo agente¹¹⁶. A “*Texas Company*” também pedia a concessão para instalação de bombas para a venda de gasolina na Avenida Rio Branco em Maio de 1927¹¹⁷. Já Luiz Aita em 21 de outubro de 1937, requeria a licença para a construção de um

¹¹⁰ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 37, Tomo 209. AHMSM.

¹¹¹ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 66, Tomo 393. AHMSM.

¹¹² Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 80, Tomo 476. AHMSM. Encontrada por Ênio Grigio.

¹¹³ Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 73, Tomo 438. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

¹¹⁴ Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 76, Tomo 454. AHMSM.

¹¹⁵ Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 79, Tomo 469. AHMSM. Encontrada por Ênio Grigio.

¹¹⁶ Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 79, Tomo 470. AHMSM. Encontrada por Ênio Grigio.

¹¹⁷ Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 81, Tomo 485. AHMSM.

Posto de Serviço para a venda de gasolina, lubrificantes e lavagem de automóveis, na esquina da Rua Venâncio Aires com a Avenida Rio Branco¹¹⁸.

Como foi possível perceber, era intensa a competitividade entre as companhias, que buscavam instalar em Santa Maria bombas para o abastecimento de gasolina. Concentradas, sobretudo, na Avenida Rio Branco, principal via da cidade, era lá também que ficavam os carros de praça, por isso não é à toa a concorrência pelos espaços daquela localidade.

Imagem 5: “Centro dos Autos” na Avenida Rio Branco na década de 1930 (data aproximada)



Fonte: “Centro dos Autos” na Avenida Rio Branco em Santa Maria, aproximadamente na década de 1930, imagem digitalizada. Acervo particular de Norton Soares Gomes. A seta aponta para uma das bombas de gasolina instaladas naquele lugar.

Além das bombas de gasolina, emergia na paisagem urbana oficinas mecânicas, lojas de ferragens e locais de comercialização de peças de veículos. Identificamos alguns desses estabelecimentos, como a oficina de Cristiano Schwartz, localizada na Rua do Comércio¹¹⁹, a de Venâncio Riffel na Rua Coronel Niederauer¹²⁰ e a ferraria mecânica e oficina de autos de Ramão Nazário da Silva na Rua Marquês do Herval¹²¹.

¹¹⁸ Requerimento. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 5, Tomo 31. AHMSM.

¹¹⁹ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 13, Tomo 68. AHMSM.

¹²⁰ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 67, Tomo 404. AHMSM.

¹²¹ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 69, Tomo 418. AHMSM.

No dia 4 de Abril de 1927, a oficina mecânica de Ramão Narciso da Silva foi furtada pelo também mecânico Christino Francisco Salles¹²². Esse episódio nos ajuda a entender aspectos importantes sobre esses estabelecimentos que surgiram no início do século XX. Ramão Narciso da Silva era de nacionalidade uruguaia e possuía uma oficina juntamente com seu sócio Mário Grant de nacionalidade argentina. Na época do ocorrido, a oficina mecânica funcionava na Rua Coronel Niederauer número 91, próximo à residência de Ramão Narciso da Silva. Tanto Ramão, quanto Mário se encontravam em viagem no dia do roubo, estava no local somente a mãe de Ramão, dona Anaurelina da Silva, também natural da República Oriental. De acordo com Anaurelina, o indivíduo Christino Francisco Salles, acompanhado de outro que ela não sabia o nome, a procurou para comprar um motor que estava na oficina de seu filho. Ela, diante da insistência de Christino, falou que nada podia resolver senão com a autorização de Ramão. No outro dia a mesma soube do arrombamento da oficina mecânica e do roubo do motor e diversos outros equipamentos.

No meio do processo, identificamos um bilhete em espanhol escrito por Ramão no qual o mesmo inventariava os itens que teriam sido roubados do seu estabelecimento:

“1 Catre, 1 Virabrequim, 1 Comando de Válvula, 1 Bloco com Estuque, 1 Volante completo, 4 coroas de bobina, 1 capacete com os pedais, 1 tampa de cilindro, 1 jogo de tambores, 3 tambores, 1 junta universal, 1 escova de disco, 1 tambor de transmissão, 1 bucha, 1 meia lua completa, 8 bielas, 10 pinos de direção, 3 válvulas, 8 arruelas, 1 distribuidor, 1 martelo [...] **1 revólver 44, 1 revólver 38, 1 revólver 22, peças de máquinas de escrever e de costura e um motor elétrico de ½ cavalo de força [destaque nosso]**”¹²³

Além de automóveis, os mecânicos consertavam em suas oficinas revólveres, motores elétricos, máquinas de escrever e de costura, assim como outros equipamentos. Uma noção mais ampla da nossa concepção contemporânea de “oficina mecânica”. Ramão queixava-se, sobretudo, do fato de Christino ter roubado um “motor Ford” de propriedade da Brigada Militar, que ele teria se comprometido em consertar. Foi chamada uma junta de especialistas para avaliar o valor do prejuízo. Essa junta era composta por chauffeurs da cidade, o que demonstra que além de saber conduzir, aqueles trabalhadores teriam noções profundas da mecânica dos seus automóveis. Os chauffeurs Luiz Pereira da Silva e Viriato de Castro Gomes, ao que tudo indica reconhecidos pelas autoridades policiais como peritos no assunto, avaliaram o motor descrito por Ramão Narciso da Silva por oitocentos mil réis. Para se ter uma ideia, a Intendência Municipal adquiriu no ano de 1924, um automóvel Ford pelo valor

¹²² Processo Crime, número 362. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

¹²³ Processo Crime, número 362. AHMSM.

de um conto de réis¹²⁴, ou seja, aquele motor valia quase o mesmo valor de um automóvel, talvez de um modelo mais modesto.

É interessante o percurso que esses itens roubados fazem pela cidade de Santa Maria. Christino utiliza-se do serviço de um carroceiro que não é identificado ao longo do processo, ele faz uma primeira parada na elétrica de Sady Veríssimo e vende para ele o motor elétrico. Após isso, o assaltante passa no ferro velho do judeu russo Simon Raicher, localizado na Avenida Rio Branco e vende todas as peças que havia furtado. Christino Salles escreve um recibo a próprio punho, dizendo-se proprietário de uma oficina mecânica localizada na Rua Coronel Niederauer e vende todas aquelas peças por trinta mil réis, valor muito abaixo da cotação estipulada pelos chauffeurs.

Imagem 6: Ferro Velho de Simon Raicher, localizado na Avenida Rio Branco – 1927



Fonte: Imagem retirada do Processo Crime, número 362. AHMSM.

Não nos interessa saber se Christino era culpado ou inocente, se de fato havia roubado, como alegavam as testemunhas ou se teria comprado o motor e demais equipamentos de Anaurelina da Silva, como o próprio ressaltou em seu depoimento; se era um gatuno conhecido na cidade, ou um mecânico trabalhador. Processos criminais como esses são repletos de narrativas maquiadas e distorcidas, entretanto, nos oferecem importantes informações sobre as experiências daqueles sujeitos no passado. Esse em particular, nos

¹²⁴ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 62, Tomo 364. AHMSM.

revela o espaço urbano em movimento e as conexões a respeito dos movimentos que transpassam o setor de transporte da cidade.

2.4 Considerações finais

Por fim, foi necessária uma abordagem empírica com base nas fontes para compreendermos as mudanças que a dinâmica dos transportes causou na paisagem urbana de Santa Maria desde o final do século XIX e início do século XX. A cidade foi palco das relações sociais dos trabalhadores que analisaremos nos capítulos a seguir, porém, mais do que isso, o espaço urbano em movimento era moldado por aqueles sujeitos, que trabalhavam nas construções de estradas e nas melhorias urbanas; que construía os edifícios, que plantavam as flores e árvores nos canteiros das avenidas; que recolhiam os lixos e dejetos, e transportavam pessoas e mercadorias pelas ruas da cidade. Enfim, a modernização urbana idealizada pela elite, foi concretizada pelos trabalhadores.

Os transportes urbanos, como tentei demonstrar, tiveram importante participação na alteração da paisagem urbana de Santa Maria. Seja na necessidade do calçamento das ruas, na reivindicação de pontes sobre os arroios do município, no crescimento da circulação de veículos e no surgimento das cocheiras, garagens, mecânicas, bombas de gasolina e lavagens de carros. Uma imensidade de experiências em que os sujeitos dessa pesquisa estavam inseridos. Despedimo-nos por enquanto do velho Anselmo e do pai de Derli, para nas próximas páginas conhecermos outros muitos personagens da História Social dos Transportes Urbanos de Santa Maria.

3. CAPÍTULO 2: QUEM ERAM OS TRANSPORTADORES DA CIDADE? O PERFIL SOCIAL DOS CARROCEIROS, BOLEEIROS E CHAUFFEURS DE SANTA MARIA (1924-1928)

3.1 Considerações iniciais

O presente capítulo tem como objetivo entender quem eram os trabalhadores que atuavam no setor de transportes urbanos de Santa Maria, seu perfil social e elementos acerca do cotidiano do trabalho. Para tanto, continuaremos a explorar a documentação do fundo da Intendência Municipal, hospedada no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, assim como recortes de jornais e fontes cartoriais, que nos ajudarão a compreender aspectos importantes acerca do trabalho e das experiências dos trabalhadores ligados aos transportes urbanos da cidade.

Até o presente momento, poucas foram as pesquisas que tiveram como objetivo estudar os trabalhadores do setor de transportes urbanos em Santa Maria e no Rio Grande do Sul como um todo. Grande parte dos estudos que visam compreender os trabalhadores que atuavam no transporte de pessoas e mercadorias no ambiente urbano encontra-se, sobretudo, nos grandes centros, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, mais recentemente trabalhos que tematizaram Belém, Manaus e Recife¹²⁵. Entretanto, fora as importantes reflexões de Paulo Cruz Terra (2007; 2012) sobre os carregadores, carroceiros e cocheiros da cidade do Rio de Janeiro desde meados do século XIX até os primeiros anos do século XX, nenhum outro problematizou o trabalho de escravizados, livres e libertos. Tampouco se percebeu estudos que refletissem o pós-Abolição e os aspectos relacionados à cor daqueles sujeitos, colaborando para a manutenção do “Muro de Berlim historiográfico” que separa os estudos sobre a Escravidão e o pós-Abolição da História do trabalho.

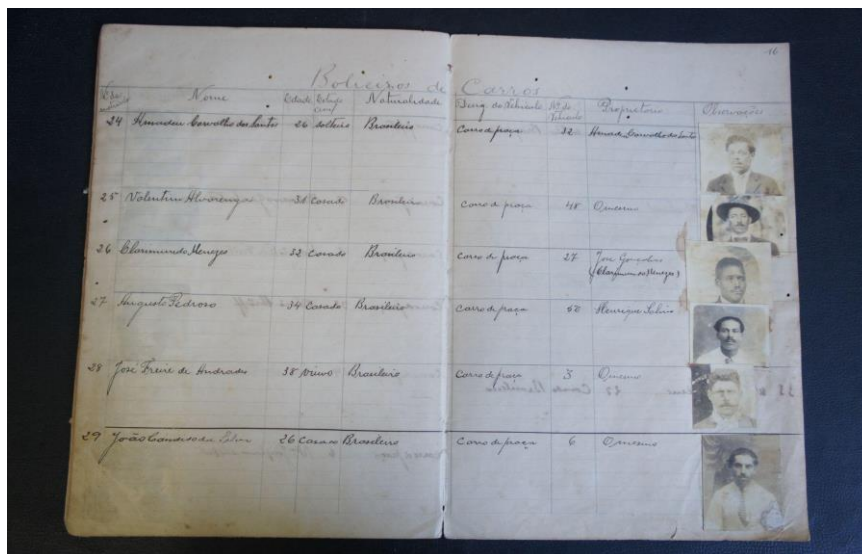
Concordo com Fabiane Popinigis e Paulo Cruz Terra (2019), na medida em que destacam uma importante mudança nos estudos da História do Trabalho no Brasil, nos quais trabalhadores e trabalhadoras, negras e negros, estão figurando cada vez mais em pesquisas que visam compreender aspectos relacionados às experiências em liberdade, o cotidiano do trabalho e o racismo como problema histórico. Chalhoub e Silva (2009) já apontavam uma mudança epistemológica nos estudos sobre a História da Escravidão e do Trabalho, ao

¹²⁵ Citamos novamente os trabalhos de (SANTOS, 2009), (TAMBASCO, 2010), (GOMES, 2020) e (SANTOS, 2020)

destacar uma substituição, ainda que lenta e gradual, do “paradigma da ausência” para o “paradigma da agência” de trabalhadores negros na historiografia brasileira. Contudo, Álvaro do Nascimento (2016) reforçou que apesar dos inúmeros avanços nesses campos de estudo, muito ainda há de ser feito, e, para isso, a criatividade metodológica e a expansão do uso de fontes são imprescindíveis para o nosso fazer historiográfico.

A fim de traçar um perfil dos trabalhadores que estamos estudando, irei me valer dos livros de matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria entre os anos de 1924-1928¹²⁶. Essa documentação está hospedada no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria e foi encontrada pelo pesquisador Ênio Grigio (2016), que assim como a pesquisadora Franciele Oliveira (2017), utilizaram-na para identificar trabalhadores negros que operavam no setor de transportes e faziam parte de toda uma rede associativa negra, temática que exploraremos melhor no adiantar desse capítulo. Uma descrição mais precisa desses documentos é necessária para entendermos as suas possibilidades e potencialidades. Os livros foram divididos em três, destacando as diferentes modalidades que constituíam os transportes da cidade. Nas matrículas dos condutores é possível identificar informações como: o nome do condutor, idade, nacionalidade, estado civil, tipo de veículo e o proprietário - em algumas matrículas dos boleiros e chauffeurs conseguimos identificar as fotografias anexadas, contudo muitas se encontram apagadas, o que dificulta o reconhecimento dos condutores matriculados.

Imagem 7: Livros de matrículas dos trabalhadores do setor de transportes urbanos (1924-1928)



¹²⁶ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Fonte cedida gentilmente por Ênio Grigio.

Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

Considero essa a principal fonte dessa pesquisa, não pelo fato de me restringir na análise dela, mas por que a tomei como ponto de partida para traçar as trajetórias dos trabalhadores estudados. Usando o nome daqueles sujeitos como fio condutor (GINZBURG; PONI, 1989), foi possível realizar uma análise micro analítica levando em conta elementos do cotidiano, conflitos, solidariedades e as relações sociais entre os carroceiros, boleiros e chauffeurs. Mas, outra abordagem foi necessária, que diz respeito à quantificação das matrículas, para a compreensão do perfil dos trabalhadores.

3.2 Os carroceiros

É importante assinalar que parto de reflexões iniciais sobre o setor de transportes urbanos de Santa Maria, num esforço de pesquisa que buscou analisar os mesmos livros de matrículas e refletir sobre o perfil social dos trabalhadores do setor de transportes urbanos da cidade¹²⁷. Como foi ressaltado no capítulo anterior, as carroças tinham grande relevância no sistema de transporte de cargas da cidade, o que possibilitou com que fossem o último reduto dos veículos de tração animal a resistir diante da inserção dos automóveis. Um exemplo disso são as vozes dos carroceiros entrevistados pelo Jornal *A Razão* em 1974¹²⁸, que mantinham pontos de fretes em localidades específicas da cidade, mas já anunciavam com grande temor o seu derradeiro desaparecimento das ruas centrais.

O sistema carroçável de Santa Maria era responsável pelo abastecimento da cidade, escoamento de mercadorias, transportes de produtos agrícolas, dos aparelhos para a desinfecção, além de ter uma importância fundamental na limpeza urbana, recolhimento de lixo e das fossas fecais, entre outros inúmeros serviços desempenhados - muitos desses ligados diretamente à estação ferroviária. Ao longo dos anos de 1924 a 1928, identificamos 134 condutores de carroças matriculados e, diferentemente dos livros de matrículas dos boleiros e chauffeurs, os carroceiros não possuíam as fotografias anexadas. Portanto, analisaremos os seguintes campos: faixa etária, nacionalidade, estado civil, relação de posse dos veículos e suas designações. Começaremos pela faixa etária:

¹²⁷ A Razão. 14 de Setembro de 1974. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

¹²⁸ RODRIGUES, Luiz Fernando dos Santos da Silva. Carroceiros, boleiros e chauffeurs: os trabalhadores do setor de transportes urbanos em Santa Maria durante a Primeira República. Monografia (Graduação em História) - Universidade Federal de Santa Maria. 2021.

Tabela 2. Faixa etária dos carroceiros

Idade	Nº de matrículas	Porcentagem
Até 20 anos	36	27%
21 a 30 anos	52	39%
31 a 40 anos	24	18%
41 ou mais	22	16%
Total	134	100%

Fonte: Tabela construída com base nas informações dispostas no livro de matrículas dos carroceiros entre os anos de 1924 a 1928. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Os carroceiros mais jovens matriculados foram os menores Manoel O. Gonçalves, que conduzia uma “pipa de água” de propriedade de Germano A. Gonçalves e Waldomiro Fribida, que conduzia uma “carroça de duas rodas” de propriedade de José Fribida, ambos com 14 anos de idade, sendo que o mais velho era José Francisco do Nascimento, com 68 anos (não nos faltará oportunidades em falar dele mais adiante). Impressiona a grande quantidade de menores de idade - quase um terço dos condutores possuía até 20 anos. Recobramos o acidente de João Porfírio dos Santos, menor, negro e carreteiro, o qual foi atropelado pelo chauffeur Floriano Martins. João Porfírio foi mais um dos menores transportadores de Santa Maria, que junto com Manoel, Waldomiro e outros tantos, circulavam pelas ruas da cidade. Felipe Farret Brunhauser (2018), ao estudar os menores populares durante a Primeira República em Santa Maria, teceu importantes reflexões acerca dessas “infâncias desvalidas”, da inserção deles nos mundos do trabalho e os discursos sobre a “marginalidade” direcionados, sobretudo, aos pobres e não-brancos.

Se olharmos para os condutores de carroças de até 30 anos de idade, percebemos que eles representam 66% dos trabalhadores matriculados, sendo que esse fator da idade também se reflete no estado civil daqueles sujeitos. Das 134 matrículas, 70 eram de carroceiros solteiros, ou seja, 52% e 64 de casados, o que representa 48% do total. Contudo, não podemos

descartar outros arranjos afetivos e familiares constituídos por esses trabalhadores que não eram vistos como legítimos aos olhos do Estado¹²⁹.

A maioria dos condutores matriculados como carroceiros era de origem nacional. Entretanto, outras nacionalidades também constituíam aquele setor. Identificamos três portugueses, dois russos e uruguaios; alemães, argentinos, espanhóis, gregos e sírios eram representados por um condutor de cada nacionalidade. Quando olhamos para a relação de posse das carroças percebemos que apenas 46 condutores possuíam seus veículos, o que representa 34%, contra 88 carroceiros (66%) que trabalhavam para terceiros. Ao traçarmos uma média de idade desses condutores que não possuíam seu meio de trabalho, percebemos que tinham em média 26 anos, enquanto aqueles que possuíam seus veículos tinham 36 anos de idade (em média). Ou seja, os trabalhadores mais novos eram a maioria entre os “despossuídos”.

Ao analisar a designação das carroças percebemos algumas funções, as quais listamos na tabela seguir:

Tabela 3. Designação das carroças

Descrição	Número
Carroças de duas rodas	90
Carroças de quatro rodas	20
Carroças de pães	13
Carroças de leite	2
Carroças particulares	4
Pipas de água	5
Total	134

Fonte: Tabela construída com base nas informações dispostas no livro de matrículas dos carroceiros entre os anos de 1924 a 1928. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

A maioria das carroças é descritas como de “duas rodas” e de “quatro rodas”, o que pouco diz sobre a espécie de produtos ou materiais que eram transportados por elas. Porém, de acordo com o Código de Posturas Municipais de 1913 (SANTA MARIA, Ato nº

¹²⁹ARENDA, Silvia Maria Fávero. *Casar ou amasiar: a família popular em fins do século XIX*. POA: UFRGS, 2001.

436/1913), a Intendência Municipal resolveu criar três tipos de carroças para cargas: “uma com duas rodas, para materiais e outros produtos, e outras de duas e quatro rodas para o transporte de carne”. Os condutores de carroças deveriam obedecer a um limite de peso de cargas imposto pela Intendência, o qual deveria ser compatível à quantidade de animais encarregados pela tração dos veículos. Além das carroças de duas e quatro rodas, estavam listadas também as carroças particulares, as pipas de água, as carroças de leite e de pão.

Daniel Tochetto de Oliveira (2013) ao estudar o processo de saneamento e as reformas do engenheiro Saturnino de Brito em Santa Maria no início do século XX, aborda um elemento muito importante que diz respeito ao trabalho dos carroceiros responsáveis pelo abastecimento de água em alguns pontos específicos da cidade - serviço que perdurou até as primeiras décadas do século XX. De acordo com o autor, “o abastecimento d’água das casas era de modo individual, através de cisternas ou algibes, da coleta de água da chuva, de pequenas fontes na encosta da serra, de cursos d’água ou de poço” (OLIVEIRA, 2013, p. 179). Contudo, Oliveira destaca que apenas os mais ricos possuíam cisternas ou algibes, sendo que grande parte da população teria que beber da duvidosa água dos poços, que muitas vezes era contaminada devido à proximidade com as fossas ou com as impurezas existentes nos quintais das residências. Por conseguinte, devido aos problemas da qualidade da água e aos períodos de secas, o serviço dos “pipeiros” era cada vez mais necessário. Segundo Beber (1998, p. 79), os “pipeiros” percorriam a cidade do amanhecer ao anoitecer, exceto aos domingos. A água era transportada em volumosas pipas sob as carroças, puxadas por burros.

Imagem 8: “Pipeiro” transitando pelas ruas da cidade



Fonte: Beber (1998, p. 81) e Oliveira (2013, p. 180), “‘pipeiro’ atravessando a Rua do Acampamento em direção à Rua José Bonifácio, desenho extraído de uma fotografia de 1918”.

O desenho acima mostra um trabalhador negro, representado de forma caricata, conduzindo uma “carrocinha” de duas rodas, puxada por um animal que se assemelha a um burro. De acordo com Beber (1998, p. 81), esse desenho foi extraído de uma fotografia de 1918, percebemos nele uma reprodução racista na medida em que o homem negro é representado com cérebro pequeno e mandíbulas avantajadas – de forma animalesca, procurando demonstrar sua inferioridade. Nas primeiras décadas do século XX era muito comum este tipo de representação de pessoas negras. Porém, não sabemos em que contexto o desenho foi feito, se o mesmo foi de fato desenvolvido em 1998 – ano de publicação do livro - é um sinal evidente da perpetuação do racismo.

Quando olhamos para o livro de matrículas dos carroceiros percebe-se que em 1924 havia cinco carroceiros matriculados conduzindo “pipas de água”. Um deles já foi mencionado aqui, o menor Manoel O. Gonçalves com 14 anos de idade, que conduzia o veículo que tinha como proprietário Germano A. Gonçalves. Por sua vez, Germano A. Gonçalves, com 36 anos de idade, conduzia sua própria “carroça de água”. Zeferino Barboza, com 61 anos, Waldomiro Barboza com 15 e Pedro Barboza com 22 anos de idade, conduziam as “Pipas de Água” que tinham como proprietário Otto Saibra.

Foram poucos os indícios que encontramos sobre os pipeiros de Santa Maria, entretanto, a primeira análise nos indica alguma relação familiar entre aqueles sujeitos por conta dos seus sobrenomes. Germano A. Gonçalves poderia ter sido pai, irmão ou tio de Manoel O. Gonçalves, o mesmo estende-se para pensar a relação entre os Barbozas. Entretanto, encontramos um vestígio que conectou as trajetórias de Zeferino Barboza e Waldomiro Barboza. No dia 8 de março de 1928, compareceram no Juízo da Provedoria e de Casamentos, Waldomiro Barboza e Amália Alves Fagundes¹³⁰, ele dizia ser natural de Santa Maria, ter 20 anos de idade, profissão ferroviário, filho legítimo de Zeferino Barboza e de Rosalina Ferrão. Essas informações nos ajudam a refletir sobre as relações entre esses trabalhadores, que muitas vezes eram perpassadas por laços sanguíneos, afetivos e familiares. Além disso, conseguimos perceber os rumos que tomaram a vida do menor Waldomiro Barboza, que de “pipeiro” tornou-se ferroviário. Essa mudança de profissão pode ter se dado, como em muitas outras trajetórias de trabalhadores que iremos analisar, por conta da

¹³⁰ Habilitação de casamento. Waldomiro Barboza e Amália Alves Fagundes, 1928. Santa Maria. Family Search.

modernização da cidade, na qual o serviço dos “pipeiros”, gradualmente, deixou de ser necessário no espaço urbano.

3.2.1 Padeiros ou carroceiros?

Foi preciso abrir um espaço específico para os padeiros da cidade. Muitos, como se percebeu ao longo da documentação, exerciam tanto a função de carroceiros, no transporte de pães, quanto a de padeiros, no processo de produção dos mesmos. Ao longo do livro de matrículas identifiquei 13 trabalhadores que conduziam “carroças de pão”, suas idades variavam de 17 a 45 anos. Em 1905, um grupo de proprietários de padarias da cidade enviou um requerimento para o Conselho Municipal reclamando do aumento, em mais de 50%, do imposto que incidia sobre as carroças, ao mesmo tempo em que fora reduzido “em igual o imposto referente aos colonos”¹³¹. Segundo os suplicantes:

“[...] Como bem podereis avaliar, a distribuição de pães feita à população da cidade por meio de carrocinhas, constitui o mais forte custo de uma padaria, já pelo alto custo do veículo e sua pouca duração, já pelos ordenados dos repartidores, despesa de tração...

Tratando-se, pois de um alimento de primeira necessidade, e que necessariamente qualquer aumento por parte do Município, virá aumentar seu custo, dificultando, portanto ainda mais a subsistência do proletariado, é mais em nome desta classe que vimos à sua presença, submeter para que seja dispensado o aumento referido”¹³²

Assinaram o requerimento os proprietários Luiz [ilegível], Olindo Toaldo, Pedro Holtermann, Antônio Affonso Cruzeiro e João Bertoia. A partir desse documento, percebe-se a importância do sistema de distribuição de pães (através do trabalho dos carroceiros) na cidade de Santa Maria. Os reclamantes ainda destacaram o alto custo para manutenção dos veículos e dos animais encarregados pela tração, assim como o salário dispensado para o pagamento dos trabalhadores. Tudo isso, acrescido ao enorme aumento do imposto que incidia sobre as carroças, fazia com que o produto, que era um alimento de primeira necessidade, fosse cada vez mais inacessível para os “proletários” de Santa Maria. Os proprietários falavam em nome dos trabalhadores pobres, mas talvez essa empatia derivasse do temor da perda do poder de compra daquela “classe”, o que faria com que reduzissem também as vendas de pães e o próprio rendimento das padarias da cidade.

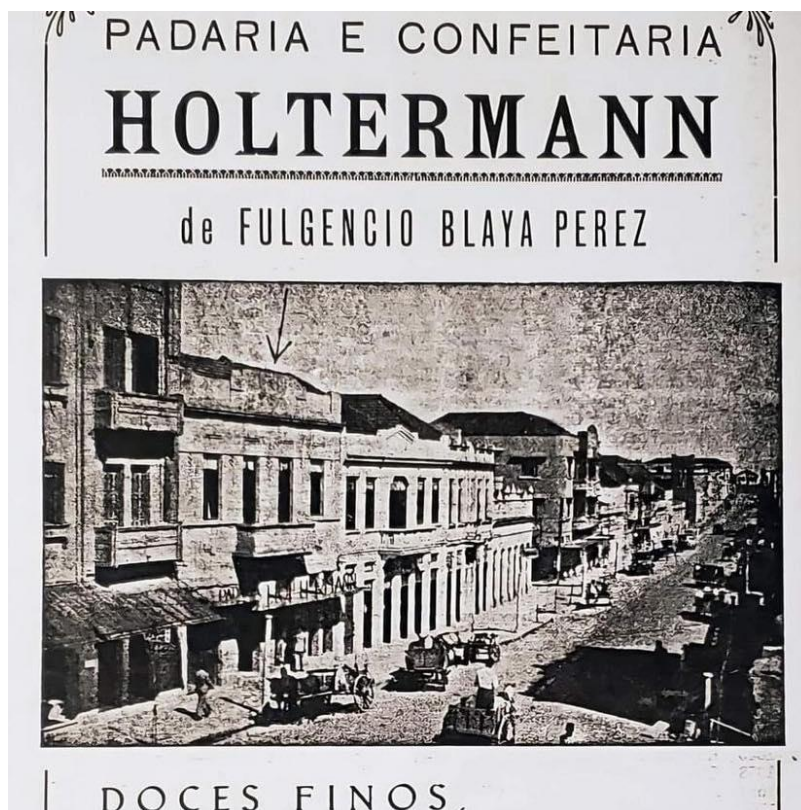
¹³¹ Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 8, Tomo 40. AHMSM.

¹³² Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 8, Tomo 40. AHMSM.

Franciele da Rocha Oliveira (2017) analisa um episódio envolvendo os padeiros que frequentavam o Clube União Familiar¹³³. A autora estuda um processo criminal que nos indica alguns aspectos sobre as relações entre padeiros/carroceiros, que faziam parte de organizações negras na cidade. De acordo com a Oliveira, no dia 09 de Maio de 1926, a sede do Clube União Familiar foi cedida para a realização de um baile promovido pelos padeiros da padaria Holtermann :

A festa, pelas descrições das testemunhas e das notícias publicadas nos jornais, posteriormente, estava lotada, indicando o sucesso que tais atividades tinham entre seus frequentadores, muitos dos quais, especialmente, eram trabalhadores negros e negras, tais como os padeiros da dita padaria Holtermann, muitos dos Chauffeurs e carroceiros da cidade, bem como os ferroviários, entre outros tantos operários, como os trabalhadores do comércio local, jornaleiros, pintores, alfaiates e pedreiros, como indicam a totalidade das profissões referenciadas entre os participantes do festejo, transformados pelos fatos e pelo processo em testemunhas, vítima e réu (OLIVEIRA, 2017. p. 304).

Imagem 9: Carroceiros em frente a Padaria Holtermann



Fonte: Anúncio Padaria Holtermann, data desconhecida, retirado de <<https://www.facebook.com/useylyz/posts/pfbid02Ae9VMaHBScsKyHk9UdaCR8sS6Br2V1AUv2dUf5gWB3M.a7fjQwPLJqVRWsVgN5rgGI>>, acesso em 30/02/2024.

¹³³ O União Familiar foi o Clube Social Negro mais antigo encontrado até o momento em Santa Maria. Fundado em 1896, congregava parte da comunidade negra da cidade. Com sede na Vila Operária Brasil, o clube surgiu em um contexto de exclusão e desejo de participação de negras e negros na vida social da cidade. O que, por conseguinte, fez com que fosse um importante espaço de convivência, amparo e sociabilidade da população negra santamariense naquele contexto.

Sobre o Clube União Familiar ver Franciele da Rocha Oliveira (2016; 2017).

De acordo com as testemunhas do processo criminal instaurado para averiguar as circunstâncias daquela contenda, o baile estava procedendo de forma tranquila, quando houve um conflito envolvendo José Pereira (carroceiro e sócio do Clube União Familiar) e Manoel Domingues da Silva. Esse conflito foi rapidamente resolvido e apartado por José Francisco do Nascimento Filho (também carroceiro e filho de José Francisco do Nascimento, ex-escravizado, carroceiro e membro de diversas organizações negras da cidade)¹³⁴ e por Roberto Gonçalves Machado, que acalmaram Manoel e o levaram para fora da festa. Na saída da festa, os três encontraram Pedro Antônio da Silva, que se indignou com o que foi relatado e tomou as dores de Manoel, partindo para dentro da festa com o objetivo de vingar-se pelo amigo. A fim de apaziguar o conflito que fora retomado por Pedro, surge Tertuliano Silva. No entanto, Pedro Antônio da Silva, exaltado, sacou uma arma e atirou em Tertuliano, assassinando-o em frente à sede do Clube União Familiar.

Pouco interessa, nesse momento, os motivos pelos quais se desenvolveu o conflito que vitimou Tertuliano Silva, porém, concordo com Oliveira (2017, p. 305-306) quando ela destaca que por mais que existisse um perfil semelhante entre os frequentadores de clubes sociais negros, assim como características que permitissem a união daqueles sujeitos em prol de um projeto associativo comum, eles não estariam “imunes a conflitos internos, isto é, dentro da própria classe e raça”¹³⁵. Todavia, esse processo criminal ajuda a compreender quem eram os trabalhadores negros envolvidos naquela festa, bem como as profissões que exerciam. No rol de testemunhas identifiquei sete trabalhadores do setor de transportes urbanos, das 15 testemunhas arroladas:

Quadro 1. Carroceiros e chauffeurs arrolados como testemunhas

Nome	Profissão
José Pereira	Carroceiro
José Francisco do Nascimento Filho	Carroceiro
Alcindo Gonçalves Xavier	Carroceiro/ Empregado na padaria Holtermann
Agostinho Silva	Carroceiro/ Empregado na padaria

¹³⁴ Ver Ênio Grigio (2016) e Franciele Oliveira (2017).

¹³⁵ *Idem.*

	Holtermann
Antônio Camargo	Carroceiro/ Empregado na padaria Holtermann
Lúcio Silva	Chauffeur
Waldomiro Rodrigues	Chauffeur

Fonte: Quadro elaborado com base no processo Nº 136 M66 E114. 1926. Juízo Districtal da Séde. 2ª Escrivania do Crime. Santa Maria da Boca do Monte. Rio Grande do Sul. Homicídio. A Justiça contra o réu Pedro Antonio da Silva. Analisado por Franciele Rocha de Oliveira (2017, p. 306-307).

Além dos empregados da padaria Holtermann, foram encontrados carroceiros e chauffeurs naquele baile, o que de certa forma demonstra a importância daqueles espaços como elementos constitutivos da formação das identidades e relações dos trabalhadores negros do setor de transportes urbanos, que além de compartilharem o cotidiano do trabalho, experienciavam aspectos relacionados ao lazer e a sociabilidade. Outro ponto relevante para destacar são as relações familiares entre os sujeitos que compunham aquele episódio. As testemunhas Agostinho Silva (Augusto José da Silva) e Lúcio Silva (Lúcio José da Silva) eram irmãos da vítima Tertuliano Silva e primos de Antônio Camargo, ambos netos de Rafael José da Silva¹³⁶.

Imagem 10: Fotografia do chauffeur Lúcio José da Silva – 1925



¹³⁶ Rafael José da Silva casou-se aos 70 anos de idade com Mariana da Silva, em 28 de Abril de 1918. Sendo que ele era filho legítimo de Fausta de Jesus da Silva e Manuel Ignácio da Silva, natural de Porto Alegre. Ela possuía 55 anos de idade, filha de Engracia Conceição, natural de Santa Maria. Na época do casamento os noivos estavam amasiados a mais de 40 anos e possuíam seis filhos. Ambos foram escravizados.. Rafael José da Silva era pedreiro, membro da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário, organização religiosa fundada em Santa Maria em 1873, formada por escravos, livres e libertos. Rafael José da Silva ainda doou um dia de trabalho por semana para a construção da Capela de Nossa Senhora do Rosário no ano de 1900. Ver Ênio Grigio (2016, p. 254-311).

Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. A fonte fora encontrada por Ênio Grigio. Lúcio José da SILVA na época da matrícula possuía 24 anos de idade, encontramos outras duas matrículas do mesmo condutor, uma em 1927 onde ele conduzia um “auto buich” de propriedade de Mario Athayde e outra também em 1927, na qual ele conduzia um caminhão, o qual ele mesmo era proprietário do veículo.

Alcindo Xavier, Agostinho Silva e Antônio Camargo não foram os únicos padeiros/carroceiros negros que foram localizados. No dia 7 de Outubro de 1913, compareceram no Juízo de Casamentos de Santa Maria da Boca do Monte os noivos Pelágio Vernes e Jesuína Lameira. Pelágio tinha 25 anos de idade, profissão padeiro, era filho natural de Gabriela dos Santos. Jesuína Lameira tinha 22 anos de idade, profissão serviços domésticos, era filha natural de Maria da Conceição. O noivo era analfabeto, sendo assim assinaram a rogo: André Oliveira, Napoleão Sacchis e Pantaleão dos Anjos¹³⁷. Pelágio Vernes estava matriculado no livro dos carroceiros em 1924, conduzindo uma carroça de pão de propriedade de Carlos Albanus¹³⁸. São mais de dez anos de diferença entre uma fonte e outra, isso demonstra a continuidade dele na profissão de padeiro na cidade.

Nenhum dos documentos nos indica a cor de Vernes, o que fez com que acessássemos outros registros. No dia 8 de Março de 1911, Pelágio Vernes apresentou no Cartório de Registro Civil o atestado do doutor Nicola Turi, “que declarou ter falecido às duas horas da madrugada por tuberculose aguda, Delphina dos Santos, de dezessete anos de idade, parda e filha natural de Gabriela dos Santos”¹³⁹. A irmã de Pelágio foi descrita como parda, isso indica uma possível cor do padeiro/carroceiro. Contudo, encontramos outro vestígio. No dia 26 de Outubro de 1920, compareceu no cartório de registros civis de Santa Maria, o padeiro Pelágio Vernes, exibindo o atestado da parteira Carlinda Guimarães, declarou que sua esposa Jesuína Vernes, deu a luz a um feto de cor morena¹⁴⁰.

A trajetória do nosso “personagem” não acaba aqui. Ao reunirmos as fontes que parecem dispersas e sem racionalidade alguma, conseguimos montar pequenos pedaços do imenso quebra-cabeça que diz respeito às experiências daqueles sujeitos. Outros personagens acabam se juntando e tornando ainda mais complexa a “reconstrução” dessas histórias. No dia 4 de Janeiro de 1929, na Rua Marechal Deodoro, número 237, nas imediações da Padaria Nova, estavam conversando Sylvio Machado Soares, Hélio Machado Soares e Tahyti Gonçalves Ramos, ambos empregados na dita padaria. Foi quando chegou o padeiro Cassiano

¹³⁷ Habilitação de casamento. Pelágio Vernes e Jesuína Lameira, 1913. Santa Maria. Family Search.

¹³⁸ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

¹³⁹ Óbito. Gabriela dos Santos, 1911. Santa Maria. Family Search.

¹⁴⁰ Óbito. Feto filho de Pelágio Vernes, 1920. Santa Maria. Family Search.

Vernes dos Santos para tirar satisfação por conta dos deboches dispensados a ele por Tahyti Ramos. Os dois começaram a discutir, Cassiano sacou um revólver, Tahyti levantou o casaco mostrando que estava desarmado, entretanto, Vernes atirou em direção ao seu antagonista, o que acabou por acertar seu amigo Hélio Machado Soares¹⁴¹.

Cassiano Vernes dos Santos, em seu depoimento, afirmou ser padeiro, com 44 anos de idade, era irmão de Pelágio Vernes, proprietário da Padaria Nova. Outros elementos surgem sobre a vida do padeiro Pelágio - depois de trabalhar longos anos como empregado, o mesmo conseguiu construir uma padaria e continuar com seu ofício, agora com a ajuda de seu irmão Cassiano. O réu afirma que estava armado, pois naquele dia fez distribuição de pães no Pinhal¹⁴², chegaria após o anoitecer em Santa Maria, então para sua segurança portava um revólver. Mais um elemento que conecta o trabalho no setor de transportes da cidade com a atividade dos padeiros de Santa Maria, contudo essas conexões não param por aí. Cassiano estava matriculado como boleiro em 1924, possuía na época 40 anos de idade, era solteiro e conduzia um “carro particular” de propriedade de Aldorindo Fernandes¹⁴³.

Imagem 11: Fotografia do boleiro Cassiano Vernes dos Santos – 1924



¹⁴¹ Processo Crime nº 1897, maço 68, estante 114. Santa Maria, 1929. Réu Cassiano Vernes dos Santos.

¹⁴² Atualmente faz parte da localidade que corresponde a cidade de Itaara, distante alguns quilômetros de Santa Maria. Sobre a denominação Pinhal ver Adriano Avello; Jorge Luís da Cunha, 2016.

¹⁴³ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

Fonte: Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Podemos refletir sobre em que medida o trabalho anterior de Cassiano como boleiro, pode ter influenciado em sua função na Padaria Nova, que era a distribuição de pães através do uso de carroças. O antigo boleiro já estava acostumado a lidar com os animais que puxavam os veículos, com o fluxo das ruas e deveria ser uma figura conhecida na cidade.

Outros elementos aparecem nessa contenda, que dizem respeito ao racismo e as relações entre brancos e negros naquele contexto. No depoimento dos dois irmãos, Hélio e Sylvio, apontam que Tahyti chamou Cassiano de “negro filho da puta”, reforçaram também que aquele não foi o único embate entre os dois. Cansado de receber aquele tipo de ofensa, Cassiano teria pedido se Tahyti dissera aquilo “como homem”, o mesmo teria respondido que “sim”. O padeiro foi ofendido duas vezes, a primeira sob o ponto de vista racial - em muitos momentos a atribuição da alcunha de “negro” naquele contexto, tinha como objetivo aproximar o sujeito ofendido à escravidão. A segunda ofensa dirigida por Tahyti atingiu diretamente a honra familiar, quando Cassiano foi chamado de “filho da puta”. Nesse ponto percebemos que o conflito entre Tahyti e Cassiano se desdobra para além da raça, adentrando na seara da masculinidade. Ao pedir se Tahyti lhe insultou “como homem”, Cassiano destaca a sua concepção do que era ser homem, ou seja, o peso da palavra e da honorabilidade. Ao afirmar que havia sim o insultado “como homem”, Tahyti aceitava o desafio e teria que enfrentar “como homem” as consequências das suas palavras.

Contudo, algo a mais nesse emaranhado de relações despertou a minha atenção, que diz respeito às hierarquias raciais, mas também aquelas ligadas ao trabalho. Qual seria a posição de Cassiano Vernes dos Santos dentro da padaria? Em vários momentos no processo criminal ele afirma ser irmão do proprietário Pelágio Vernes, mas em outros, ele diz ser também um dos proprietários. Podemos entender que Cassiano era sócio de um empreendimento familiar e, como sócio da padaria, sua posição dentro da hierarquia do trabalho seria superior daquela na qual se encontrava Tahyti Gonçalves Ramos. Sylvio Machado Soares, em depoimento, afirma que Cassiano e Tahyti “estavam de rixa por motivos ligados ao trabalho na padaria”. Sabemos pouco sobre a cor de Tahyti, mas o contexto nos indica que ele era um sujeito branco e, como branco, resistia em aceitar ordens de não apenas um, mas dois patrões negros. Entendemos que dentro do trabalho a hierarquia pendia para o lado dos proprietários da padaria, mas outros aspectos tangenciavam as relações entre o trabalhador e o patrão, que dizia respeito à “raça” a qual cada um pertencia.

Karl Monsma (2004) analisa os conflitos entre imigrantes europeus e brasileiros não-brancos na cidade de São Carlos, no Oeste Paulista, entre os anos de 1888-1914. O autor destaca que a maioria das contendas entre aqueles sujeitos foi por conta das pretensões de superioridade dos europeus e a não aceitação dos trabalhadores negros em serem tratados com inferioridade. Marcus Vinícius Freitas Rosa (2014) ao estudar as relações estabelecidas entre brancos e negros em Porto Alegre no pós-Abolição, destaca que “mesmo entre negros e brancos subalternos havia disputas em torno da igualdade e da diferença, entre quem desejava mandar e quem não queria obedecer”¹⁴⁴. Mas, quando invertemos as posições, entendemos o peso das hierarquias raciais no cotidiano do trabalho - mesmo em “desvantagem” Tahyti sentiu-se no direito de dirigir ofensas racistas ao seu “superior” Cassiano Vernes dos Santos.

Não poderíamos deixar de destacar as relações familiares entre Tahyti Gonçalves Ramos e outros trabalhadores do setor de transportes da cidade. Tahyti casou-se em 1919 com Maria Augusta Sabbadini, na época ele afirmou ter 24 anos de idade, ser militar e filho de Crecencio Ramos e de Romalina Gomes¹⁴⁵. Ao cruzarmos as informações com o livro de matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs, encontramos Crecencio Ramos matriculado como chauffeur em 1927, ele conduzia um caminhão próprio e tinha 60 anos de idade. Maria Augusta Sabbadini, noiva de Tahyti, era filha de Francisco Sabbadini Filho e para nossa surpresa, Francisco estava matriculado como carroceiro em 1924, possuía 43 anos de idade e conduzia uma “carroça de pão” de propriedade de João Weigert¹⁴⁶. Provavelmente o sogro de Tahyti também era padeiro e talvez tenha sido ele que o inseriu nessa profissão. Isso nos indica as maneiras com que aqueles sujeitos conectavam-se em profundas relações familiares, que sempre vem à tona quando adentramos nas suas trajetórias.

Por fim, foi importante destacar o trabalho desses padeiros/carroceiros no setor de transportes da cidade. Aqueles sujeitos, apesar de utilizarem as carroças como meio de trabalho, reconheciam-se de diversas maneiras, que não necessariamente estavam vinculadas aos transportes. Contudo, os conhecimentos relacionados ao trabalho com a condução de veículos, foram atributos técnicos relevantes para outras atividades que desempenharam ao longo das suas vidas. As relações familiares, como foi possível perceber, eram indissociáveis do trabalho, esse, entre outros elementos, como as próprias relações raciais, perpassavam as experiências daqueles trabalhadores.

¹⁴⁴ *Ibid*, p. 19

¹⁴⁵ Habilitação de casamento. Tahiti Ramos e Maria Augusta Sabbadini. 1919. Santa Maria. Family Search.

¹⁴⁶ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Continuaremos agora com os boleiros de Santa Maria.

3.2.2 Os boleiros

No final da década de 1920, eram poucos os boleiros em Santa Maria. De acordo com os dados apresentados no gráfico 3 (no capítulo anterior) em 1927 apenas 10 “carros” estavam registrados na cidade, ou seja, aqueles veículos perdiam cada vez mais espaço para os automóveis, sofrendo o já anunciado desaparecimento das ruas centrais, com o avançar do século XX. De acordo com Neida Morales (2008), “os coches foram desaparecendo do cenário santamariense, até que o último deles trafegou, melancolicamente, numa noite fria de 1931”¹⁴⁷. Não sabemos exatamente quando que o último boleiro circulou pelas ruas de Santa Maria, contudo, as fontes nos indicam um processo de substituição dos coches pelos automóveis já nos primeiros anos da década de 1920.

Em 1924, apenas 30 boleiros estavam matriculados na Intendência Municipal. Essas matrículas nos oferecem informações muito semelhantes daquelas dos carroceiros, contudo, outro elemento aparece que são as fotografias dos trabalhadores anexadas. No que se diz respeito à faixa etária dos boleiros, percebemos que a média de idade daqueles trabalhadores era em torno dos 33 anos, sendo que o mais novo era Adão F. Gomes, com 18 anos e o mais velho Heleodoro Guedes dos Santos, com 58 anos de idade. Abaixo reproduziremos uma tabela com a faixa etária daqueles trabalhadores.

Tabela 4. Faixa etária dos boleiros

Idade	Nº de Matrículas	Porcentagem
Até 20 anos	2	7%
21 a 30 anos	9	30%
31 a 40 anos	15	50%
41 ou mais	4	13%
Total	30	100%

¹⁴⁷ MORALES, Neida. Santa Maria - Memória. 1. ed. Santa Maria: Editora Pallotti, 2008. 280p.

Fonte: Tabela construída com base nas informações dispostas no livro de matrículas dos carroceiros entre os anos de 1924 a 1928. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Como foi possível perceber através dos dados apresentados na tabela acima, os trabalhadores que atuavam como boleiros, eram, sobretudo, mais velhos se comparado aos carroceiros, estando a maioria deles na faixa dos 31 a 40 anos de idade (50%). Quando olhamos para essa mesma faixa daqueles que atuavam como carroceiros nesse período, percebemos que representavam apenas 18% do total. Ao observar o estado civil dos boleiros, constata-se que 21 eram casados (70%) e 9 eram solteiros (30%), frente aos 52 % de solteiros e 48% de casados dos carroceiros matriculados. Ao confrontar os dados dessas duas modalidades do setor de transportes urbanos de Santa Maria, percebe-se diferenças importantes do perfil de trabalhadores que desempenhavam as funções de transporte de cargas e pessoas no ambiente urbano da cidade, levando em consideração apenas aqueles que se utilizavam de veículos de tração animal.

Cruzei os nomes dos boleiros matriculados, com um banco de dados com cerca de 600 recibos da Intendência Municipal entre os anos de 1913 a 1921, os quais se encontraram 283 nomes de carroceiros, boleiros e chauffeurs, que prestaram serviços para a municipalidade durante esse período. Desses 283 trabalhadores, 148 eram boleiros, ou seja, representavam mais da metade dos trabalhadores solicitados para atenderem a diversos chamados, que iam desde corridas para a Estação Férrea, a fim de conduzir autoridades municipais, deputados e cônsules, até o recolhimento de indigentes nas sarjetas de Santa Maria. Quando cruzamos os nomes dos boleiros matriculados em 1924, com os recibos da Intendência, percebemos que cerca de um terço daqueles que estavam matriculados já exerciam há muitos anos o trabalho de boleiros. Entretanto, grande parte daqueles trabalhadores mudaram de profissão no início da década de 1920, por conta de fatores já mencionados, como a inserção dos automóveis e as mudanças culturais e tecnológicas que vieram junto deles.

O ponto que queremos chegar aqui é tentar compreender os motivos que fizeram com que aqueles trabalhadores ainda permanecessem operando como boleiros de carros em um momento de evidente decadência daquela modalidade no setor de transportes urbanos. Todavia, talvez esse processo possa explicar os motivos dos condutores de coches serem mais velhos que os carroceiros e, já adiantando, que os chauffeurs. As expectativas para a profissão já não eram as mesmas de anos atrás, isso fez com que cada vez menos jovens buscassem se inserir nos Mundos do Trabalho como boleiros diante da pouca demanda pelos serviços dos

veículos de tração animal naquele contexto. Muitos daqueles que estavam matriculados em 1924 já operavam como boleiros - ao exemplo de Narciso Pereira da Cruz, que em 1924 era casado, tinha 42 anos de idade e conduzia um carro de praça de propriedade de Horácio Rossi¹⁴⁸. Narciso foi encontrado nos recibos da Intendência em 1913, quando prestou um serviço para o Intendente Municipal, cobrando \$5.000 (cinco mil réis) pelo seu trabalho¹⁴⁹. Localizamos o trabalhador em outro recibo, só que esse de 1915, quando o mesmo conduziu três mesários para suas seções eleitorais¹⁵⁰.

Outros tantos trabalhadores que ainda atuavam como boleiros em 1924 foram encontrados nos recibos da Intendência Municipal. O ponto que queremos chegar com essa reflexão, é destacar que aqueles que ainda resistiam, eram, sobretudo, trabalhadores que já possuíam toda uma trajetória ligada ao trabalho com o transporte de pessoas através dos veículos de tração animal e persistiram ao longo da década de 1920.

Voltando para a análise do livro de matrículas, percebeu-se a predominância de trabalhadores nacionais, sendo que 26 eram brasileiros, três portugueses e um uruguaio, diferentemente dos carroceiros, que apesar de também predominar a mão-de-obra nacional, eram representados por trabalhadores de pelo menos outras sete nacionalidades. Sobre a relação de posse dos veículos, foi constatado que das 30 matrículas, em 14 delas os condutores aparecem como proprietários (47%) e em 16 matrículas (53%) os condutores registrados trabalhavam nos veículos de um terceiro, podendo existir alguma relação de trabalho.

A respeito das relações de trabalho, podemos pegar dois exemplos para ilustrar. O primeiro deles é do trabalhador já conhecido por nós, Cassiano Vernes dos Santos, que em 1924 possuía 40 anos de idade e conduzia um “carro particular” cujo proprietário era Aldorindo Fernandes. Cassiano, que desempenhou as funções de boleiro, padeiro e carroceiro, foi um dos protagonistas do processo criminal, aberto em 1929, analisado anteriormente. O réu, durante o processo, mobilizou toda uma rede que pudesse protegê-lo, ou pelo menos construir uma imagem de sujeito “honesto, trabalhador e ordeiro” - palavras que possuíam muita relevância no vocabulário judicial da época, ainda mais quando se tratava de

¹⁴⁸ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

¹⁴⁹ Recibo. Foi pago a quantia de \$6.000 réis para o boleiro Narciso Pereira da Cruz pela corrida com os mesários nas eleições municipais. 1915. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 25. AHMSM

¹⁵⁰ Recibo. Foi pago a quantia de \$6.000 réis para o boleiro Narciso Pereira da Cruz pela corrida com os mesários nas eleições municipais. 1915. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 25. AHMSM

um trabalhador negro acusado de um crime¹⁵¹. A defesa de Cassiano arrolou como testemunhas nada menos que seus patrões anteriores - dentre eles estavam o ex-delegado Octávio Mariense de Lemos, figura de prestígio na cidade e Aldorindo Franco Fernandes, o mesmo que constava como proprietário do carro particular que Cassiano conduzia em 1924.

Octávio Lemos, no interrogatório disse que conhecia Cassiano há muitos anos e que o mesmo teria sido seu empregado, “sempre teve boa conduta, ordeiro e trabalhador”. Aldorindo Fernandes, a segunda testemunha, era comerciante e membro da elite santamariense, sendo possível rastreá-lo nas páginas sociais dos jornais da cidade. Foi casado com Lydia Corrêa de Barros, filha de Antero Corrêa de Barros e Lydia Campos de Barros¹⁵², membros de uma tradicional família de estancieiros luso-brasileiros, que tinham como patriarca o Coronel Serafim Corrêa de Barros¹⁵³. Fernandes, afirmou em seu depoimento, que conhecia Cassiano há pelo menos onze anos e, durante quatro anos ele foi seu empregado, “sempre foi de bom comportamento e muito honesto”. Se a matrícula que encontramos remonta a 1924 e o processo criminal 1929, podemos entender que Cassiano recentemente havia deixado o trabalho como boleeiro para operar como padeiro ao lado do seu irmão Pelágio Vernes na “Padaria Nova”. O que chama a atenção foi a rede mobilizada verticalmente por Cassiano, que acessou testemunhas importantes do ponto de vista social, para atestar a sua índole. Esse caso também demonstra uma das formas pelas quais se davam as relações de trabalho entre condutor e proprietário dos veículos, ou seja, diretamente como condutores particulares. Mas essa não era a única maneira.

Estava guardando essa fonte para um momento oportuno de reflexão sobre as greves e organizações daqueles trabalhadores, mas ela também nos ajuda a compreender outras formas pelas quais os boleeiros obtinham acesso a seu meio de trabalho. O *Jornal Correio da Serra* na edição do dia 7 de agosto de 1917, publicou a seguinte matéria com título em destaque:

Quase que os boleeiros fazem também uma encrenca

O sr. Abido Antonio Bered, inspetor policial na Vila Brasil, foi procurado por uma comissão de boleeiros, que mantêm carros da Cocheira Bopp arrendados, para intervir junto ao sr. Bopp no sentido de deste reduzir à metade o preço de arrendamento dos carros, enquanto se prolongar a greve, pois com a paralisação ou semi-paralisação do transporte de passageiros da Viação Férrea, é quase nulo o movimento urbano desses veículos.

Ameaçavam os boleeiros de apelar para a violência, se não fossem atendidos. O sr. Abido procurou o proprietário da citada cocheira e com ele se

¹⁵¹ ver CHALHOUB, 1986..

¹⁵² Habilitação de casamento. Aldorindo Fernandes e Lídia Campos de Barros. 1914. Santa Maria. Family Search.

¹⁵³ ver RAHMEIER, 2007.

entendeu, aconselhando-o a atender o que queriam os boleiros, pois era uma pretensão justíssima.

O sr. Bopp concordou, fazendo uma redução de 50% no preço do arrendamento.¹⁵⁴

Esse recorte demonstra várias dimensões da organização, do trabalho e das relações entre os trabalhadores do setor de transportes urbanos com os proprietários dos veículos que conduziam.

Primeiramente é importante destacar o contexto em que eclode a greve de 1917. A situação socioeconômica do período é vista como um dos principais fatores para a eclosão das greves que ocorreram em todo Brasil. A Primeira Guerra Mundial provocou grandes transformações na economia global, o Brasil não estava alheio às consequências do conflito. As nações europeias envolvidas direta ou indiretamente na guerra, demandavam do abastecimento de insumos de primeira necessidade para alimentar suas populações e seus exércitos. Os países da periferia do sistema, como o Brasil, beneficiaram-se nesse processo, obtendo saldos positivos de exportação de produtos agrícolas. Entretanto, houve um desequilíbrio no mercado interno, através da elevação do custo de vida para a população brasileira, incorrendo em grandes períodos de carestia e fome (CASTELLUCCI, 2005; LONER, 2015; RIBEIRO, 2022).

Aquele era um momento de efervescência social, o qual veio acompanhado, por conseguinte, de uma intensa mobilização de trabalhadores organizados em sindicatos e associações de classe, muitos com viés anarquista e socialista, mas também outros trabalhadores, que apesar de não estarem organizados em entidades de classe, reivindicavam melhorias estruturais, ligadas às condições de trabalho e a sobrevivência. Todavia, os ferroviários do Rio Grande do Sul foram os principais protagonistas do movimento paredista de 1917 e Santa Maria emergiu como o palco daquele conflito.

De acordo com Henrique Cignachi (2011), na assembleia da Associação dos Empregados da Viação Férrea, no dia 29 de julho, os operários da ferrovia enviaram um memorial ao Sr. Cartwright, norte americano que na época era o Inspetor Geral da Viação, exigindo “aumento de 30% nos salários, semana de trabalho inglesa e a manutenção dos escritórios administrativos e oficinas em Santa Maria”¹⁵⁵. A ferrovia foi administrada pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire des chemins de fer au Brésil* até 1920, quando foi encampada pelo Governo do Estado. A empresa administradora era intensamente criticada pelas más condições a qual submetia seus operários e pela pouca qualidade dos serviços

¹⁵⁴ *Correio da Serra*, 7 de agosto de 1917. AHMSM.

¹⁵⁵ *Ibid*, p. 22.

oferecidos. A cidade de Santa Maria, como foi apresentada no capítulo anterior, possuía grande relevância para o sistema ferroviário riograndense por conta da sua localização geográfica, no centro do estado, isso fez com que os escritórios e as oficinas da companhia fossem deslocados para aquela localidade. Uma das reivindicações dos operários era justamente que os escritórios e oficinas permanecessem em Santa Maria, pois caso se cumprissem as previsões da empresa de enviar os escritórios e oficinas para outras cidades “implicaria no deslocamento dos operários e na perda da sua coesão”¹⁵⁶. O que aconteceu foi que as demandas dos ferroviários não foram atendidas e, os operários como prometido, entraram em greve no dia 31 de Julho de 1917, (sendo acompanhados por trabalhadores ferroviários de outras cidades do Rio Grande do Sul com contingente ferroviário expressivo), permanecendo até o dia 8 de agosto, quando o movimento foi desmobilizado.

Como é possível imaginar, uma cidade que tinha a ferrovia como principal motor, viu-se esvaziada com a paralisação. Movimento que atingiu outros setores de Santa Maria, como os transportes urbanos, que foram diretamente afetados. Desde o capítulo anterior, insistimos em destacar a centralidade da Estação Ferroviária para o trabalho dos transportadores da cidade, que estava diretamente ligado aos transportes de cargas e de passageiros que adentravam e partiam de Santa Maria por meio dela. Os boleiros viram-se prejudicados com o movimento paredista, pois como enunciou o Jornal *Correio da Serra*, com a “paralisação ou semi-paralisação do transporte de passageiros na Viação Férrea, foi quase nulo o movimento urbano desses veículos”, ou seja, a principal demanda do trabalho dos boleiros de Santa Maria advinha da ferrovia.

¹⁵⁶ *Idem.*

Imagem 12: Boleeiros à espera de passageiros na Estação Férrea de Santa Maria – 1913



Fontes: Imagem presente no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, ano de 1913.

Entretanto, outros elementos saltam aos olhos quando nos deparamos com esse recorte de jornal, que dizem respeito à organização daqueles sujeitos, que se reuniram e formaram uma “comissão”, procurando negociar com as autoridades municipais, sobretudo, o inspetor policial da Vila Brasil. Essa localidade ficava nos arrabaldes da cidade, região na qual habitava parte da comunidade negra de Santa Maria e também lugar onde muitos dos carroceiros e boleeiros residiam. Aqueles trabalhadores, apesar de procurarem alguém que fizesse o papel de mediador entre eles e o dono da cocheira Bopp, prometiam radicalizar, “apelando para a violência”, caso suas reivindicações não fossem atendidas.

O que se encontra no centro desse tensionamento, também diz respeito a uma das formas pelas quais os boleeiros obtinham acesso aos veículos, que era o “arrendamento”, ou seja, o dono da cocheira alugava os carros para aqueles trabalhadores mediante o pagamento pela utilização dos mesmos. Casos como esse e do boleeiro Cassiano Vernes dos Santos, nos ajudam a compreender a complexidade das relações de trabalho dos transportadores de Santa Maria, podemos estender essa mesma reflexão para pensar os carroceiros e chauffeurs; alguns eram proprietários do seu meio de trabalho, outros prestavam serviços para terceiros e ainda havia aqueles que alugavam os veículos de estabelecimentos ou de particulares para poderem trabalhar. Todas são relações diferentes, porém com um elemento em comum, que diz respeito à precariedade e insegurança daqueles trabalhadores, que muitas vezes se viam em situações no mínimo difíceis diante do arbítrio de outrem, que nesse caso poderia ser tanto o patrão, como o arrendador e, ainda mesmo, a municipalidade.

Seguimos com o boleeiro Rubens Pinto, para compreender as relações de trabalho âmbito doméstico.

5.2.2.1 *O crioulo boleeiro do doutor Astrogildo de Azevedo*

Rubens Pinto andava pela Rua do Comércio de Santa Maria na tarde do dia 12 de fevereiro de 1913, estava em companhia de Adão de Tal e levava uma bandeja de doces para a Casa Comercial Caiaffo, a pedido de seu patrão Astrogildo de Azevedo, médico conhecido na cidade. Rubens tinha dezessete anos de idade, era preto e corpulento, sendo assim descrito pelas testemunhas do processo criminal que foi instaurado devido ao conflito que será descrito a seguir¹⁵⁷. Passando em frente ao Hotel Kroeff, Rubens avistou Horácio D’agosto, um rapaz franzino filho de italianos, com dezoito anos de idade e natural de São Paulo. Horácio era conhecido por ser um cambista falastrão, que vendia falsos bilhetes de loteria. Após uma rápida troca de ofensas entre os dois, Horácio armado com um pedaço de ferro, feriu Rubens que reagiu desarmando-o. Mas naquele momento, Horácio sacou um revólver e desferiu um tiro que atingiu Rubens Pinto, sendo esse encaminhado para o Hospital de Caridade.

O que parece ser só mais um episódio trivial das contendas que ocorreram entre os populares de Santa Maria, abre margem para refletirmos sobre as relações do trabalho doméstico que envolvia os boleeiros. O jovem boleeiro Rubens Pinto, ferido por um tiro de revólver, em seu depoimento à polícia em um leito no Hospital de Caridade de Santa Maria, relatou que “o conflito teria acontecido por rixas antigas com Horácio D’Agosto”. Na realidade pouco nos importa as motivações que levaram a esse episódio, o mais interessante nesse conflito foram o que as testemunhas disseram sobre Rubens. O ferroviário Antônio Martins, em seu depoimento, afirmou que Rubens era “o crioulo boleeiro do Doutor Astrogildo”, outra testemunha destacou que o boleeiro “residia ao lado da casa do doutor Astrogildo de Azevedo”. Essas declarações ajudam a construir alguns aspectos sobre a trajetória de Rubens Pinto e elementos ligados às relações de trabalho estabelecidas no pós-Abolição em Santa Maria.

Rubens ao longo dos poucos relatos que deu antes de morrer, afirmou ser filho de Anastácio Pinto. O registro de óbito de Rubens foi declarado pelo seu pai Anastácio, que afirmou que o mesmo era filho legítimo do declarante e de sua esposa Martha Pinto¹⁵⁸. Nesse

¹⁵⁷ Processo Crime, número 70. AHMSM.

¹⁵⁸ Registro de Óbito. Ruben Pinto, dia 21 de Fevereiro de 1913. Santa Maria, Rio Grande do Sul. *Family Search*.

momento que as relações familiares do boleeiro começam a tomar forma e os nomes daqueles sujeitos vão se interligando.

Anastácio e Martha Pinto deram ao mundo quatro filhos que consegui localizar ao longo dos registros de nascimentos e óbitos disponibilizados na plataforma *Family Search*: Rubens, já é conhecido por nós, nascido em 1896; Cássio, nascido em 1897¹⁵⁹; Elvira, nascida em 1899¹⁶⁰ e Sara nascida em 1902¹⁶¹. Algumas informações presentes nessas fontes revelam dados sobre os ascendentes do casal, em outras fontes as mesmas informações são ocultadas. Isso pode demonstrar os tensionamentos entre a população negra e pobre no pós-Abolição diante de instituições cartoriais, que não viam como legítimas determinados arranjos familiares constituídos por aqueles sujeitos e acabavam, por conseguinte, ocultando informações familiares importantes. Isso pode ser percebido diante do apagamento dos nomes dos avós das crianças. Em registros como no de Sara, nascida em 1902, apenas as avós maternas e paternas são declaradas, nos demais algumas informações foram ocultadas, como o sobrenome ou a origem dos avôs. Contudo, os registros de nascimento de Cássio e Elvira, dispõem de informações mais completas sobre a constituição daquela família. Anastácio Pinto declarou que os avós paternos de seus filhos eram Maria Mina e Bento de Tal, naturais da África e os maternos Maria Becker e Adão de Tal também naturais da África.

Rubens Pinto era neto de africanos escravizados em Santa Maria, é possível identificar o esforço de Anastácio Pinto em trazer a tona os nomes de seus pais e sogros nos registros de seus filhos, assim como a ancestralidade africana, até mesmo a “Nação” à qual pertenciam, como no caso de sua mãe Maria “Mina”. Essas memórias estavam presentes no seio da família constituída ainda durante a escravidão e os laços familiares permaneceram consolidados.

Das informações que possuo sobre as avós africanas de Rubens Pinto, todas sugerem uma ligação com a família de Astrogildo de Azevedo, patrão de Rubens e importante figura da elite santa-mariense. Astrogildo foi um dos médicos responsáveis pelas articulações para construção do Hospital de Caridade de Santa Maria - fundado em 1903 - possuía também relações com família Becker-Pinto, através do seu casamento com Aura Becker-Pinto, filha do médico Pantaleão José Pinto e de Ana Becker. Aura Becker-Pinto era neta de Nicolau Becker, comerciante de origem germânica, que constituía uma elite de alemães com influência política e social em Santa Maria. Ênio Grigio (2016) explora alguns relatos de João

¹⁵⁹ Registro de Nascimento. Cássio, 20 de Maio de 1897. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

¹⁶⁰

¹⁶¹ Registro de Nascimento. Sara, 15 de Maio de 1902. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search

Daudt Filho - sobrinho de Nicolau Becker - acerca de sua infância. Em um dos relatos aparece sua *mãe preta*:

Minha Mãe Preta era uma negra africana, alta, esguia, robusta, seios volumosos transbordando de seiva sadia, tão abundante que, muitas vezes, me engasgava. Por isso, ela dizia: - *Mo fio tem guela pretada*. Tinha quatro lanhos feitos a fogo em cada face, marca de sua tribo, que lhe davam aspecto felino. Seu carinho por mim era verdadeiramente maternal, mais intenso do que dava à própria filha, a *Pitoca*, minha irmã de leite. Era tão grande o seu afeto que, de cada vez que me encontrava, mesmo depois de eu grande, quando passava muito tempo sem me ver, levantava-me nos braços robustos, cobrindo-me de beijos, chorando e exclamando: - *Mo fio mimoso, eu tava com tanta sodade de ti!* De vez em quando, me pedia uns cobres, para comprar um naco de *ogomo* (fumo de mascar) e tomar um trago do *oti* (cachaça): - *Mi dá uns vintém*. Mãe preta era cativa de meu tio Nicolau, enchendo-lhe a casa de filhos e netos. Depois que a áurea lei de 13 de maio quebrou os grilhões da escravatura, juntou-se com pai Miguel, e os dois, já velhos, foram aos Deus dará, lutar pela vida. Adquiriram algum pecúlio e resolveram rever as terras longínquas do seu nascimento. [...] Provavelmente, morreu na miséria, ausente dos filhos, nos confins da África¹⁶².

Grigio destaca que a *mãe preta* de Daudt se chamava Maria. Ela foi batizada com aproximadamente 15 anos de idade, no dia 09 de novembro de 1849. As origens de Maria foram simplificadas no assento de batismo como de “Nação da Costa”, entretanto Ênio Grigio ressalta que provavelmente Maria teria vindo da África Ocidental, da área florestal do Golfo da Guiné, onde hoje se localizam a Nigéria, o Benim e Togo, por conta das palavras de origem yorubá *oti* e *ogomo* descritas por João Daudt (GRIGIO, 2016, p. 131). Maria pode ter sido Maria “Becker”, avó materna de Rubens, em liberdade a mesma poderia ter assumido o sobrenome senhorial “Becker”, outros indícios nos sugerem isso, como em alguns registros Martha, mãe de Rubens, aparece como Martha “Becker” ou Martha “Becker Pinto”. A africana Maria deu a luz a diversos filhos: Benedita, nascida em 1850; Luiza, nascida em 1856; Rita, nascida em 1857; Rosa, nascida em 1860, **Martha**, em 1865; Sérgio em 1867 e Hilário nascido em 1873, contemplado com a Lei do Ventre Livre. Acredito que Martha, nascida em 1865, era a mesma Martha Becker Pinto, esposa de Anastácio e mãe de Rubens Pinto. Sobre a família paterna do boleeiro Rubens nada foi encontrado, todavia o sobrenome “Pinto” pode indicar também alguma relação com a família de Aura Pinto esposa de Astrogildo de Azevedo.

Foi possível identificar os estreitos laços entre a família senhorial e a família de escravizados, que perpassavam gerações. Rubens era filho de Martha, que foi escravizada pelos avós de Aura Pinto, por conseguinte o mesmo trabalhava como boleeiro, vivendo ao lado da casa dos patrões, o que podemos presumir ser uma espécie de “casa de empregados” ou um “puxadinho” feito para os criados.

¹⁶² DAUDT FILHO, 2003, p. 41 *apud* GRIGIO, 2016, p. 129

Mesmo o boleeiro sendo jovem (na época do processo criminal possuía apenas 17 anos de idade) ele convivia e trabalhava para a família de Astrogildo de Azevedo desde tenra idade. Busquei pelo nome de “Rubens” nos livros de entrada dos pacientes do Hospital de Caridade¹⁶³, através do banco de dados cedido pela pesquisadora Gabriela Rotilli dos Santos (2021), obtive três ocorrências que podem ser dele. A primeira foi a entrada de um menor de sete anos de idade, por nome “Rubens”, de cor preta, cuja profissão era “copeiro”, deu entrada no hospital no dia 8 de dezembro de 1905 para tratar de “sarampo” e foi atendido pelo médico Astrogildo de Azevedo. A segunda ocorrência deu-se no dia 9 de março de 1912, um jovem de 16 anos de idade deu entrada no hospital com o diagnóstico de “gripe”, seu nome era Rubens Anastácio, era descrito como de cor preta, cuja profissão era de “serviços domésticos”, foi tratado pelo médico Nicolau Becker Pinto. O terceiro registro de Rubens no Hospital de Caridade foi a entrada que o mesmo deu no dia 12 de fevereiro de 1913, por conta de um ferimento de bala – o mesmo que o levou ao óbito – Rubens era descrito como de cor preta, com 17 anos de idade e de profissão “cocheiro”, foi atendido também pelo seu patrão o médico Astrogildo de Azevedo.

Esses indícios sugerem que o boleeiro Rubens Pinto, desde muito cedo, atuava como trabalhador doméstico e trabalhava provavelmente para Astrogildo de Azevedo. Esse argumento é sustentado pelas testemunhas do processo criminal que ressaltam que o boleeiro estava “levando uma bandeja de doces para a Casa Comercial Caiffo, a pedido de Astrogildo”, ou seja, mesmo sendo boleeiro/cocheiro, Rubens desenvolvia atividades domésticas que não diziam respeito propriamente ao trabalho como condutor. As relações de trabalho nas quais estava envolvido o jovem boleeiro, passava por uma série de significações, através de rupturas e continuidades ligadas ao recente período escravista. A família de Rubens, suas avós africanas com sua extensa prole, ao que tudo indica, permaneceram em Santa Maria, embora João Daudt tenha ressaltado, em palavras ressentidas, que a *mãe preta* havia retornado para a África após o 13 de Maio e morrido na miséria longe dos filhos.

Contudo, não foi somente o caso de Rubens Pinto que nos permitiu compreender a relação do trabalho doméstico com a de transportador. Um processo aberto pelo chauffeur Alexandre Graúna junto a Justiça do Trabalho em 1946¹⁶⁴, que tinha como plano de fundo a

¹⁶³ Livro de Registro de Entrada de Pacientes do Hospital de Caridade de Santa Maria, nº 1 e 2, Arquivo do Hospital de Caridade. Gentilmente disponibilizado pela pesquisadora Gabriela Rotilli dos Santos.

¹⁶⁴ Processo Trabalhista nº 11. Reclamação Trabalhista de Alexandre Grauna contra Fernando de Azevedo, Major Frederico Guilherme Klumb e Miguel Maria Beleza. 22 de agosto de 1947. Centro de Memória da Justiça do Trabalho de Santa Maria, Rio Grande do Sul. Gentilmente cedido pela pesquisadora Franciele Rocha de Oliveira.

morte do médico Astrogildo de Azevedo, revelou as condições de trabalho dos condutores que não eram proprietários dos veículos que conduziam, mas trabalhavam para particulares¹⁶⁵. Alexandre Graúna moveu um processo trabalhista contra os herdeiros do médico Astrogildo de Azevedo - o mesmo sujeito ao qual Rubens Pinto trabalhava -, pois com a morte de Astrogildo, o chauffeur teria ficado sem o pagamento dos seus direitos trabalhistas garantidos pela legislação da época¹⁶⁶.

No decorrer do processo o chauffeur conta que trabalhava como doméstico na residência do doutor Astrogildo de Azevedo, quando por vontade do médico obteve a carta de condutor de automóvel em 11 de julho de 1929. Passando a atuar como chauffeur, o cotidiano do trabalho de Alexandre Graúna constituía em levar Astrogildo e sua família aonde quer que fosse, seja nas consultas médicas, ao Hospital, à casa dos doentes, assim como às várias propriedades da família tanto na cidade como no interior. Inclusive Graúna destaca que diversas vezes teve que realizar serviços que não eram compatíveis com sua função de chauffeur, como por exemplo, trabalhos de pintura e mecânica nas propriedades de seu patrão. Alexandre ressalta que nunca tirou férias, trabalhava como chauffeur das 7h30min até às 20h00min ficando muitas vezes a disposição da família Azevedo para eventuais emergências. Abaixo reproduzirei a fotografia do chauffeur Alexandre Graúna anexada no processo trabalhista.

Imagem 13: Fotografia de Alexandre Graúna em sua carteira de condutor profissional - 1934



¹⁶⁵ Esse processo é analisado por Franciele Oliveira (2017, p. 310-311) em sua dissertação de mestrado.

¹⁶⁶ Sobre a utilização de processos trabalhistas como fonte história ver: SOARES, Tamires Xavier. Lei para todos: tensões trabalhistas entre “súditos do Eixo” e empregadores, durante a Segunda Guerra Mundial, em Pelotas. 2016. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

Processo Trabalhista nº 11. Reclamação Trabalhista de Alexandre Grauna contra Fernando de Azevedo, Major Frederico Guilherme Klumb e Miguel Maria Beleza. 22 de agosto de 1947. Centro de Memória da Justiça do Trabalho de Santa Maria, Rio Grande do Sul. Gentilmente cedido pela pesquisadora Franciele Rocha de Oliveira.

São nítidas as semelhanças entre as relações de trabalho da família Azevedo com os seus transportadores, tanto com o boleiro Rubens Pinto, como com o chauffeur Alexandre Graúna. Primeiramente é preciso destacar que ambos os trabalhadores eram negros, o que de certa forma sustenta o argumento principal desse trabalho de pensar um setor de transporte composto por mão de obra negra. Em segundo lugar, tanto Rubens, como Alexandre antes de assumirem o posto de condutores de carros trabalhavam na residência da família Azevedo atuando como trabalhadores domésticos e mesmo depois de exercerem a função de boleiro e chauffeur, os dois trabalhadores continuaram a desempenhar atividades domésticas.

Em terceiro lugar, havia uma relação parternalista que envolvia aqueles sujeitos, ou seja, o estabelecimento de uma relação pautada na construção da confiança e que em muitos casos a figura do patrão se confundia com uma figura “paterna”. Isso fica evidente ao percebermos que ambos os trabalhadores trabalhavam para Astrogildo de Azevedo desde muito jovens, as fontes nos indicam que Rubens exercia a função de copeiro desde os 7 anos de idade, já Alexandre trabalhava como chauffeur desde os 18 anos de idade, mantendo-se nesse posto por 17 anos. Mas, o que não fica evidente era desde quando Alexandre atuava nos serviços domésticos na residência dos Azevedos.

Uma fonte nos ajuda a compreender essa relação entre Alexandre e Astrogildo, que é o processo de tutela movido em 1930 por Astrogildo de Azevedo, no qual ele requeria a tutela do menor Alexandre Graúna¹⁶⁷. Esse processo não apresenta muitos detalhes sobre a história de Alexandre, apenas indica que ele era filho natural dos falecidos “Rosalino Graúna, brasileiro, deste Estado, solteiro e agricultor e de Maria Graúna, brasileira, deste Estado, solteira e de profissão serviços domésticos”, além disso, a descrição indicava que Alexandre havia nascido nos subúrbios de Santa Maria em 17 de Janeiro de 1911. Quando o médico Astrogildo de Azevedo entra com a ação para obter a tutela de Alexandre Graúna, o mesmo tinha 19 anos de idade e já atuava como chauffeur da família Azevedo. Nos falta informações para compreender os motivos que levaram Astrogildo a requerer a tutela de Graúna, talvez Maria Graúna, mãe de Alexandre, trabalhasse na residência do médico, assim como seu filho, após seu falecimento, com o objetivo de manter o jovem junto a si, Astrogildo pode ter entrado com a ação para obter a tutela de Alexandre. Essa é apenas uma hipótese.

¹⁶⁷ Processo de tutela. Ano 1930. Nº 1571, maço 30. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. APERS.

Essa fonte nos ajuda a compreender as complexas relações estabelecidas entre os trabalhadores domésticos - categoria que pode englobar boleiros e chauffeurs - e seus patrões. As experiências de Rubens e Alexandre, embora distanciadas por alguns anos, nos indicam interessantes movimentos daqueles sujeitos no pós-Abolição. No caso de Rubens, as relações com a família que escravizou seus antepassados e de Alexandre, as difíceis condições de trabalho que era submetido, sem o direito às férias, ao descanso e tendo muitas vezes que se submeter a longas jornadas de trabalho, além disso, após mais de 17 anos trabalhando para a mesma família o chauffeur teve que recorrer à justiça para receber aquilo que lhe era direito.

Agora partiremos para a análise das fotografias anexadas nas matrículas.

3.2.2.2 Os trabalhadores em 3X4: reflexões sobre o uso de fotografias como ferramenta para superar *silenciamentos*

Foi necessário abrir um parêntese para refletir o uso das fotografias dos boleiros, ampliando essa discussão para a análise posterior das imagens anexadas nas matrículas dos chauffeurs. Meu objetivo aqui é utilizar dos recursos que as imagens oferecem, para que possamos, através delas, identificar os trabalhadores que atuavam no setor de transportes; reconhecer assim suas fisionomias, dar concretude àqueles sujeitos que um dia já foram de carne e osso, mas hoje figuram nas tortas linhas de papéis envelhecidos, armazenados sob o pó das caixas de arquivos. Utilizei até aqui algumas das fotografias de boleiros e chauffeurs de forma ilustrativa, contudo as potencialidades dessas imagens vão além disso. Ocorre que elas são centrais para compreender a composição do setor de transportes da cidade, ainda mais quando se diz respeito à identificação de trabalhadores negros, sujeitos constantemente invisibilizados pela historiografia do trabalho (NASCIMENTO, 2016). Como nenhum espaço dos livros de matrículas possui o campo “cor”, optei por analisar as fotografias para identificar as características fenotípicas daqueles trabalhadores.

É comum termos acesso as cores dos sujeitos do passado por intermédio de fontes que destacam esse elemento, porém, dificilmente encontramos “autodeclarações”, sendo assim, aqueles sujeitos eram constantemente racializados, seja por funcionários de hospitais, escrivães dos cartórios, autoridades policiais e judiciais, ou padres e freiras - quando tratamos de registros religiosos. O que é interessante ressaltar, de acordo com Gabriela Rottili dos Santos (2021)¹⁶⁸, que analisou os registros entrada de pacientes do Hospital de Caridade de Santa Maria entre os anos de 1903 a 1918, que “muitas das designações de cor não resultam

¹⁶⁸ SANTOS, *op cit*

apenas de caracterização fenotípica, mas de um conjunto onde esse elemento possa, sim, fazer parte de sua formação”¹⁶⁹. Outros fatores estavam em jogo no momento da “fabricação” das fontes, sobretudo as hospitalares. Santos ressalta que muitos dos registros produzidos por essas instituições, reproduziam um discurso médico da época, o qual atribuía determinadas patologias a certos grupos sociais, especialmente aqueles que possuíam a epiderme mais escura. Diante disso, segundo a autora, é preciso problematizar e não naturalizar esse tipo de fonte.

Ademais, a cor ou a ausência dela na documentação histórica, vem sendo debatida pela historiografia desde pelo menos a década de 1990, tendo a tese de doutorado de Hebe Mattos (2013)¹⁷⁰, publicada originalmente em 1993, inaugurado uma importante reflexão acerca do processo de desagregação da escravidão no Brasil e o gradual “desaparecimento” da cor nos registros daquele período, sobretudo nas regiões escravistas do sudeste cafeeiro, mais especificamente no Vale do Paraíba Fluminense. Mattos destaca a dificuldade em localizar os sujeitos libertos das antigas sociedades escravistas nas fontes da época, quando os mesmos deixaram de ter um estatuto jurídico específico e, ainda pontua:

No Brasil, entretanto, é especialmente acentuada, não apenas pela inexistência, desde a independência política, de práticas legais baseadas em distinções de cor e raça, mas também pela presença demograficamente expressiva, e mesmo majoritária, de negros e mestiços livres, antes da Abolição e pelo desaparecimento, que se faz notar desde meados do século XIX, da discriminação da cor de homens e mulheres livres nos registros históricos disponíveis. Processos cíveis e criminais, registros paroquiais de batismo, casamento e óbito, na maioria dos casos, não faziam menção à cor e, mesmo nos registros civis, instituídos em 1888, em muitos casos, ela se faz ausente (MATTOS, 2013, p. 31).

Hebe Mattos destaca que essas noções de cor herdadas do período colonial, pouco tinham a ver com os aspectos cromáticos, ou os níveis de mestiçagem. Mas, sim, durante a vigência da escravidão, representavam um lugar social que aproximaria ou distanciaria aqueles sujeitos da condição de cativo. De acordo com a autora, na segunda metade do século XIX, diante da emancipação de escravizados e de uma maior mobilidade sócio-espacial, houve um aumento de negros e mestiços livres naquela região estudada, a cor deixava então “de ser uma marca necessária ou provável da condição cativa”¹⁷¹. O desaparecimento das cores, sobretudo nos processos-criminais analisados por Mattos, foi observado desde as décadas de 1850 e 1860, o que, por conseguinte, indicava uma mudança dos “significados da cor” naquela sociedade que estava sofrendo o processo gradual da abolição da escravidão.

¹⁶⁹ *Ibid*, p. 70.

¹⁷⁰ Hebe Mattos, 2013.

¹⁷¹ *Ibid*, p. 53.

Marcus Vinícius de Freitas Rosa (2014), em obra já citada aqui, reflete sobre esse processo de “apagamento” das cores na documentação histórica e realiza algumas críticas à tese de Mattos:

Entre a população de cor durante o imediato pós-abolição, surgiram diferentes escolhas, atitudes e estratégias para obter cidadania e reagir à opressão racial. Hebe Mattos parece ter identificado um desses caminhos possíveis, em que a omissão generalizada sobre a cor dos brancos, pretos, pardos e crioulos faziam de sua invisibilidade nas fontes uma expressão do ingresso dos negros no mundo dos cidadãos livres. Contudo, é provável que a escolha de caracterizar um processo generalizado e indiferenciado de construção de silêncios raciais tenha certas consequências analíticas. Ainda que para muitos negros do sudeste escravista escapar ao registro da cor estivesse associado ao ingresso na liberdade e na cidadania, o que parece faltar em *Das cores do silêncio* é a análise de um amplo conjunto de situações e relações sociais verticais e horizontais em que as referências à cor escura, não apenas enquanto fatores de negação de cidadania, mas também enquanto expressões de distinção, suspeição e principalmente enquanto insulto e inferiorização, incidiram sobre os negros, à revelia de suas vontades e escolhas, tornando-os absolutamente visíveis nas fontes. Além disso, a ênfase de Hebe Mattos no silêncio absoluto, generalizado e indistinto sobre a cor parece não deixar espaço em suas análises para que pretos, pardos e crioulos afirmassem sua condição racial por meio da ressignificação dos péssimos predicados atribuídos às suas colorações epidérmicas e, desta forma, reagissem à invisibilidade em busca de cidadania. Por fim, convém salientar que a autora reafirmou em diversos momentos que suas interpretações são válidas para o período, as fontes e a região estudados – o mundo agrário do sudeste escravista em processo de desagregação¹⁷².

O autor traz reflexões muito pertinentes para problematizar a ausência da cor na documentação do imediato pós-Abolição, ressaltando que muitas vezes negros e negras se faziam presentes nas fontes, através de relações verticais e até mesmo horizontais em que o *silêncio* era rompido diante de expressões de distinção, suspeição, insultos e inferiorização. Trabalhadores negros fizeram-se *visíveis* em muitos dos processos-criminais que serão analisados no capítulo 3, no qual as menções às suas cores tiveram o objetivo de reforçar hierarquias raciais que permeavam as relações entre sujeitos pobres naquele contexto. Um dos exemplos que podemos trazer novamente à baila é o processo criminal no qual o ex-boleiro/carroceiro/padeiro Cassiano Vernes dos Santos foi réu. Em momento algum na descrição da vítima, do réu ou das testemunhas houve menção às suas cores, entretanto, em determinado momento do interrogatório, é destacada a ofensa racial dirigida a Cassiano, que fora chamado de “negro filho da puta” por seu antagonista. Mesmo que a descrição racial tenha deixado de ser um elemento protocolar daquelas fontes judiciais, a cor não é silenciada quando adentramos nas relações estabelecidas entre aqueles sujeitos.

Indo além das invisibilidades das fontes, é necessário compreendermos outra dimensão relacionada às designações raciais, que diz respeito às “discrepâncias entre a cor

¹⁷²ROSA, Marcus Vinicius de Freitas. Além da invisibilidade: história social do racismo em Porto Alegre durante o pós-abolição (1884 – 1918). 2014. (Tese de Doutorado) Unicamp, Campinas. p. 17-18.

atribuída e a cor autopercebida”. De acordo com a antropóloga Lilia Schwarcz (2012), em “um país dos tons e dos critérios fluídos, a cor é um critério de classificação, variando em função do local, da hora e, sobretudo, da condição”¹⁷³. Sendo a raça, ou cor, construções sociais, elas são relativas e estão sempre em contínua “negociação” levando em conta outros marcadores importantes, como a classe social. A autora enfatiza o aspecto relacional imbricado na autodeclaração do sujeito diante daquele que o interroga, “varia de indivíduo para indivíduo, dependendo do lugar, do tempo, e do próprio observador; mas são sempre diacríticas. Quanto mais claro aquele que pergunta, mais “escura” pode ser a resposta e vice-versa”¹⁷⁴.

Além do mais, outras designações de cores estão no vocabulário popular e trazem dimensões importantes de como aquelas pessoas se reconhecem do ponto de vista racial: “moreno”, “moreno claro”, “moreno escuro”, “mulato”, “queimado de sol”, “negro”, assim como, “branco”, “branco moreno”, “branco pálido”, “branco sujo”, “branco sardento”, “alemão”, dentre outros¹⁷⁵, nos ajudam a compreender a complexidade e subjetividade das autopercepções raciais, o que nos leva a refletir e problematizar também diferenciações dentro da branquitude, que durante muito tempo foi vista como um bloco coeso e homogêneo¹⁷⁶. Indo ao encontro dessa reflexão, Rodrigo de Azevedo Weimer (2013), discute as autodesignações raciais, de um grupo formado por descendentes de escravizados pertencentes à mesma família. O autor destaca que a “cor” para os sujeitos entrevistados, “representa mais do que a tonalidade da pele”, expressa, para aquele grupo, “dimensões de hierarquização e, principalmente, pertencas raciais”¹⁷⁷.

Como foi possível perceber, a tarefa de analisar as fotografias dos trabalhadores anexadas nas matrículas da Intendência Municipal de Santa Maria não é fácil, ainda mais quando o que queremos observar leva em conta elementos que vão além da dicotomia entre o “preto” e “branco”. Concepções que, todavia, modificam-se através do tempo, do espaço e do lugar social em que os sujeitos ocupam na sociedade. Tomamos aqui um exemplo prático: no dia 29 de Janeiro de 1942, trafegava pela Rua Voluntários da Pátria, na cidade de Porto Alegre, o chauffeur Antônio Cândido Thomaz, que conduzia o carro 87 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Thomaz avistou um homem que ocupava os trilhos do trem, tocou a buzina para que o mesmo saísse, contudo, não conseguiu frear a tempo, “colhendo-o” com o

¹⁷³ *Ibid*, p. 49.

¹⁷⁴ *Ibid*, p. 53.

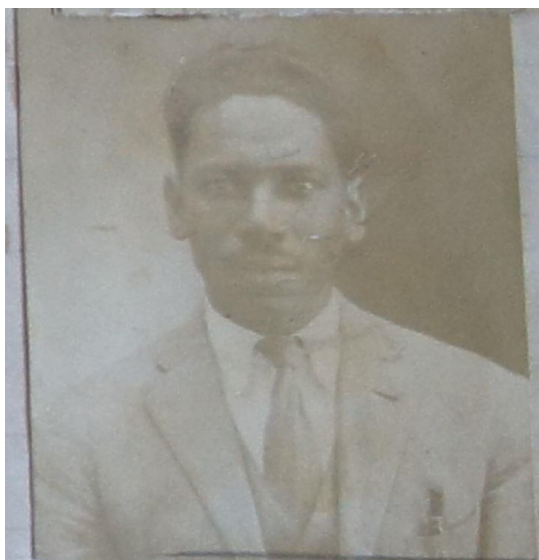
¹⁷⁵ *Ibidem*.

¹⁷⁶ Lia Schucman, 2014.

¹⁷⁷ Rodrigo Weimer, 2013.

automóvel, que com a violência do impacto foi jogado às águas do Guaíba¹⁷⁸. O enredo é o que menos nos interessa nesse momento, mas sim que nos termos de declaração do processo criminal, Antônio Cândido Thomaz é descrito como branco. Abaixo reproduziremos a fotografia do chauffeur anexada nos livros de matrículas.

Imagem 14: Fotografia do chauffeur Antônio Cândido Thomaz – 1924



Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

O chauffeur Antônio Cândido Thomaz estava matriculado na Intendência Municipal de Santa Maria em 1924, na época tinha 30 anos de idade, conduzia um “auto de praça” de propriedade de José Riche. A princípio o reconhecemos como negro, tendo como base características cromáticas e fenotípicas. Mas, além disso, o próprio chauffeur reconhecia-se enquanto tal e era percebido assim pela comunidade negra da qual fazia parte. Franciele Rocha de Oliveira (2022) em um artigo recente sobre o Clube União Familiar¹⁷⁹ - clube que foi palco da contenda analisada nesse capítulo, o qual sediou a festa dos “padeiros da padaria Holtermann” e tinha como testemunhas diversos carroceiros e chauffeurs - analisa a diretoria mais antiga do clube que teve acesso e, dentre os membros daquela diretoria, que data no ano de 1920, estava dois carroceiros, Vitalino Alves, como vice-presidente e José Pereira, como orador. Como presidente naquele ano figurava o chauffeur Antônio Cândido Thomaz, o mesmo da foto e do processo criminal de 1942.

¹⁷⁸Processo-crime, número 784. 1942. Porto Alegre. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

¹⁷⁹ Franciele Oliveira, 2022.

Antônio Cândido Thomaz era um homem de “cor”, fazia parte de uma organização negra de Santa Maria e na época do processo criminal residia em Porto Alegre, trabalhava como motorista da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Vários elementos podem ser levados em conta para entendermos a designação de cor “branca” que foi dada a ele nos autos do processo. Primeiramente, podemos considerar o local do acontecimento, no caso, Porto Alegre: se o ocorrido tivesse sido em Santa Maria, Antônio seria considerado branco pelo escrivão? O fato do chauffeur estar em uma cidade maior, na qual poderia não ser conhecido pelas autoridades policiais, que desconheciam sua articulação com o associativismo negro, poderia ter contribuído para que recebesse aquela designação de cor? Outro fator que talvez tenha mais relevância pode ser o lugar social que Antônio Cândido Thomaz ocupava naquele momento. Por mais que fosse um trabalhador, o motorista era um trabalhador especializado, que operava numa empresa conhecida; qual roupa estaria vestindo naquele dia? Como se portava? Se fosse Antônio a vítima ultrajada pelo veículo, sua cor seria diferente? Por último, é importante pensar quem era o escrivão, o sujeito que fabricou aquela fonte - já que como vimos anteriormente, as categorias raciais são construções sociais e passam por diversos processos de significação internos e externos. Seria o escrivão negro ou branco? Mais ou menos pigmentado que Antônio? São todos elementos que devem ser levados em consideração para pensarmos as diferenças entre a cor atribuída daquela autopercebida e, reiterando as reflexões de Schwarcz (2012), podem variar do local, da hora e, sobretudo da condição¹⁸⁰.

Todo esse “volteio” foi dado para dizer que vou sim utilizar as fotografias para identificar as cores dos trabalhadores, mas não farei isso de forma ingênua e irrefletida. Reconheço os problemas em atribuir determinadas categorias raciais àqueles sujeitos do passado, entretanto, descartar a potencialidade dessa fonte para romper com os silenciamentos, seria corroborar para a manutenção do “paradigma da ausência” de negros e negras na historiografia do trabalho no Brasil¹⁸¹.

Antes de adentrar na análise das imagens dos boleiros, é importante demarcar os significados de se deixar ser fotografado pelas autoridades municipais naquele contexto. Paulo Cruz Terra (2012) analisa um episódio que desencadeou na greve de carroceiros e

¹⁸⁰ Giane Flores (2018), Priscila Almaleh (2018) e Gabriela Rottili dos Santos (2021), ao trabalharem com fontes hospitalares do final do século XIX e início do século XX, percebem mudanças da “cor” de pacientes que adentravam nos hospitais. Em determinados momentos eram classificados como pardos, em outros como morenos e até mesmo como brancos. O que demonstra significados complexos atribuídos às cores daqueles sujeitos, que passavam por processos subjetivos e indefinidos de significação.

¹⁸¹ Álvaro do Nascimento, 2016.

cocheiros, que iniciou em 15 de janeiro de 1900 na cidade do Rio de Janeiro. De acordo com o autor, em 1899 iniciaram-se as discussões em torno da criação de um regulamento sobre o transporte, proposto pela polícia do Distrito Federal. O regulamento para o serviço de inspeção dos veículos foi decretado em 14 de novembro de 1899. Nele havia algumas mudanças como a obrigatoriedade da prestação de exames práticos e habilitação, não apenas para os cocheiros, como outrora, mas também para os carroceiros e motorneiros. Entretanto, o ponto principal do atrito entre os trabalhadores e a municipalidade foi a exigência do “atestado de conduta, passado pelas autoridades policiais da circunscrição em que residir” (TERRA, 2012, p. 161), o que deixava esses trabalhadores dependentes do arbítrio de policiais para lhe darem o atestado.

O dito regulamento foi considerado o estopim da paralisação iniciada em 15 de janeiro de 1900. A própria data em que estourou a greve estava relacionada a esse documento, pois o dia 15 era o último prazo para que os trabalhadores cumprissem as determinações. O jornal *Gazeta de Notícias* apontou que a greve foi consequência da falta de esclarecimentos prévios, por parte da polícia, de detalhes do novo regulamento. Segundo o periódico, não era possível compreender por que a polícia não se pronunciava a respeito do boato que corria de que os cocheiros seriam fotografados por essa instituição (TERRA, 2012, p. 163).

A obrigatoriedade do registro da fotografia na polícia surgiu como boato, mas teve grande repercussão entre os cocheiros. Boato ou não, aquele foi um dos motivos principais para a greve de 1900 e nos leva a refletir o caráter simbólico daquele tipo de fotografia. Mas o que significava o ato de deixar-se fotografar pela polícia naquela época? Tal procedimento era dispensado aos gatunos e larápios, portanto, através desse ato, os trabalhadores seriam “comparados” aos vadios e bandidos, um gesto repleto de simbolismo em um contexto em que esses sujeitos faziam do trabalho uma ferramenta de positivação e também diferenciação social.

Mercedes Garcia Ferrari e Diego Galeano (2016), ao realizarem uma reflexão sobre o desenvolvimento da antropologia criminal na América do Sul no final do século XIX e início do XX, destacam a existência de uma circulação transnacional de métodos de identificação de pessoas que tinha importante ressonância na Europa, mais especificamente na França, mas que encontrou terreno fértil em países como Argentina, Uruguai e Brasil. Os métodos de identificação de reincidentes na criminalidade foram aprimorados desde a segunda metade do século XIX na Europa. As fotografias já representavam uma ferramenta necessária de identificação de criminosos desde 1870, contudo muitos dos sujeitos que eram abordados

pelas autoridades policiais, para evitar o agravamento das penas por reincidência usavam nomes falsos para “mascarar” seus antecedentes criminais.

Mesmo a fotografia sendo uma importante aliada no processo de identificação, ela não oferecia nenhuma vantagem no sistema de classificação e catalogação das fichas criminais, que eram cada vez mais abundantes e difíceis de serem localizadas¹⁸². Nesse contexto que surge uma figura chamada Aphonse Bertillon (1853 – 1914), que começou a trabalhar no arquivo criminal de Paris em 1879 e criou um sistema de classificação dessas fichas baseadas nas medições corporais, essa técnica consistia em “tomar uma série de medições corporais com precisão milimétrica (estatura, envergadura, altura do busto, comprimento e largura da cabeça, comprimento e largura da orelha da orelha direita, comprimento do pé, dedo médio e antebraço esquerdo)”¹⁸³. Os registros dessas informações eram feitos em fichas, as quais eram organizadas em categorias específicas, seguindo uma ordem que gradualmente reduzia o número de fichas até serem armazenadas em uma caixa que continha apenas uma dúzia. O sistema era completado com observações morfológicas e fisionômicas e por último era realizada a “fotografia métrica” de frente e de perfil. Essa técnica de classificação chamava-se antropometria, por mais que tenha encontrado certa resistência nos primeiros momentos de implementação em Paris ela repercutiu mundo a fora e ocupou na América Latina um lugar de destaque.

Estamos falando de um período caracterizado pelas multidões. Esse momento da virada do século XIX para o XX foi marcado pelas grandes levas de imigrantes europeus que vinham “fazer a América”. As principais localidades de desembarque desses sujeitos no sul do continente foram a Argentina, Brasil e Uruguai. Não obstante, houve uma intensa preocupação das autoridades nacionais desses países em modernizar os métodos de identificação desses “criminosos viajantes”, assim como o estabelecimento de mecanismos de cooperação internacional entre as polícias sul-americanas (GALEANO, 2012). A antropometria teve grande aceitação na capital Buenos Aires num momento de explosão demográfica por conta da imigração europeia. Essa mesma aceitação não ocorreu no país como um todo e outros métodos foram sendo aprimorados, como a datiloscopia, sistema desenvolvido por Juan Vicentich, imigrante da atual Croácia, que criou um método de identificação e classificação através das impressões digitais baseado em Francis Galton, esse método teve grande receptividade no Brasil¹⁸⁴.

¹⁸² GARCIA FERRARI; GALEANO, 2016, p. 172.

¹⁸³ *Ibidem*.

¹⁸⁴ *Ibid*, p. 179.

Uma das principais bases da antropometria no Brasil advinha do campo médico, sendo que o primeiro serviço de identificação baseado em Bertillon instalou-se na cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais, no ano de 1893¹⁸⁵. No Rio de Janeiro houve uma forte oposição de juristas liberais que consideravam as medições corporais uma prática vexatória e uma afronta à honra. Entretanto, integrantes da Academia Nacional de Medicina, em 1894, conseguiram instaurar um gabinete antropométrico na capital do país, que funcionou dentro das instalações do serviço médico-legal da cidade, porém a repartição sobreviveu por poucos meses¹⁸⁶. As vozes de oposição ao sistema idealizado por Bertillon protestavam que no Brasil os médicos estavam invadindo a seara da polícia, por isso apostavam na datiloscopia como um sistema que não estaria “contaminado” com as ideias “cientificistas”. Garcia Ferrari e Galeano (2016) indicam a proximidade da antropometria no Brasil com os estudos raciais e da antropologia física. Por mais que esse sistema tivesse sido criado como uma forma de classificação de arquivos policiais, no Brasil assumiu outras roupagens e, por conseguinte, alguns estabelecimentos penitenciários transformaram-se em grandes laboratórios antropológicos, esse foi o caso da Casa de Correção de Porto Alegre.

Sandra Pesavento (2009) ao estudar o desenvolvimento da Antropologia Criminal no Rio Grande do Sul e as tendências relacionadas a essa “ciência”, encontra na Casa de Correção de Porto Alegre um médico chamado Sebastião de Leão obstinado a compreender se havia uma pré-disposição ao crime baseado na aparência externa dos indivíduos, concepção formulada pelo italiano Cesare Lombroso (1835 -1909), ou se era o meio social que produzia o criminoso, como postulava o francês Alexandre Lacassagne (1843 – 1924). No serviço do Estado, Sebastião de Leão acumulava funções, desde 1896, como diretor do Gabinete Médico legal e diretor da Oficina de Identificação, que foi denominada de Antropologia Criminal instaurada na Casa de Correção de Porto Alegre, que reunia todos os tipos necessários e transformou-se num campo de investigações “científicas”¹⁸⁷. Leão contava com o auxílio de um novo ateliê fotográfico, que foi de suma importância para seus estudos relacionados à criminologia, o que demonstra novamente a relação entre as fotografias e o crime.

A autora destaca que havia a construção de um tipo de criminoso comum a partir da análise do perfil dos detentos, tendo como base o Livro de Sentenciados da Casa de Correção, esse perfil constituía em homens, mestiços, analfabetos, na faixa dos 20 aos 30 anos, que

¹⁸⁵ *Ibid*, p. 187.

¹⁸⁶ *Ibidem*.

¹⁸⁷ PESAVENTO, 2009, p. 52.

tinham como ocupação a de jornalista e que cometeram o crime de homicídio¹⁸⁸. Sebastião de Leão estabeleceu um diálogo entre os métodos de identificação de Bertillon, baseados na antropometria, assim como a aplicação dos conceitos de Lombroso e do alienista inglês Henry Maudsley (1835 -1918), que alimentava o discurso que a degenerescência física e moral se perpetuava como uma herança biológica¹⁸⁹. Esse discurso encontrava terreno fértil no Brasil através de publicações de autores como Nina Rodrigues (1862 -1906) cuja obra “As Raças Humanas e a Responsabilidade Penal no Brasil” (1894) que influenciou a Antropologia Criminal no país e o estudo do médico Sebastião de Leão. Pesavento destaca que:

A situação configurava-se, portanto, de viés nitidamente racista: o negro, infância da humanidade, espécie de criança grande, poderia vir a ter atenuada a sua responsabilidade penal, tendo em vista as leis da evolução científica. Os dados levantados na correção vinham, de certa forma, a confirmar essa irresponsabilidade moral ou esta predisposição para o erro dos elementos não-brancos: para 71 presos de cor branca, erguiam-se 225 entre pardos, crioulos, mulatos, caboclos, pretos e indiáticos! Embora o autor declare concordar com o ponto de vista de Silvio Romero e Nina Rodrigues de que todo brasileiro era mestiço, as variadas classificações aludidas vêm corresponder às também distintas gradações da mestiçagem (PESAVENTO, 2009, p. 73).

Por fim, cabe destacar que mesmo imerso pelo pensamento racista da época, o qual destacava uma hierarquia entre as raças que compunham o Brasil e a degenerescência calcada no processo de mestiçagem, o médico Sebastião de Leão, não conseguiu através dos métodos da antropometria e dos conceitos da antropologia criminal construir um tipo físico que seria inato à criminalidade. Por isso, ele chega à conclusão, no Relatório da Secretaria de Estado de Negócios do Interior e Exterior do Rio Grande do Sul, publicado em 1897, que o meio social que faz o criminoso¹⁹⁰.

Racionalizava-se a questão social e justificavam-se as medidas preventivas de toda ordem - técnicas, higiênicas, morais e estéticas - para o saneamento global da cidade. Os perigosos teriam recuperação para a sociedade, desde que submetidos a controle, vigilância e disciplina. A violência podia ser evitada, o crime punido, mas o delinquente, regenerado ou impedido de dar livre vazão as suas tendências (PESAVENTO, 2009, p. 104).

Como foi possível perceber, as fotografias emergiram desde o final do século XIX como importantes ferramentas de identificação de criminosos e estavam inseridas no *métier* de técnicas relacionadas à antropologia criminal, sendo essa fortemente alicerçada nas teorias racistas e eugênicas da época. Através disso, podemos entender a reação dos trabalhadores do setor de transportes do Rio de Janeiro, analisada por Paulo Cruz Terra (2012), à medida que dava à polícia a prerrogativa de controlar ainda mais o trabalho daqueles

¹⁸⁸ *Ibid*, p. 53.

¹⁸⁹ *Ibid*, p. 58.

¹⁹⁰ *Ibid*, p. 104.

sujeitos sendo submetidos ao registro fotográfico. Aqueles trabalhadores faziam parte das *classes perigosas*¹⁹¹, eram negros advindos da escravidão, imigrantes, nacionais pobres e mestiços, que formavam uma massa desordenada e faminta de sujeitos moralmente degenerados, que tinham que ser submetidos à civilidade, serem vigiados e punidos com todo o rigor da lei para o bem comum e o progresso daquela sociedade. O registro fotográfico facilitou, dentre muitas coisas, o reconhecimento daqueles sujeitos, num momento em que mesmo numa cidade interiorana como Santa Maria, a circulação de pessoas era intensa, o que abria margem para a criminalidade.

Continuando a reflexão sobre as fotografias dos trabalhadores, mas explorando outro viés, Aristeu Elisandro Machado Lopes (2019; 2020; 2022)¹⁹² tem feito importantes ponderações sobre a utilização das fotografias em 3x4 de trabalhadores que solicitaram a carteira profissional na cidade de Pelotas entre os anos de 1933 e 1944. O autor usa como fonte principal, as fichas de dados presentes no acervo da Delegacia Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul, as quais foram importantes para identificar o perfil social dos trabalhadores que requeriam as carteiras de trabalho. As fotografias dos trabalhadores faziam parte dessa documentação, o que possibilitou realizar pertinentes reflexões sobre o uso das mesmas como recursos para o estudo da classe trabalhadora de Pelotas. Entretanto, por mais que o autor não utilize das imagens para identificar o perfil racial dos trabalhadores estudados - pois nas fichas analisadas o campo “cor” era presente, diferentemente dos livros de matrículas que estamos estudando - Lopes analisa nas fotografias aspectos como: o local onde foi feita, a vestimenta dos trabalhadores, como os mesmos se portavam diante do fotógrafo e etc. Esses elementos, que podem ser considerados mais técnicos, de um ponto de vista prático de como se constituíam aquelas fotografias, têm revelado importantes aspectos acerca do trabalho e da construção da imagem que aqueles sujeitos gostariam de forjar.

Sendo assim, o autor entende aquelas fotografias “não somente como um suporte à história dos trabalhadores, mas também à sua memória”¹⁹³ e citando Le Goff (2003)¹⁹⁴ aponta que “a fotografia revoluciona a memória, pois a multiplica e a democratiza permitindo guardar a memória do tempo e da evolução cronológica”¹⁹⁵. Esse ponto da memória é fundamental para refletir sobre quais foram os registros visuais delegados por aqueles carroceiros, boleiros e chauffeurs para a posteridade. As fotografias anexadas às matrículas

¹⁹¹ CHALHOUB, 2001.

¹⁹², Aristeu Elisandro Machado Lopes, 2019a; 2019b 2020; 2022.

¹⁹³ LOPES, 2019b, p.15.

¹⁹⁴ LE GOFF, 2003. p. 460.

¹⁹⁵ LE GOFF, 2003, p. 460 *apud* LOPES, 2019b, p. 15.

dos trabalhadores do setor de transportes, ainda mais quando tratamos dos trabalhadores negros, podem ser o único vestígio visual daqueles sujeitos que sobreviveram ao tempo, sendo assim, também configuram como importantes fontes para a memória familiar, que podem ser acessadas por seus descendentes. Abaixo reproduziremos as fotografias dos boleiros anexadas ao livro de matrículas.

Imagem 15: Fotografias dos boleiros - Da esquerda para a direita: Abildo Vinkler, Alcides Ilha, Amadeu Carvalho dos Santos, Anthero Rodrigues, Augusto Belisário Corrêa, Augusto Pedroso, Candido Cunha, Cassiano Vernes dos Santos e Christino Maciel - 1924



Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Imagem 16: Fotografias dos boleiros - Da esquerda para a direita: Clarimundo Pinto de Menezes, David Rodrigues, Doralino Silva, Elpídio José da Silva, Heleodoro Guedes dos Santos, João Campagnol, João Candido da Silva, João Carlos de Carvalho e José Freire de Andrade - 1924



Fonte: Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Imagem 17: Fotografias dos boleiros - Da esquerda para a direita: José Luiz Maciel, José Ribeiro, Narcizo Pereira da Cruz, Pacífico Rodrigues da Silva, Silvio de Moura, Theodoro Silva, Valentim Alvarenga e Wenceslau Ribeiro - 1924



Fonte: Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Das 30 matrículas de boleiros, 27 ainda possuíam as fotografias anexadas, contudo, em cinco delas não conseguimos distinguir com nitidez o condutor, nos restando assim 22 imagens para analisar. É preciso observar alguns elementos em comum na maioria delas - que diz respeito à vestimenta dos trabalhadores - aqueles sujeitos estavam de paletó e gravata, com os cabelos cortados e a barba feita, ou seja, o dia da fotografia foi um momento especial, é possível presumir que colocaram sua melhor vestimenta para registrar uma imagem de si que queriam que fosse materializada¹⁹⁶. No entanto notam-se algumas diferenças: alguns olhavam para a câmera, outros para o lado, uns estavam de pé, outros sentados, uns usavam chapéu, outros não. É difícil saber se havia alguma padronização imposta pela Intendência Municipal para as fotografias, entretanto, observa-se que naquele momento os trabalhadores “brincavam” com as suas identidades, exploravam elementos que tinham relação com a construção de uma imagem positiva de si mesmo.

[...] As fotografias 3x4 permitem compreender como os trabalhadores e trabalhadoras se apresentaram diante do fotógrafo, como constituíram suas formas de apresentação de si e a escolha pelas roupas que usaram para o registro. Dessa forma, os trabalhadores constituíram uma identidade, possivelmente retórica (LOPES, 2019b, p. 21).

Enfim, através das fotografias, é possível identificar uma imensidade de elementos que só a fonte visual é capaz de oferecer; as fisionomias, o olhar marcante, o semblante que poderia transmitir alegria, cansaço, indiferença ou simplesmente disfarçar sentimentos que não podem ser captados pelo “clique” das máquinas fotográficas (ou qualquer outro barulho que as mesmas faziam na época). Seria aquela a primeira fotografia de alguns trabalhadores? Aquelas imagens seriam as únicas dos sujeitos fotografados que resistiram ao tempo? Nesse momento que o “fazer” História se torna ainda mais interessante, pois mesmo que por alguns instantes, os nomes, os olhares, as cores - pequenos recortes das trajetórias de pessoas comuns do passado - estarão de alguma forma “materializadas” em palavras que vão transcender àquele que vos escreve.

Agora, sem mais divagações, serei direto. Parto de questões um pouco pragmáticas na hora de identificar as cores dos boleiros fotografados. Ou seja, observei dois aspectos, sendo o primeiro deles o cromático, relacionado à pigmentação epidérmica, tomando cuidado, é claro, pois as imagens estão em escala preto e branco. O outro aspecto foram as características fenotípicas, observando os traços faciais daquelas pessoas - talvez esse seja o mais complexo e difícil de ser constatado. Outras fontes ajudaram a compreender melhor as cores dos trabalhadores, pois em alguns casos que tive dúvidas consegui cruzar com outros documentos

¹⁹⁶ ver Ana Maria Mauad, 2008.

e identificar qual era a cor atribuída àqueles sujeitos. Optei em classificar em duas designações de cor: brancos e negros (contemplando pessoas com diferentes tonalidades de pele que eram designadas em algumas fontes como pardas, morenas ou “mixtas”).

Das 22 fotografias analisadas, 12 identifiquei como sendo de homens brancos (55%) e 10 como homens negros (45%), ou seja, trabalhadores negros e brancos disputavam com paridade a profissão de boleiro em Santa Maria na década de 1920. Ao verificar a posse de veículos entre brancos e negros, constata-se certa desigualdade. Das 12 matrículas de boleiros brancos, 8 (67%) eram proprietários de seu meio de trabalho e 4 (33%) trabalhavam para terceiros, ou alugavam seus veículos. Esse cenário muda quando se analisa a posse dos veículos pelos trabalhadores negros. Das 10 matrículas, 4 (40%) eram proprietários e ao mesmo tempo condutores e 6 (60%) conduziam o veículo de outra pessoa.

Compreendo o setor de transporte, sobretudo as funções de carroceiros e boleiros, como espaços de atuação significativa de trabalhadores negros desde o final do século XIX e início do XX na cidade de Santa Maria. Mas para isso, não posso me restringir na análise dos livros de matrículas, pois os mesmos apesar de terem as fotografias anexadas que indicam suas cores, oferecem um panorama restrito aos quatro anos de registros (1924-1928). Realizei um exercício com o banco de dados cedido pela pesquisadora Gabriela Rotilli dos Santos, que tabulou os livros de entrada dos pacientes do Hospital de Caridade de Santa Maria¹⁹⁷, entre os anos de 1903 a 1918, totalizando em mais de oito mil registros. Destes, apenas uma parcela muito ínfima era de trabalhadores do setor de transportes, mas já nos ajuda a ter alguma dimensão do perfil daqueles trabalhadores. Filtrei as seguintes profissões que constavam no banco de dados: “bolieiro”, “carroceiro”, “cocheiro” e “chauffeur”, o que resultou em um total de 31 registros. Destes, 18 eram boleiros/cocheiros, 12 carroceiros e 1 era chauffeur. Dos 31 registros, apenas 10 eram de trabalhadores brancos (32%) e 21 eram de trabalhadores não-brancos (sendo eles pretos, pardos e indiáticos)¹⁹⁸, ou seja, 68% do total. O que de certa forma reforça nosso argumento de um setor majoritariamente negro, até pelos menos a década de 1920, quando entram em cena os chauffeurs.

3.2.3 Os chauffeurs

Mal os automóveis começaram a circular pelas cidades do Brasil, os círculos de “eruditos” iniciaram uma “polêmica” sobre o uso do termo que deveria ser empregado para

¹⁹⁷ Livro de Registro de Entrada de Pacientes do Hospital de Caridade de Santa Maria, nº 1 e 2, Arquivo do Hospital de Caridade.

¹⁹⁸ 10 pretos, 9 pardos e 2 indiáticos.

designar aqueles que conduziam os “veículos da modernidade”. Uma discussão que não teve consenso e fazia parte das conversas da *high society*, mas também dos “círculos mundanos” da sociedade brasileira. Cândido Figueiredo, filólogo, gramático e escritor português, sócio correspondente da Academia Brasileira de Letras e responsável por alguns dos dicionários da língua portuguesa que circulavam pelo Brasil no início do século XX¹⁹⁹, foi interlocutor dessa reflexão, quando passou a questionar o uso do vocábulo “chauffeur”. Seus questionamentos repercutiram nas páginas do Jornal *O Paiz* no Rio de Janeiro, num texto que foi reproduzido pelo Jornal *A Federação* de Porto Alegre em 10 de Julho de 1906:

Chauffeur?

Escreve o Paiz, do Rio:

“Deve se dizer chauffeur, motorista ou guiador? Os franceses e os automobilistas do mundo inteiro e do Rio dizem calmamente chauffeur. O senhor Cândido Figueiredo quer que se chame o machinista dos automóveis de guiador. A municipalidade designou-o em lei por motorista.

Chauffeur já está vulgarizado; toda gente já conhece o condutor dos autos por esse nome; mas tem o defeito de ser de pronúncia difícil para o povo, para quem não sabe o francês. E não é sumamente desagradável ouvir a gente um chauffeur pronunciado de maneira horrível; e anti-parisiense? *Guiador* é um vocábulo inviável; não diz claramente o que guia o sujeito designado. *Motorista* é mais simpático. Diferente do nosso motorneiro, esplêndido vocábulo para substituir o *waliman* dos ingleses.

São graves questões essas da onomástica automobilística. Nas garagens e nas avenidas discutem-se agora com calor esses problemas. Há quem sustente guiador, há quem prefira *motorista*, há quem mesmo cavalheiros que se propõem a inventar novos apelidos. Mas, no meio das discussões, quando querem designar o *motorista*, o *guiador*, o *machinista*, o *automobilista*, o *condutor dos autos*, soltam espontaneamente o gallico *chauffeur*. O *chauffeur* vencerá neste *struggle for life* formidável de vocábulos?²⁰⁰

É interessante notar que essa discussão emergia em Porto Alegre alguns meses depois do primeiro automóvel circular pelas ruas da cidade²⁰¹. Estava sendo posto em debate uma forma de se referir aos condutores de automóveis que não fosse importada de outros países, como por exemplo, o termo *chauffeur* que tem origem francesa, ou *motorista* que vem do inglês.

É preciso tomar atenção para o contexto em que surgia esse debate, que foi marcado por um processo de “modernização”, tanto do espaço urbano, como dos costumes e hábitos

¹⁹⁹ FIGUEIREDO, Cândido. (1926). Novo dicionário da língua portuguesa. 4 ed. Lisboa: Editora Arthur Brandão e C.^a.

²⁰⁰ A federação. Porto Alegre. 10 de Julho de 1906. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

²⁰¹ De acordo com Joel Wolf (2010), o primeiro automóvel a circular pela capital do Rio Grande do Sul foi um De Dion Bouton - automóvel francês importado da Argentina - de propriedade de Januário Grecco em abril de 1906.

das elites, que tinham como modelo civilizatório a Europa, mais especificamente Paris. Não foi por acaso que esse modelo de sociedade foi “mimetizado” para os trópicos. Observaram-se naquele período reformas urbanas, como aquela desempenhada por Pereira Passos no Rio de Janeiro, que afetou substancialmente a estrutura da cidade, através das derrubadas de cortiços, estabelecimentos comerciais, entre outros espaços de habitação de populares, sobretudo da população negra que vivia no centro do Rio de Janeiro²⁰². Tudo isso aconteceu justamente no período em que o texto do Jornal *O Paiz* foi publicado, o qual, por conseguinte, demonstra a maneira como aqueles “intelectuais” pensavam e refletiam sobre os referenciais advindos do “Velho Mundo”, que acabavam por influenciar também a maneira com que eles se posicionavam linguisticamente.

“Motorista, ou chauffeur?” Era esse o título de mais um texto publicado no jornal carioca *O Paiz*, só que em janeiro de 1907 - alguns meses após aquele que foi analisado anteriormente. O autor, que acredito ser o mesmo de ambos os textos, retoma a “polêmica”, afirmando que ela foi desencadeada novamente, pois um “eminente jornalista, emancipado, culto, incapaz de um carrantismo gramatical, escreveu numa deliciosa crônica *motorista* ao em vez de *chauffeur*”²⁰³.

[...] Motorista vem do inglês. *Motorist* não é, porém, o mesmo que *chauffeur*. Tem quase a generalidade do nosso automobilista - tirado diretamente do francês. *Wallman* diz-se também no sentido de *chauffeur*, mas principalmente de *chauffeur* de *autos* elétricos. Motorista adapta-se-ia muito bem.

Os cariocas discutem com muito entusiasmo. E eu aqui quero apenas a súmula dessas discussões.

Há partidários do *motorista*, que aliás já foi, parece, consagrado em legislação municipal. Motorista tem também adversários. Na Inglaterra, usa-se cada vez mais *chauffeur* - como cada vez mais se emprega o *automobile* ao em vez do *motor-car*. Muita gente tenta sustentar o *guiador*; eu já ouvi lembrar o foguista, motorneiro, automobilista. Automobilista é, porém, o amador. *Chauffeur* é, principalmente, o profissional [...]

Os automóveis foram importados pela elite brasileira - importadas também tiveram que vir as formas para designar os condutores dos mesmos. O jornalista nos apresenta uma série de outros vocábulos que estavam na disputa: motorista, guiador, foguista, motorneiro, automobilista e até mesmo maquinista. O que ocorreu, não foi somente a necessidade da construção de um termo “puramente nacional”, pois, como sabemos, aquela elite estava acostumada com os referenciais europeus e se orgulhava disso. O problema principal era a vulgarização do termo *chauffeur*, que se popularizou e estava no repertório “mundano” - o

²⁰² BENCHIMOL, 2003.

²⁰³ O Paiz. Rio de Janeiro. 5 de Janeiro de 1907. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

francês mal pronunciado causava ojeriza aos ouvidos dos *gentlemen* tropicais. O texto jornalístico termina assim:

Todos discutem; quase todos têm denominações novas a propôr. Mas, coisa curiosa! Todos, aventando vocábulos no ardor da polêmica, chamam sempre *o guidor, o maquinista, o motorista, o automobilista, o foguista de chauffeur!*

O *chauffeur* venceu o *struggle for life*, sendo possível encontrá-lo também na documentação municipal da provinciana Santa Maria da Boca do Monte. Mas o termo, como se percebeu, não era usado apenas para designar o condutor profissional, embora na maioria das vezes se observe a sua utilização para esse fim. Constatei a palavra “*chauffeur*”, nos livros de matrículas, como sendo um sinônimo de condutor, ou seja, eram matriculados na Intendência Municipal todos os condutores de automóveis, independente se fossem profissionais ou não, por isso tive um pouco de dificuldade em identificar os trabalhadores, daqueles que apenas conduziam seus veículos particulares. Os campos presentes nos livros de matrículas dos *chauffeurs* são bem parecidos com aqueles dos carroceiros e boleiros: nome do condutor, idade, estado civil, naturalidade, designação do veículo, número do veículo e proprietário - também constando algumas fotografias.

Com o objetivo de identificar apenas os trabalhadores que atuavam como *chauffeurs* na cidade - sendo eles condutores de *autos* de praça, ou *chauffeurs* particulares - desenvolvi algumas categorias de análise, cruzando os nomes dos condutores com outras fontes, como habilitações de casamento, registros de nascimento e óbito, para identificar as relações entre condutor e proprietário do veículo. Isso foi necessário, pois percebi que muitos condutores de automóveis, que tinham como designação “particular”, possuíam alguma relação familiar com o proprietário do mesmo, o que fez com que fossem desconsideradas aquelas matrículas para a análise dos trabalhadores, o mesmo aconteceu com os condutores proprietários de automóveis particulares. Abaixo segue um quadro para exemplificar a construção dessas categorias:

Quadro 2. Construção de categorias para identificar os trabalhadores que atuavam como *chauffeurs* em Santa Maria

Chauffeur carro de praça	Condutor de um carro de praça, podendo trabalhar para si ou terceiros.
Chauffeur particular	Condutor de veículos particulares de terceiros.
Chauffeur caminhão	Condutor de veículos de carga

Chauffeur familiar	Condutores de veículos que pertenciam ao seu núcleo familiar.
Chauffeur proprietário de automóvel de passeio	Condutor do seu próprio veículo

As categorias desenvolvidas acima serviram para que fosse possível diferenciar os trabalhadores daqueles que apenas conduziam seus *autos* particulares. Diferentemente dos condutores de "automóveis de praça", onde a relação com o trabalho está explícita na fonte, a identificação dos chauffeurs particulares é um pouco mais complexa. Quando parti para entender a relação entre condutor e proprietário do veículo, verifiquei que muitos daqueles que estavam matriculados, conduziam automóveis particulares pertencentes ao seu próprio núcleo familiar, ou seja, não possuíam relação alguma com o trabalho no setor de transportes urbanos de Santa Maria, por isso, essas matrículas foram enquadradas na categoria de "chauffeur familiar" e conseqüentemente excluídas da nossa análise. O mesmo ocorreu com os chauffeurs proprietários de automóveis de passeio, que eram aqueles que conduziam seus próprios veículos e não tinham também nenhuma relação com o trabalho nos transportes.

Considerarei as seguintes categorias para traçar o perfil dos trabalhadores que atuavam como chauffeurs na cidade: chauffeur carro de praça, chauffeur particular e chauffeur caminhão - esta última foi criada em função do veículo ter como finalidade o transporte de cargas. No entanto, é preciso ter cuidado, reconheço que alguns dos condutores podem ter sido classificados de maneira equivocada, por conta das limitações da fonte, contudo esse método foi pensado para que não fossem desconsiderados os chauffeurs particulares, que eram parcela significativa dos transportadores da cidade.

Das 407 matrículas entre os anos de 1924 a 1928, 231 eram de chauffeurs que atuavam profissionalmente, ou seja, mais da metade dos condutores matriculados eram trabalhadores do setor de transportes. Os chauffeur particulares contabilizavam 87 matrículas (38%), os de praça 74 matrículas (32%) e os de caminhão 70 matrículas (30%). É interessante que cada uma dessas categorias representava mais ou menos um terço do total. Contudo, percebi maior quantidade de chauffeurs particulares, o que pode refletir o quão especializada era essa função, pois nem todos os que possuíam automóveis sabiam conduzi-los, para isso eram necessários atributos muito específicos, como noções de mecânica. Além do mais, isso reflete também no *status* que algumas famílias angariavam ao exibirem-se publicamente com automóveis conduzidos por chauffeurs particulares.

Analisarei agora a faixa etária daqueles trabalhadores.

Tabela 5. Faixa etária dos chauffeurs

Idade	Nº de matrículas	Porcentagem
Até 20 anos	54	25%
21 a 30 anos	124	57%
31 a 40 anos	31	14%
41 ou mais	8	4%
Total	217	100%

Fonte: Tabela construída com base nas informações dispostas no livro de matrículas dos chauffeurs entre os anos de 1924 a 1928. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Das 231 matrículas, 14 não possuíam o campo idade, sendo assim restaram 217 para serem analisadas. Percebe-se que diferentemente do perfil etário dos boleiros, os chauffeurs são majoritariamente jovens, sendo que 82% dos trabalhadores matriculados possuíam até 30 anos de idade. O chauffeur mais jovem da documentação foi Demysio B. dos Santos, matriculado em 1927, possuía 15 anos de idade na época e conduzia um “auto ford particular” de propriedade de “Benicá”. Demysio, segundo anotações feitas posteriormente no livro, teve a sua matrícula cassada em 3 de novembro de 1928. O trabalhador mais velho encontrado foi Crescêncio Ramos, já mencionado neste capítulo, ele era pai do padeiro Tahyti Ramos que trabalhava na “Padaria Nova” cujos proprietários eram Pelágio Vernes e seu irmão Cassiano. Crescêncio possuía 60 anos de idade, foi matriculado no ano de 1927 como chauffeur de um caminhão do qual ele mesmo era o proprietário.

O fato de grande parte dos chauffeurs profissionais serem jovens foi observado também por José Carlos Tambasco (2010) na cidade de Belo Horizonte nas primeiras décadas do século XX. O autor ao estudar os anos de inserção dos automóveis na cidade analisou relatos que destacavam a imprudência dos chauffeurs, relacionada, sobretudo, à pouca idade dos condutores. Tambasco explorou os escritos de Jean de Montlaur, viajante francês que passou por Belo Horizonte em 1912 e deixou registradas algumas impressões sobre a cidade. Ao se referir sobre os transportes o viajante registrou o seguinte:

Os motoristas são pouco experientes; mas, há tão pouco tempo que existem os táxis" [...] E depois, quando se fixar a... dezesseis anos, por exemplo, a idade mínima para obter-se a permissão de conduzir um veículo, teremos uma menor possibilidade de matarmo-nos, confiando nossas vidas - tal como hoje fomos

levados a fazê-lo - à crianças de baixa idade, que brincam de motoristas (MONTLAUR, 1918, p. 28 *apud* TAMBASCO, 2010, p. 3).

Contudo, contrariando os relatos de Montlaur, José Carlos Tambasco afirma que os acidentes ocorridos com os automóveis naquele contexto, pouco tinham relação com a baixa idade dos chauffeurs. Muitos dos acidentes ocorridos relacionavam-se com a inexperiência de adultos condutores, que adaptavam-se com maior lentidão àqueles veículos. Através dessa comparação podemos refletir sobre os chauffeurs de Santa Maria - o fato da maioria possuir até 30 anos de idade é um forte indicativo de como aquela nova tecnologia estava sendo mais bem assimilada pelos jovens trabalhadores.

Quando é analisado o estado civil dos chauffeurs percebo que 60% dos trabalhadores eram solteiros e 40% casados. Todavia, outros tipos de arranjos afetivos e familiares que não eram reconhecidos pelo Estado existiam e faziam parte do universo de relações daqueles trabalhadores²⁰⁴. Sobre as nacionalidades, percebi uma mão-de-obra nacional predominante, mas apesar disso, trabalhadores de outras origens nacionais atuavam como chauffeurs. Das 231 matrículas, 226 constavam as nacionalidades dos trabalhadores; 208 eram brasileiros, 5 argentinos, 4 uruguaios, 3 alemães e 2 russos; austríacos, espanhóis, húngaros e sul-africanos eram representados por um trabalhador de cada nacionalidade. Por mais que os trabalhadores brasileiros fossem a maioria, outras oito nacionalidades também compunham aquela modalidade do setor de transportes de Santa Maria, isso vai ao encontro do “caldeirão étnico” evidenciado por Daniela Vallandro de Carvalho (2005) na sua dissertação de mestrado.

Usarei dos mesmos critérios de análise das fotografias dos boleiros para identificar os chauffeurs. Porém, por conta da conservação daquelas matrículas, muitas não possuem mais a imagem do condutor anexada, outras tantas estão apagadas, o que dificulta a nossa observação. Das 231 matrículas de chauffeurs profissionais, apenas 84 possuíam as fotografias anexadas, dessas, 16 não consegui identificar o condutor com nitidez, o que restou 68 fotografias para analisar. Observando as características cromáticas e fenotípicas dos trabalhadores: das 68 fotografias, identifiquei 53 como sendo de trabalhadores brancos (78%) e 15 como sendo de trabalhadores negros (22%). Novamente é necessário destacar que os critérios seguem subjetivos e relativos, já que não encontrei na documentação a cor atribuída àqueles sujeitos e, em muitos casos, não consegui cruzar as fotografias com outras fontes onde tenha essa informação. Abaixo serão reproduzidas as fotografias dos chauffeurs identificados como negros:

²⁰⁴ Silvia Arend, 2001.

Imagem 18: Fotografias dos chauffeurs identificados como negros - Da esquerda para a direita: Antônio Cândido Thomaz, Henrique Romero, Izidoro Rodrigues, Januário Ferreira Bicca, João da Luz, João Teixeira e Juvenal Hipólito Teixeira - 1924 a 1928



Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Imagem 19: Fotografias dos chauffeurs identificados como negros -Da esquerda para a direita: Lúcio José da Silva, Manoel de Oliveira, Manoel Ignácio Rodrigues, Nicanor dos Santos, Pedro Motta, Protani do Nascimento, Ricardo Neves e Sérgio da Costa - 1924 a 1928



Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Através dessas fotografias foi observada uma série de elementos: as vestimentas, a postura, a forma com que aqueles sujeitos olhavam para as câmeras e construíam uma imagem de si, forjando uma identidade que transcenderia aquele momento. Observemos com mais cuidado o fundo de cada fotografia. A maioria delas foi tirada em estúdios, notamos a atenção do fotógrafo em ocultar os elementos que estariam atrás dos sujeitos fotografados, através de um plano fundo neutro. Nessas fotografias tiradas em estúdios fotográficos, se percebe que os trabalhadores estavam sempre de paletó e gravata, como se tivessem preparados para aquele momento. Entretanto, há duas fotografias na Imagem 16, a primeira do chauffeur Izidoro Rodrigues que é o terceiro trabalhador da esquerda para a direita na primeira fila e o chauffeur João da Luz, o segundo trabalhador da esquerda para a direita na segunda fileira. Atentemos para esses dois, observando o fundo da imagem e suas vestimentas: são os dois únicos trabalhadores deste conjunto de fotografias que não estão de paletó e gravata e, ainda mais, são as duas únicas fotografias que não foram tiradas em estúdios fotográficos, mas sim em locais abertos, onde conseguimos observar ao fundo algo como uma cerca ou um portão de madeira.

Numa primeira impressão observando a vestimenta dos trabalhadores nas fotografias, podemos pensar que trabalhavam vestidos daquela forma, já que uma das exigências da municipalidade era que os chauffeurs estivessem com trajes adequados, de acordo com os códigos burgueses de comportamento e vestimenta. Todavia, as maneiras com que aqueles sujeitos se portavam diante das câmeras eram construções retóricas, como aprendemos através das reflexões de Aristeu Lopes (2019). As fotografias dos chauffeurs Izidoro Rodrigues e João da Luz podem nos indicar que eram em trajes mais modestos e confortáveis que aqueles sujeitos atuavam, já que as suas fotografias poderiam ter sido tiradas nos seus locais de trabalho, ou seja, na rua, sem que tivessem tempo ou disposição de construírem um “personagem”. Abaixo será reproduzida uma fotografia de um grupo de chauffeurs em seu local de trabalho:

Imagem 20: Fotografia de uma praça de carros - 1926 (aproximadamente)



Fonte: Fotografia de uma praça de carros em Santa Maria, aproximadamente 1926, autor desconhecido. Imagem colorizada. Acervo particular de Norton Soares.

A fotografia acima retrata uma “praça” de automóveis em Santa Maria no ano de 1926. Ao que parece era um dia frio, sendo possível notar que todos estavam bem agasalhados, apenas um trazia ao pescoço uma gravata. Um elemento em comum em todos os chauffeurs da fotografia é o uso de alguns tipos de chapéus; sejam aqueles tradicionalmente usados por chauffeurs ou motoristas - como os chapéus dos dois trabalhadores mais à frente na foto - ou as boinas daqueles mais ao fundo da imagem. É interessante refletir sobre o grau de espontaneidade dessa fotografia, se ela representa uma imagem do cotidiano, ou teria sido também uma construção. Tomamos atenção para o alinhamento dos veículos e o posicionamento dos trabalhadores - por qual motivo justamente os dois sujeitos que melhor representavam um arquétipo de chauffeur (tanto nas vestimentas como nos chapéus utilizados) estavam à frente dos demais? Se houve intencionalidade não sabemos, mas é uma bela imagem, que nos evidencia além do retrato das posturas, das roupas e dos veículos, a convivência de trabalhadores negros e brancos, lado a lado nos mundos do trabalho, como se é capaz de observar ao prestar atenção às cores dos sujeitos fotografados.

Agora seguem as fotografias dos chauffeurs que identificados como brancos.

Imagem 21: Fotografias dos chauffeurs identificados como brancos - Da esquerda para a direita: Abergisto Griçutt, Adão José do Nascimento, Alberto P. da Silva, Álvaro C. da Silva, Alzemiro Oriques, Antônio Rozauro, Antônio Rubem Filho e Arlindo Dias - 1924 a 1928



Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Imagem 22: Fotografias dos chauffeurs identificados como brancos - Da esquerda para a direita: Armando Gomes, Armando Lopes, Arthur Pedro Marques, Arthur Von Caeneghen, Ary Silva, Candido Elias, Carlos Jacques e Christino R. de Dornelles - 1924 a 1928



Fonte: Fundo Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Por conta do espaço e para melhor fluidez do texto, as demais fotografias seguem em no ANEXO 2. Observei os mesmos elementos do outro grupo de imagens, no que se diz respeito às vestimentas e posturas dos trabalhadores.

Por fim, cabe destacar a relação de posse dos automóveis. Dentre as 68 matrículas que constavam as fotografias, 37 eram de chauffeurs de carros de praça, 15 de chauffeurs particulares e 16 de chauffeurs de caminhão. Encontrei apenas um trabalhador negro que possuía seu meio de trabalho, ou seja, era dono do seu veículo, em detrimento dos 14 trabalhadores brancos proprietários de automóveis.

3.3 Considerações finais

Enfim, a análise das fotografias possibilitou compreender diversos elementos sobre a composição do setor de transportes e problematizar os aspectos relacionados ao perfil social dos transportadores da cidade. Percebeu-se que com o avançar do século XX com a inserção dos automóveis na paisagem urbana, trabalhadores brancos tornaram-se a maioria nos transportes urbanos, atuando, sobretudo, como chauffeurs.

Houve nesse momento uma mudança, na qual os automóveis emergiram como símbolos da modernidade, máquinas complexas de serem operadas, o que necessitava, dentre outras coisas, um grau de especialização maior do que aquele necessário para conduzir os veículos de tração animal. Como sabemos, os mundos do trabalho para negros e negras naquele contexto era repleto de entraves, seja na falta de escolarização ou especialização, o racismo e até mesmo, como nesse caso, a impossibilidade de acessar os automóveis, que era o meio de trabalho dos chauffeurs. O que, por conseguinte, poderia ter distanciado os trabalhadores negros daquele setor. Isso não significa que negros não tenham atuado como chauffeurs, mas sim que houve uma quantidade maior de brancos se compararmos com as outras modalidades do setor de transportes, como os carroceiros e boleiros.

Essa reflexão é válida para compreender o período que corresponde aos livros de matrículas. Todavia, outras considerações podem ser desenvolvidas ao se adentrar mais a fundo nas trajetórias e redes construídas por aqueles trabalhadores, que podem nos evidenciar importantes aspectos acerca das relações sociais, experiências, solidariedades e conflitos, enunciando também a importância da organização e o associativismo entre os transportadores de Santa Maria. É sobre isso que será o próximo capítulo.

4. CAPÍTULO 3: EXPERIÊNCIAS DE CARROCEIROS, BOLEEIROS E CHAUFFEURS NAS FRONTEIRAS DA ESCRAVIDÃO E DO PÓS-ABOLIÇÃO

4.1 Considerações iniciais

José Francisco do Nascimento nasceu na Vila de São Leopoldo, na Província de Rio Grande de São Pedro, no ano de 1859. Ele era filho de Micaela, ambos escravizados pela família do Tenente Coronel Antônio José da Rocha Júnior, Comandante da Guarda Nacional. José, assim como muitos outros egressos da escravidão e descendentes de ex-escravizados/os, migrou para Santa Maria no final do século XIX, constituindo sua vida em liberdade naquela localidade que se desenvolvia em ritmo constante e abarcava uma comunidade negra expressiva e articulada. Dois anos após a abolição da escravidão, José Francisco do Nascimento casou-se com Innocência Maria Joaquina, nascida em 1873 na Vila de Santa Maria da Boca do Monte. Innocência era filha de Zeferina, escravizada por Hidelbrando Teixeira Cezar. Nascida de Ventre Livre, suas experiências vivenciadas eram diferentes das de José, mas mantinham complexas relações, que demarcavam continuidades das formas de exploração da escravidão.

José era um dos carroceiros da cidade, transportava os diversos insumos pelas ruas de Santa Maria, compartilhava o cotidiano do trabalho e as aflições daquela “classe” de trabalhadores urbanos, que articulavam-se nas mais variadas esferas e mantinham entre si relações sociais estreitas, que perpassavam pelo trabalho, mas também pelos arranjos familiares e associativos. Franciele Rocha de Oliveira (2017) estudou intensivamente as trajetórias do carroceiro José Francisco do Nascimento e de outros tantos trabalhadores negros de Santa Maria que faziam parte do associativismo negro da cidade. A autora, assim como o historiador Ênio Grigio (2016), identificaram carroceiros, boleiros e chauffeurs nessas organizações, suas descobertas emergem como pequenos fios soltos no emaranhado de conexões entre os populares da cidade durante o pós-Abolição e possibilitam a construção de novas trajetórias tangenciadas pelas experiências daqueles sujeitos.

Indo além do carroceiro José Francisco do Nascimento, este capítulo tem como objetivo adentrar nas trajetórias dos transportadores de Santa Maria e compreender de que maneira os marcadores de raça, gênero e classe estavam imbricados no cotidiano do trabalho e nas experiências constituídas durante o pós-Abolição no ambiente urbano do município. Para isso, utilizarei dos processos-criminais, documentos civis e paroquiais, dos ofícios,

requerimentos, jornais entre outras fontes que evidenciam aspectos acerca das vivências daqueles sujeitos, suas organizações, conflitos e solidariedades.

4.2 Sobre os laços matrimoniais, trabalho e mobilidade: os trabalhadores sob o ponto de vista das Habilitações de Casamento

As fontes civis cartoriais, como as habilitações de casamento, ofereceram importantes subsídios para compreender as experiências dos trabalhadores analisados, suas origens, genealogias, laços familiares constituídos a partir do trabalho, além dos movimentos constantes de mobilidade espacial em que aqueles sujeitos estavam inseridos. Portanto, essas fontes se configuram como elementos muitas vezes centrais para a construção de trajetórias, sejam elas coletivas ou individuais. O que torna necessária a reflexão sobre as potencialidades das Habilitações de Casamento, seus usos e recursos metodológicos para a história da classe trabalhadora.

Foram poucos os estudos que se dedicaram a refletir metodologicamente sobre essa fonte e o seu uso na História Social do Trabalho. Alguns trabalhos realizaram uma importante interlocução entre a História e o Direito diante de uma perspectiva histórico-constitucional, como é o caso do artigo dos pesquisadores Martin Petiz e Silmei Petiz (2020), que buscou compreender o casamento civil e o modelo de família no município de Cruzeiro no estado de Santa Catarina durante a Primeira República, as mudanças e permanências no contexto de laicização do Estado brasileiro. Os autores destacam que a balança entre a Igreja e o Estado começou a mudar diante do processo de modernização do Brasil, num movimento que remonta o final do século XIX perpassando o Império e consolidando-se na República.

A chegada de imigrantes alterou a dinâmica social com relação à Igreja, haja vista a ausência daqueles que fossem acatólicos dos censos, bem como a ocorrência de controvérsias envolvendo casamentos entre católicos e acatólicos e problemas envolvendo a sucessão de bens e direitos para os filhos considerados ilegítimos (SANTOS, 2016, p. 5-7). Diante disso, a legislação sobre registros civis foi sofrendo alterações paulatinamente: em 1861, promulgou-se a Lei n. 1.144, que conferiu efeitos civis aos casamentos de acatólicos, surgindo a modalidade de casamento misto; em 1870, foi criada a Diretoria Geral de Estatística, órgão responsável pelo censo da população, tomando o lugar da Igreja; e, em 1874, foi expedido o Decreto n. 5.604, que regulou o registro civil de todos os habitantes do Império, independentemente da religião, conferindo-lhe caráter institucional, sob responsabilidade de juizes de paz (SANTOS, 2016, p. 5-7) (PETIZ, 2020, p. 46).

Os autores destacam que a entrada de imigrantes não-católicos em meados do século XIX oportunizou com que o debate sobre a laicização do casamento fosse colocado em pauta. Mesmo possuindo uma religião oficial, o Império do Brasil regularizou o casamento civil de todos os habitantes independentemente da religião, no Decreto n. 5.604 de 1874, sendo dos

juízes de paz a responsabilidade de empreender as uniões civis. Contudo, a “preponderância” legal do casamento civil diante do religioso somente se deu por meio do decreto n. 181, de 24 de Janeiro de 1890, nos primeiros meses da República, que secularizou o casamento, introduzindo uma série de protocolos e formalidades quanto ao seu registro, estabelecendo, dentre outras coisas, que o casamento religioso deveria ser realizado posteriormente ao civil, do que demarcou, ao menos na teoria, o afastamento da Igreja Católica nas questões civis-estatais.

Todavia, esse “afastamento” não se deu sem resistência, muitos jornais, como aqueles analisados por Ipojucan Dias Campos (2010), ao estudar os valores morais atribuídos ao casamento civil e ao divórcio entre os anos de 1890 a 1900, na cidade de Belém, no Pará, conferiam a eles a responsabilidade da destruição da moral e dos bons costumes. Carlos Eduardo da Costa Coutinho (2016) percebeu movimento semelhante no Rio de Janeiro durante a Primeira República, nos tensionamentos entre o novo regime e a Igreja que não aceitava as perdas dos poderes sobre os registros civis, lembrando que a secularização de tais registros deu-se numa totalidade abrangendo os assentos de nascimento, óbitos e casamentos. Coutinho resgata as críticas expressas através das caricaturas de Ângelo Agostini, “republicano e abolicionista fervoroso”, que destacou na Edição 536 de 1889 da *Revista Ilustrada* do Rio de Janeiro, a chamada “revolução da Tribuna Liberal”, que segundo ele seria um “motim beatífico”, “para rasgar os primeiros registros civis nos cartórios locais” (COUTINHO, 2016, p. 120).

Ademais, ainda que tenha ocorrido um movimento de laicização naquela sociedade, a Igreja Católica continuou influenciando o direito mesmo após a emergência da Constituição de 1891 (PETIZ, 2020). Entretanto, determinados grupos sociais, ao exemplo da população negra nos primórdios da República, apostaram naquela forma de “reconhecimento” diante do Estado brasileiro como uma estratégia de acesso à cidadania. Coutinho (2016),²⁰⁵ ao analisar os registros civis de nascimento na Baixada Fluminense, no Município de Nova Iguaçu entre os anos de 1889 a 1939, identificou que entre os anos de 1889 a 1899, as crianças descritas como “pardas” superaram o número de crianças “brancas” nos assentos analisados, os “brancos” só tornaram-se a maioria após 1899, obtendo pontos de encontro com os “pardos” em 1914. Isso demonstra que “nos primeiros anos pós-abolição, o grupo que mais buscou o reconhecimento de seus filhos, pelo estado brasileiro, foram os não-brancos”²⁰⁶.

²⁰⁵ COUTINHO, *Op Cit.*

²⁰⁶ *Ibid*, p. 133.

O que parece ser unânime entre as historiadoras e historiadores é a relevância dos “registros de eventos vitais”²⁰⁷, como importantes fontes para as nossas análises historiográficas. Adentrando em Santa Maria, meu lócus de estudo, a tese de Franciele Rocha de Oliveira (2023) confirma a importância de “metodologias cruzadas”, das interconexões entre a *micro-história*, a *história serial* e a *história oral*. Oliveira, ao estudar as trajetórias coletivas das famílias dos nascidos de ventre livre no pós-abolição em Santa Maria, entre os anos de 1871 e 1930, utilizou dentre as muitas fontes analisadas, os registros paroquiais e civis, sendo que esse último teve grande relevância para seu estudo. Das 532 crianças nascidas de ventre livre que a pesquisadora encontrou nos livros de batismos paroquiais, foram localizadas 91 habilitações de casamento (civis), “18% do total de crianças que sobreviveram à vida adulta cujos batismos religiosos foram computados”²⁰⁸. As informações reunidas pela historiadora das diferentes fontes que teve acesso possibilitou a construção das trajetórias coletivas e individuais, assim como análises quantitativas e qualitativas de tais documentações.

Buscando inventariar o maior número possível de informações e fontes acerca dos trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria, pesquisei na base de dados do Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul (APERS), através de uma busca nominal, baseado nos nomes que constam no livro de matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs entre os anos de (1924-1928) e os recibos de pagamento dos transportadores entre os anos de 1913 a 1924. Essa documentação está presente no Fundo da Intendência Municipal no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, constituem-se enquanto recibos de pagamento de serviços prestados pelos transportadores da cidade, sejam eles carroceiros, boleiros e chauffeurs, onde destaca-se o nome do trabalhador, o tipo de serviço desempenhado e a valor pago pela municipalidade.

No total foram 395 nomes pesquisados nos livros de matrículas e 283 nos recibos da Intendência Municipal, sendo que muitos acabaram se repetindo nas duas documentações. Encontrei 147 habilitações de casamento de trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria entre os anos de 1893 a 1941. Optei por ultrapassar o recorte da Primeira República, visto a importância das informações encontradas naqueles registros, que me permitem, dentre outras coisas, entender a vida pregressa daqueles trabalhadores. Abaixo apresento a relação das habilitações de casamento de acordo com as três categorias de trabalhadores.

²⁰⁷ Maria Silvia Bassanezi (2011)

²⁰⁸ *Ibid*, p. 61.

Tabela 6: Quantidade de Habilitações de Casamento (1893-1941)

Carroceiros	
Período	Quantidade
1890-1900	2
1901-1910	5
1911-1920	10
1921-1930	22
1931-1940	5
Total	44
Boleeiros	
Período	Quantidade
1890-1900	2
1901-1910	9
1911-1920	21
1921-1930	11
1931-1940	4
Total	47
Chauffeurs	
Período	Quantidade
1890-1900	1
1901-1910	1
1911-1920	13
1921-1930	25
1931-1941	16
Total	56

Através dos nomes dos trabalhadores foi possível buscar as habilitações de casamento por meio de um relatório expedido pelo Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul (APERS) que indicava a localização das mesmas. Ocorre que essa documentação está microfilmada e disponibilizada na plataforma *Family Search*, o que facilitou acesso a esses registros. Todavia, como se trata de uma busca nominal, optei por realizar uma verificação dos dados a fim de atestar de que realmente se tratavam dos trabalhadores encontrados nos livros de matrículas, sendo que os elementos que encontrei em comum entre essas duas fontes são o nome, idade e a nacionalidade, porém a “nacionalidade” não possui tanta relevância, pelo fato da hegemonia de trabalhadores nacionais no setor de transportes de Santa Maria. Portanto, meus critérios foram encontrar as habilitações em que os sujeitos possuíam o mesmo nome e idade, em casos que tive dúvida, cruzei as informações com outras documentações, como registros de nascimento e óbito disponibilizados na plataforma *Family Search*.

A tabela acima indica a quantidade de habilitações de casamento encontradas entre os anos de 1893 a 1941 de acordo com as categorias que compunham os transportes urbanos. Ao prestar atenção no intervalo de tempo em que os casamentos acabaram se aglutinando, é possível perceber que entre os carroceiros foi a faixa de 1921-1930, com 22 casamentos; entre

os boleeiros foi de 1911-1920, com 21 casamentos e entre os chauffeurs foi de 1920-1930 com 25 casamentos, possuindo também um número relevante de casamentos entre esses trabalhadores no intervalo que vai de 1931-1941, com 16 casamentos. Ou seja, esses números indicam algo que foi debatido no capítulo anterior, da gradual substituição dos boleeiros e carroceiros pelos chauffeurs, além é claro, da relação dos campos de análise “idade” e “estado-civil”, visto que os boleeiros, que de acordo com o livro de matrículas, eram trabalhadores em sua maioria casados e com mais de 30 anos de idade em 1924, o que reflete o fato de grande parte das habilitações de casamento daqueles sujeitos se encontrarem entre os anos de 1911 a 1920.

É preciso discutir agora a constituição dessa fonte; suas informações, partes integrantes e protocolos seguidos. As habilitações de casamento, por mais que mantenham na maioria das vezes uma homogeneidade, no que diz respeito às informações que nelas constavam, passaram por processos diferentes no que tange aos elementos constituintes, ou seja, a redação, formato e informações que foram sendo retiradas e acrescentadas no período que corresponde ao final do século XIX até meados do século XX. As habilitações de casamento, de acordo com Franciele Oliveira (2023):

São processos que reúnem documentos apresentados pelos noivos ditos contraentes aos cartórios de registro civil e ao juízo de casamentos instituído, para que pudessem contrair matrimônio. É possível encontrar nestas fontes informações aproximadas às dos registros religiosos de casamento, entretanto, são registros diferentes, já que respeitavam as indicações e formalidades dos códigos, decretos e leis republicanas. Os processos de habilitação para o casamento eram abertos pelos nubentes, que procuraram os poderes públicos, a fim de comprovarem suas idoneidades para o casamento civil. Em geral, os processos são compostos por termos de abertura, com informações sobre os cônjuges, seus nomes completos, idades, profissões, naturalidades e residências, filiações e informações sobre seus pais, bem como, eram constituídos por registros que comprovassem os batismos ou registros civis de nascimento dos noivos (OLIVEIRA, 2023, p. 60).

Quando os nubentes não tinham documentação comprobatória, era comum que fossem apresentadas testemunhas, que geralmente eram pessoas da rede de convívio e atestavam a idade, local de nascimento e filiação dos noivos, além de declarar a não existência de grau de parentesco ou outro impedimento do matrimônio a ser consolidado. Após essas formalidades, era publicada no jornal local a intenção de casamento, para que a comunidade pudesse identificar se havia ou não algum impedimento daquela união. De acordo com Petiz (2020, p. 53), esse procedimento estava relacionado à "antiga tradição de publicidade previamente existente nas cerimônias religiosas de matrimônios", apenas 20 a 30 dias após a publicação os noivos poderiam marcar a data da cerimônia de casamento.

A publicidade da intenção de casamento era essencial, dentre outras coisas, para impedir a “bigamia”, ou seja, o ato de casar-se com uma pessoa, mesmo sendo legalmente casado/a com outra. O peso das declarações das testemunhas que atestavam a não existência de impedimentos envolvendo os nubentes vai além de mera formalidade e, em alguns casos, são incorridas em processos judiciais. Foi isso que ocorreu com Orandino da Cruz e Dalton Loureiro, testemunhas do casamento de João Gomes e Maria Luiza de la Canal em Santa Maria, no processo criminal que irei analisar a seguir²⁰⁹.

Ocorre que João Gomes, 2º Tenente do Exército Nacional, havia se casado no ano de 1930, quando ainda ocupava a patente de sargento, com Dorilda Rita Pintos, na cidade uruguaia de Rivera. Após a “Revolução de Outubro”²¹⁰ - termo utilizado por Dorilda em seu depoimento no processo criminal que indiciava João Gomes, Maria Luiza de la Canal e as testemunhas de seu casamento, Orandino da Cruz e Dalton Loureiro²¹¹ - João Gomes, que na época tinha 20 anos de idade, acabou ascendendo a patente de 2º Tenente, sendo transferido de Santana do Livramento para Porto Alegre, com o objetivo de iniciar seus estudos agora em outra posição na hierarquia militar. Acontece que, por motivos que segundo João Gomes seriam as “traições de sua esposa e seu temperamento”, o mesmo acabou mandando-a para a cidade de Alegrete para viver em companhia de seus padrinhos. João Gomes foi transferido para Santa Maria e se casou em 1934 com Maria Luiza de la Canal, na época com 16 anos de idade, que assim como sua mãe tinha ciência da existência de laços matrimoniais de seu noivo consolidado em terras uruguias. Maria Luiza era filha dos uruguios Pilar de la Canal, eletricista da Viação Férrea e sua esposa Maria Luiza, a mesma sabia que o genro era casado e ocultou tal informação de seu marido Pilar. Ela considerava que como o casamento foi habilitado no Uruguai não teria validade no Brasil e chegou a expor isso diversas vezes para João Gomes.

Esse processo criminal é relevante para compreender as implicações jurídicas e os protocolos impostos na celebração daquelas uniões civis. Nesse enredo entram as testemunhas do casamento Orandino da Cruz e Dalton Loureiro, ambos citados como co-réus no processo juntamente com João Gomes e Maria Luiza de la Canal, contudo Orandino escapou das garras da justiça e não foi encontrado em lugar algum. O que se sabe da testemunha do casamento e réu do processo Dalton Loureiro era que ele trabalhava na Viação Férrea de Santa Maria e

²⁰⁹ Processo crime, nº 465. Santa Maria, Rio Grande do Sul, 1934. AHMSM.

²¹⁰ Termo utilizado pelos contemporâneos para se referir a “Revolução de 1930”, a tomada do poder por Getúlio Vargas.

²¹¹ Processo crime, nº 465. Santa Maria, Rio Grande do Sul, 1934. AHMSM.

mantinha fortes laços de amizade com Pilar de la Canal, pai da noiva. Loureiro afirmou que recebeu o pedido de Pilar para que assinasse o atestado anexado à Habilitação de Casamento no qual declarava conhecer os nubentes e não saber da existência de impedimentos quanto àquela união. A testemunha do casamento por mais que tenha acompanhado “os respeitosos meses de namoro” entre o tenente João Gomes e a senhorinha Maria Luiza, conhecia o primeiro há pouco tempo, já que o mesmo teria sido transferido para Santa Maria há mais ou menos um ano. As estreitas relações que mantinha não eram com os noivos, mas sim com o pai da noiva, sendo colegas de trabalho na ferrovia. Isso representa uma série de questões que envolvem as relações sociais entre os nubentes e suas testemunhas nas habilitações de casamento, que podem despertar para quem vê de fora, ilusórias redes de relacionamento e levar a interpretações equivocadas.

O desenrolar desse processo criminal culminou na condenação de João Gomes e Maria Luiza e na absolvição dos réus Orandino Cruz e Dalton Loureiro, pois conseguiu-se provar que os mesmos não agiram de má fé quando assinaram as declarações nos autos do processo de casamento.

No que diz respeito à utilização das habilitações de casamento para estudo da classe trabalhadora, temos que ter em mente que assim como outras fontes, as mesmas possuem potencialidades e limitações, seu uso deve ser problematizado levando em conta os aspectos teóricos e metodológicos tão caros para a pesquisa histórica. As *metodologias cruzadas*, abordadas por Franciele Oliveira (2023) e utilizadas por inúmeros pesquisadores e pesquisadoras, indicam um caminho a ser seguido, no tratamento quantitativo e qualitativo que esse tipo de documentação pode proporcionar. O que pretendo fazer neste subcapítulo é analisar as trajetórias coletivas dos transportadores de Santa Maria através desse conjunto de fontes, para que então partir para as trajetórias individuais, que de certa maneira não deixam de serem trajetórias familiares de trabalhadores pobres na luta pela sobrevivência no pós-Abolição.

Os casamentos civis contam histórias, indicam ancestrais e conectam genealogias de sujeitos que muitas vezes foram “apagados” de outras documentações. Através deles conseguimos ter acesso aos tipos de relações mantidas entre os nubentes anteriores à oficialização estatal, os filhos frutos daqueles relacionamentos cujos pais buscavam legitimá-los, entre outras informações essenciais para construção de trajetórias familiares. Além disso, os dados das Habilitações de Casamento nos permitem acessar a profissão que os noivos desempenhavam no momento em que se casaram; suas idades, locais de nascimento -

elemento importante para identificar movimentos migratórios - assim como, se os noivos eram alfabetizados ou necessitaram da assinatura “a rogo”, ou seja, que outra pessoa assinasse em seu lugar. As potencialidades dessas informações para o estudo da classe trabalhadora podem levar nossas pesquisas para outro patamar, do aprofundamento da análise a fim de ocupar lacunas muitas vezes deixadas pela ausência de fontes que possam dar conta de preenchê-las.

Começarei pelas profissões que os trabalhadores exerciam no momento em que se casaram. Esse exercício é interessante de ser feito, pois indica as ocupações acessadas por aqueles trabalhadores antes de serem encontrados como carroceiros, boleiros ou chauffeurs, assim como as ocupações que aquelas pessoas desempenharam após acessarem o setor de transportes, pois é preciso ter em mente a circularidade daqueles sujeitos nos mundos do trabalho. Abaixo serão reproduzidas três tabelas com as ocupações dos trabalhadores analisados no momento se casaram, tendo como referência as categorias as quais foram localizados na documentação da intendência, ou seja, como carroceiros, boleiros e chauffeurs:

Tabela 7: Ocupações dos trabalhadores no momento em que se casaram localizados enquanto “carroceiros” na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria

Ocupação	Quantidade	%
Comércio	9	20,5%
Jornaleiro	7	15,9%
Ferrovário	4	9,1%
Padeiro	3	6,8%
Agricultor	2	4,5%
Carpinteiro	2	4,5%
Guarda Municipal	2	4,5%
Operário	2	4,5%
Proprietário	2	4,5%
Agências	1	2,3%
Barbeiro	1	2,3%
Carroceiro	1	2,3%
Chauffeur	1	2,3%
Curtidor	1	2,3%
Ferreiro	1	2,3%
Mecânico	1	2,3%
Pedreiro	1	2,3%
Pintor	1	2,3%

Seleiro	1	2,3%
Não consta	1	2,3%
Total	44	100,0%

Fonte: Habilitações de Casamento da Comarca de Santa Maria, Santa Maria, 1893 - 1941. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul - APERS/ Family Search.

A tabela acima representa as ocupações declaradas pelos trabalhadores localizados enquanto carroceiros na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria nas primeiras décadas do século XX, no momento em que se casaram. Conseguimos observar que existia uma intensa circularidade desses sujeitos nos mundos do trabalho urbano, mas, além disso, o caso dos carroceiros apresenta algumas particularidades. Como destacamos ao longo dessa pesquisa, muitos daqueles sujeitos não se declaravam como trabalhadores do setor de transportes, mas sim de acordo com a atividade que desempenhada através da utilização das carroças. Alguns exemplos já foram explorados no capítulo anterior, como o caso dos padeiros, que lidavam com a fabricação de pães e a distribuição dos mesmos.

Os dados retirados das habilitações de casamento nos indicam que grande parte dos carroceiros, provavelmente atuavam as atividades relacionadas ao comércio (20,5%). Ainda havia um número significativo de trabalhadores que se declaravam como jornaleiros (15,9%), ou seja, desempenhava essa função no setor de transportes através de jornadas, isso quer dizer, trabalhos sazonais, podendo desempenhar diversas atividades de maneira não fixa. É preciso destacar também profissões declaradas pelos trabalhadores no momento em que se casaram que estavam em relação com o setor de transportes, como o caso do carroceiro David Floriano da Silva, que foi localizado na habilitação de casamento de 1939 como *chauffeur*²¹². Havia outras ocupações que estavam relacionadas com as atividades desempenhadas através do uso das carroças como a de “padeiro” (6,8%) e, aquelas que guardavam relação com a fabricação e manutenção dos veículos, como a de “mecânico” (2,3%), “carpinteiro” (2,3%) e “ferreiro” (2,3%). É necessário mencionar duas categorias sócias profissionais que aparecem nas habilitações de casamento: “agências”, que se define enquanto “os trabalhadores que agenciavam o próprio tempo de trabalho e desenvolviam atividades ocupacionais de acordo com este” (PEDROSO, 2023, p. 94) e a categoria de “proprietário”, que diz respeito ao sujeito que possuía seu negócio próprio, empreendimento que poderia ter grandes ou pequenas dimensões e se utilizar do serviço de carroças, como veremos a seguir. Se somarmos as ocupações declaradas nos autos das habilitações de casamento daqueles trabalhadores,

²¹² Habilitação de casamento. David Floriano da Silva e Anita Pujol. 1939. Santa Maria. Family Search.

veremos que pelo menos 63% delas guarda relação direta com o serviço de carroças de Santa Maria. Para explorar essas relações trago alguns casos.

O primeiro é do carroceiro José Francisco do Nascimento Filho, filho do também carroceiro José Francisco do Nascimento e de Innocência Maria Joaquina, abordados na introdução deste capítulo, cuja trajetória e envolvimento em organizações negras mais a frente serão aprofundadas. José Filho estava matriculado no livro de matrículas dos carroceiros em 1924, na época possuía 31 anos de idade, conduzia uma carroça de duas rodas de sua propriedade²¹³. José apresentou-se juntamente com sua noiva Jenny Rosa, no Juízo da Provedoria e de Casamentos de Santa Maria, no dia 3 de Janeiro de 1930, com a pretensão de casar-se. Declarou ser solteiro, ter 38 anos de idade e ter nascido em Santa Maria no dia 27 de Outubro de 1892, ser de profissão “comércio” e ser filho legítimo de José Francisco do Nascimento e de Innocência Maria Joaquina. Jenny Rosa declarou ter 25 anos de idade, nascida em Santa Maria em 19 de Julho de 1904 e ser de profissão “prendas domésticas”, era filha de legítima de Marcos Rosa e de Benta Silva Rosa, ambos já falecidos.

As habilitações de casamentos de meados da década de 1920 apresentam algumas diferenças em relação àquelas da segunda década do século XX, ou seja, com o passar dos anos novos elementos foram sendo incorporados e anexados nos processos de casamento, como títulos de eleitor e registros de nascimento. No caso da habilitação de casamento de José Filho, foi possível encontrar seu registro de nascimento anexado, o qual apontava os nomes de seus avós paternos e maternos. Num só documento conseguimos acessar três gerações da mesma família: José Francisco do Nascimento Filho, seu pai José Francisco do Nascimento e sua mãe Innocência Maria Joaquina, além de seus avós paternos João Francisco e Micaela Francisca da Conceição e os avós maternos João Moleque e Zeferina Joaquina. Três gerações que vivenciaram a escravidão e o pós-abolição nas suas mais diversas facetas, acompanharam o processo de dissociação daquela “famigerada Instituição” e assistiram a emergência da República e as incertezas daquele período que se abria.

José Francisco do Nascimento Filho mesmo utilizando-se de uma carroça como meio de trabalho declarou nos autos do seu casamento com Jenny ser de profissão “comércio”, o que demonstra as funções que poderia desempenhar no ambiente urbano e até mesmo fora dele através do uso de uma carroça. O trabalhador poderia realizar fretes para estabelecimentos comerciais, ou até mesmo comercializar os mais diversos insumos como vendedor ambulante pelas ruas de Santa Maria. O Código de Posturas Municipais de 1913

²¹³ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

também legislava sobre o comércio ambulante e estabelecia dentre outras coisas a fixação de um “um animal e carroça para cada alvará de licença” expedido pela Intendência Municipal²¹⁴. Ou seja, o uso de carroças e animais para tração era disseminado entre os trabalhadores do comércio ambulante da cidade, categoria da qual poderia fazer parte José Filho.

Além de José Filho, fragmentos da trajetória de outro José podem ser utilizados como exemplo. No dia 23 de Setembro de 1924, apresentaram-se no Juízo de Casamentos de Santa Maria José Pereira e sua noiva Mercedes Maia com a pretensão de se casarem. José Pereira declarou ser de profissão “proprietário”, possuía 27 anos de idade e ter nascido em Santa Maria no dia 22 de Outubro de 1896, declarou ser filho legítimo de Prudêncio Pereira e de Maria Pereira. Já a noiva declarou ser de profissão “labores domésticos”, possuía 23 anos de idade, nasceu na cidade de São Sepé em 22 de Julho de 1901, era filha de Pedro Maia e de Felippa Maia²¹⁵. José Pereira estava matriculado na Intendência Municipal em 1924 como condutor de uma carroça de duas rodas da qual ele mesmo era o proprietário²¹⁶. No momento da sua matrícula no ano de 1924, José já declarava seu estado civil como casado, o que podemos supor que o registro na Intendência tenha sido feito após seu casamento com Mercedes Maia. Mesmo não tendo se declarado como carroceiro nos autos do seu casamento, José Pereira utilizava-se da sua carroça de duas rodas como meio de trabalho, isso foi possível perceber ao cruzarmos as informações presentes no livro de matrículas e na habilitação de casamento com os anúncios nos almanaques da cidade²¹⁷.

As trajetórias dos dois Josés guardam semelhanças no que se diz respeito às suas atuações enquanto carroceiros na cidade e no associativismo negro de Santa Maria, esses elementos serão estudados no adiantar deste capítulo. Continuemos com a análise das profissões declaradas, contudo agora com os boleiros.

²¹⁴ Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. Título III, Capítulo IV, Artigo 37º. AHMSM.

²¹⁵ Habilitação de casamento. José Pereira e Mercedes Maia, 1924. Santa Maria. Family Search

²¹⁶ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choféres (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

²¹⁷ Almanaque de Santa Maria, 1926. Casa de Memória Edmundo Cardoso.

Tabela 8: Ocupações dos trabalhadores – no momento em que se casaram - localizados enquanto “boleiros” na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria

Ocupação	Quantidade	%
Jornaleiro	14	30%
Boleiro	8	17,3%
Ferroviário	4	8,5%
Padeiro	4	8,5%
Carpinteiro	2	4,3%
Comércio	2	4,3%
Militar	2	4,3%
Agricultor	1	2,1%
Ajustador	1	2,1%
Barbeiro	1	2,1%
Carroceiro	1	2,1%
Chauffeur	1	2,1%
Ferreiro	1	2,1%
Marceneiro	1	2,1%
Oleiro	1	2,1%
Operário	1	2,1%
Ourives	1	2,1%
Pedreiro	1	2,1%
Total	47	100,0%

Fonte: Habilitações de Casamento da Comarca de Santa Maria, Santa Maria, 1893 - 1941. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul - APERS/ Family Search.

A tabela acima nos indicava um perfil diferente daquele encontrado nas habilitações de casamento dos carroceiros. Nesse caso predominam os trabalhadores que se declararam enquanto “jornaleiros” (30%) nos autos das habilitações de casamento, seguidos por aqueles que se declararam enquanto “boleiros” (17,3%). Observamos também a existência de outras ocupações, como: ferroviário (8,5%), padeiro (8,5%), carpinteiro (4,3%), comércio (4,3%) e etc. Ocupações urbanas em sua maioria, que expressam principalmente as possibilidades de inserção daqueles trabalhadores nos mundos do trabalho de Santa Maria.

A importante presença de trabalhadores que se declararam enquanto jornaleiros, tanto entre os carroceiros, como entre os boleiros, desperta algumas questões: seriam esses trabalhadores sazonais? Não fixos? Que operariam naquele setor conforme uma demanda fosse estabelecida? Como os dados nos apresentam um retrato apenas do momento em que aqueles sujeitos contraíram matrimônio, o que verificamos foi que a maioria dos trabalhadores

que se autodeclararam “jornaleiros” nas habilitações de casamento, casaram-se antes de serem encontrados como transportadores na documentação da Intendência. Podemos destacar alguns exemplos, como o de Agostinho Belisário Corrêa, que se casou no ano de 1902, declarou nos autos do casamento ser jornaleiro, foi encontrado como boleeiro nos registros municipais apenas em 1924²¹⁸. Ou então Jesus Peres, que se casou em 1911, foi encontrado como boleeiro apenas em 1924 nas matrículas da Intendência Municipal²¹⁹.

O que se pode concluir é que aqueles sujeitos adentravam nos mundos do trabalho como jornaleiros, trabalhadores “não especializados”, que poderiam operar numa variedade de atividades no espaço urbano. Sua inserção nas dinâmicas do trabalho naquela sociedade, seja através de relações horizontais ou até mesmo verticais, teria oportunizado a atuação daqueles sujeitos como carroceiros e boleeiros, que como vimos eram ocupações que estavam no horizonte de possibilidades dos populares, dentre eles trabalhadores negros, no início do século XX.

Seguimos agora com os chauffeurs.

Tabela 9: Ocupações dos trabalhadores – no momento em que se casaram - localizados enquanto “chauffeurs” na documentação da Intendência Municipal de Santa Maria

Ocupação	Quantidade	%
Comércio	20	35,7%
Chauffeur	10	17,9%
Ferroviário	5	8,9%
Jornaleiro	3	5,4%
Militar	3	5,4%
Funcionário Público	2	3,6%
Mecânico	2	3,6%
Operário	2	3,6%
Não consta	2	3,6%
Boleeiro	1	1,8%
Carpinteiro	1	1,8%
Carroceiro	1	1,8%
Cozinheiro	1	1,8%
Marceneiro	1	1,8%
Padeiro	1	1,8%
Pedreiro	1	1,8%
Total	56	100%

²¹⁸ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleeiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

²¹⁹ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleeiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Fonte: Habilitações de Casamento da Comarca de Santa Maria, Santa Maria, 1893 - 1941. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul - APERS/ Family Search.

Os dados apresentados na tabela nos indicam que grande parte dos trabalhadores localizados enquanto chauffeurs no livro de matrículas declarou-se como trabalhadores do comércio em suas habilitações de casamento. Quando cruzamos essas informações com as matrículas percebemos que a maioria desses sujeitos atuava dentro da categoria “Chauffeur particular”, ou seja, uma categoria criada por nós para designar os transportadores que conduziam veículos particulares de terceiros. Alguns desses trabalhadores operavam para empresas, cooperativas, estabelecimentos comerciais e agências de veículos, conduziam não apenas automóveis como também caminhões, o que explica o fato de se declararem enquanto trabalhadores do comércio. Diferentemente dos dados encontrados sobre os trabalhadores registrados como carroceiros e boleiros, dentre os matriculados como chauffeurs poucos se declaram “jornaleiros” nos autos do casamento, o que evidencia uma diferença entre essa categoria em relação às duas outras. Isso indica que era uma função vista como mais especializada e específica, que exigia um saber técnico que dificulta que se confunda com outras categorias mais amplas e vagas ou se dilua nelas. É possível identificar também uma quantidade menor de ocupações declaradas tendo como comparação as duas tabelas anteriores.

Em suma, o exercício de analisar as ocupações declaradas pelos trabalhadores nas habilitações de casamento rendem importantes reflexões; seja para identificarmos a circularidade daqueles sujeitos nos mundos do trabalho, as possibilidades de inserção no espaço urbano e até mesmo elementos sobre sua identidade sócio-profissional. O uso dessas fontes significa uma alternativa a mais para o estudo da classe trabalhadora, possibilitando o acesso a sujeitos que não delegaram muitos registros para a posteridade, mas que foram importantes agentes históricos naquele contexto.

Prosseguiremos com a análise das habilitações de casamento. Um ponto importante de ser constatado é a “naturalidade” daqueles trabalhadores, uma informação que não consta no livro de matrículas - que apresenta apenas a “nacionalidade” daqueles sujeitos - todavia, essa informação é relevante para compreendermos movimentos de mobilidade, migrações internas dentro do Rio Grande do Sul e do Brasil em direção à Santa Maria. Abaixo apresento uma tabela com os locais de nascimentos declarados pelos noivos:

Tabela 10: Locais de nascimentos declarados pelos noivos nas habilitações de casamentos (1893 - 1941)

Locais de nascimento	Quantidade
Deste estado ²²⁰	49
Santa Maria	38
Outras cidades do Rio Grande do Sul ²²¹	38
Outros estados do Brasil ²²²	4
Outros países ²²³	16
Total	145

Fonte: Habilitações de Casamento da Comarca de Santa Maria, Santa Maria, 1893 - 1941. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul - APERS/ *Family Search*.

Das 147 habilitações de casamento analisadas, 145 possuíam a informação do local de nascimento dos nubentes, cabe ressaltar que estamos levando em consideração apenas as informações dos homens. Como foi possível perceber a maioria dos locais de nascimento são dentro do território nacional, mais especificamente no estado do Rio Grande do Sul, havia um importante número de imigrantes das mais variadas nacionalidades, como argelinos, alemães, argentinos e etc., mas foi possível notar também trabalhadores que migraram de outros estados do Brasil – ainda que em menor quantidade - como São Paulo, Rio de Janeiro e da Bahia.

Um desses trabalhadores foi Mathias Pereira de Macedo, matriculado na Intendência Municipal de Santa Maria em 1927 como chauffeur. Mathias era o condutor de um “autobonde” de propriedade de Geraldo Aronis, no momento em que foi registrado possuía 23 anos de idade e era solteiro²²⁴, sendo o único motorista matriculado de “autobonde” que não pertencia à família Aronis. O livro de matrículas diz pouco sobre esse trabalhador, não sabemos sua cor, pois não há fotografias anexadas nesta matrícula, muito menos temos informações sobre o seu local de nascimento. Entretanto, no dia 14 de dezembro de 1931, apresentaram-se diante do oficial de casamentos do Cartório da Provedoria e de Casamentos de Santa Maria, Mathias Pereira de Macedo e sua noiva Georgina Fagundes. Nos autos do

²²⁰ Boa parte das habilitações de casamento não menciona a cidade de origem dos nubentes, destacam apenas de eram “deste estado”, ou seja, Rio Grande do Sul.

²²¹ As cidades encontradas com seus respectivos números de trabalhadores foram: Alegrete, 1; Bagé, 1; Cacequi, 1; Cruz Alta, 2; Dom Pedrito, 1; Júlio de Castilhos, 1; Lavras, 1; Sant’Anna do Livramento, 2; Pelotas, 1; Quarahy, 2; Rio Pardo, 1; Rosário, 4; Santiago do Boqueirão, 1; São Gabriel, 2; São Luiz Gonzaga, 2; São Pedro, 1; São Sepé, 6; São Vicente, 2; Uruguaiana, 5 e Palmeira das Missões, 1.

²²² Os estados dos quais migraram os trabalhadores, assim como suas respectivas cidades e quantidade são: Bahia/ Alagoinhas, 1; Rio de Janeiro/ Rio de Janeiro, 2 e São Paulo/ São Paulo, 1.

²²³ Os países e a quantidade de trabalhadores encontrados foram respectivamente: Alemanha, 2; Argélia, 1; Argentina, 2; Bélgica, 1; França, 1; Itália, 2; Portugal, 2; Rússia, 2 e Uruguai, 3.

²²⁴ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

processo de habilitação de casamento Mathias declarou ser de profissão cozinheiro, ter nascido na cidade de Alagoinhas no estado da Bahia no dia 21 de Julho de 1904, era filho de José Júlio Pereira de Macedo e de Clara Secundina da Virgem, ambos residentes na referida cidade. Georgina, sua noiva, declarou ser de profissão labores domésticos, nasceu em Santa Maria em 6 de Abril de 1913, era filha de Manoel Fagundes e de Joanna Fagundes, ambos falecidos²²⁵.

Novas informações são apresentadas acerca da trajetória do chauffeur Mathias Pereira de Macedo, sendo uma delas a sua breve passagem pelo setor de transportes urbanos da cidade. Em 1927 ele aparece matriculado como condutor de um “autobonde” e em 1931 como cozinheiro, são quatro anos que separam as duas fontes, nesse espaço de tempo muitas coisas podem ter acontecido para que o chauffeur mudasse de profissão, esse movimento não foi atípico, como conseguimos perceber através da análise das profissões declaradas nas habilitações de casamento, havia uma importante circularidade daqueles trabalhadores nos mundos do trabalho urbano. Outra informação que conseguimos acessar na habilitação de casamento foi a cor de Mathias e Georgina, sendo ele de cor “preta” e ela “parda”.

Todavia, não eram todas as habilitações de casamento que declaravam a cor dos nubentes. Carlos Coutinho da Costa (2016, p. 131) percebeu em sua pesquisa que embora a obrigatoriedade da categoria cor para todos os registros civis estivesse estabelecida a partir do decreto nº 18.542 de 24 de dezembro de 1928, a maioria das habilitações de casamento analisadas por ele não possuía essa informação. Para Santa Maria percebemos um cenário semelhante, apenas a partir do final da década de 1920 é que as cores dos contratantes começaram a aparecer nas habilitações de casamento, o que impossibilita analisarmos essa categoria para a totalidade dos registros.

Mathias era um jovem trabalhador, negro e migrante, nos faltam fontes para entender sua vida pregressa e os motivos que o fizeram migrar para Santa Maria, viajar milhares de quilômetros do agreste baiano para o interior do Rio Grande do Sul. O motivo seria o trabalho? Obrigações militares? Haveria alguém esperando por ele nos *confins meridionais* do Brasil? Essas perguntas ficarão em aberto, mas dizem respeito aos dilemas que atravessam a humanidade em trânsito até os dias atuais, fazem parte das condições materiais, sociais, afetivas, familiares, enfim, que carregam em si elementos objetivos, mas também aqueles que constituem a subjetividade humana.

²²⁵ Habilitação de Casamento. Manoel Pereira de Macedo e Georgina Fagundes, 1931. Santa Maria, Rio Grande do Sul. *Family Search*.

Voltando para a análise do nosso conjunto documental, acredito que seja importante explorarmos as informações acerca dos locais de nascimento das nubentes, esses dados possibilitam compreender a mobilidade das mulheres trabalhadoras e as estratégias constituídas, através do casamento, entre aquelas pessoas. Abaixo reproduzirei uma tabela contendo essas informações.

Tabela 11: Locais de nascimentos declarados pelas noivas nas habilitações de casamentos (1893 - 1941)

Locais de nascimento	Quantidade
Deste estado	50
Santa Maria	51
Outras cidades do Rio Grande do Sul ²²⁶	41
Outros estados do Brasil	0
Outros países ²²⁷	5
Total	147

Fonte: Habilitações de Casamento da Comarca de Santa Maria, Santa Maria, 1893 - 1941. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul - APERS/ *Family Search*.

Podemos observar ao analisar as localidades de nascimento das mulheres, noivas dos trabalhadores do setor de transportes, que boa parte delas nasceu em Santa Maria, o que corresponde a 35%, diante dos 26,2% dos homens que são naturais da cidade. Observamos também outra diferença entre os locais de nascimento dos homens e das mulheres: o número de mulheres nascidas em outros estados do Brasil e em outros países diminuiu. Contudo, aquelas as quais constam “deste estado” nas habilitações de casamento somam quase a mesma quantidade dos homens nessa categoria, o mesmo ocorre na categoria “outras cidades do Rio Grande do Sul”. Ao olhar para as cidades de origem das mulheres, verificamos que se tratam basicamente das mesmas localidades das quais vieram os trabalhadores homens com exceção de algumas cidades, como Porto Alegre, Taquari, Itaqui e Tupanciretã. No mais as cidades de origem daquelas trabalhadoras correspondem, sobretudo, à metade oeste do Rio Grande do Sul, movimento semelhante ao que ocorreu com os trabalhadores homens.

²²⁶ As cidades de nascimento das nubentes com a sua respectiva quantidade de mulheres localizadas foram: Alegrete, 4; Bélgica, 1; Caçapava, 1; Cachoeira do Sul, 4; Cruz Alta, 3; Dom Pedrito, 1; Itaqui, 1; Júlio de Castilhos, 2; Sant’Anna do Livramento, 1; Pinhal, 1; Porto Alegre, 3; Rio Pardo, 1; Rosário, 1; Santiago do Boqueirão, 1; São Francisco de Assis, 1; São Gabriel, 3; São Luiz Gonzaga, 1; São Pedro do Sul, 1; São Sepé, 2; São Vicente, 2; Taquari, 1; Tupanciretã, 1; Uruguaiana, 5;

²²⁷ Os países de origem das mulheres e sua respectiva quantidade: Bélgica, 1; Portugal, 1; Rússia, 2 e Uruguai, 1.

No que então a análise dos locais de nascimento das nubentes nos ajuda a compreender a trajetória dos trabalhadores do setor de transportes de Santa Maria? Qual foi a importância de tais casamentos para o acesso do trabalho naquele setor? Algumas habilitações de casamento nos indicam que os laços matrimoniais assumiram grande relevância para a inserção de determinados trabalhadores nos mundos do trabalho nos transportes. Ao unirem-se com as mulheres locais, aqueles sujeitos passaram a fazer parte das redes de sociabilidade e de trabalho das famílias de suas esposas, o que oportunizou com que seguissem na profissão de seus cunhados e sogros.

Isso ocorreu com o alegretense Chrstino Ramão Dornelles, militar que se casou aos 21 anos de idade, em 1923, com Maria José Fenalti, filha de Ângelo Fenalti e de Maria Francisca Fenalti. Chrstino foi localizado no livro de matrículas dos chauffeurs, no ano de 1925 - dois anos após seu casamento – ele conduzia um Ford praça de propriedade de Ângelo Erreobino. Acontece que a irmã de Maria Francisca, esposa de Christino, era casada com Domingos Urquia, chauffeur desde pelo menos 1914, ano em que foi localizado nos recibos de pagamento da Intendência Municipal²²⁸. Encontrei também no livro de matrículas Julião Fenalti, irmão de Maria Francisca, com 27 anos na época, matriculado no ano de 1927 como chauffeur de um automóvel particular de propriedade de Mario Valdez²²⁹. Christino e seus dois cunhados compartilhavam laços familiares e ligados ao trabalho, muito provavelmente seguiram os passos de Domingos Urquia, que possibilitou a inserção dos cunhados no setor de transportes.

Outro exemplo são as trajetórias exploradas por Ênio Grigio (2016) na sua tese de doutorado sobre a Irmandade do Rosário de Santa Maria. Grigio acessou a trajetória do carroceiro Sisnando Antônio de Oliveira, a qual nos aprofundaremos com o adiantar do capítulo. Sisnando foi um dos fundadores da Irmandade do Rosário e do Clube Treze de Maio, organizações negras de Santa Maria fundadas por egressos da escravidão e seus descendentes entre o final do século XIX e início do século XX. O carroceiro trabalhava no comércio local da cidade e utilizava-se da sua carroça para as atividades cotidianas, empregou seu genro Eduardo Rodrigues, casado com sua filha Celina de Oliveira, no mesmo trabalho.

Eduardo Rodrigues foi uma figura polêmica e controversa, fez parte da diretoria do Clube Treze de Maio, conseguindo importantes êxitos na sua gestão, como a construção da sede da sociedade. Entretanto o âmbito das suas relações pessoais e sociais era um pouco mais

²²⁸ Recibo. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 22, Tomo 116. AHMSM.

²²⁹ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

delicado, possuía intensas divergências com seu sogro Sisnando, que chegou a formalizar através de um ofício uma solicitação para a saída de Rodrigues da presidência do clube²³⁰. Esses embates entre genro e sogro diziam respeito à relação conflituosa entre Eduardo e sua filha Celina, que sofria maus tratos e constantes traições de seu marido²³¹. Contudo, Eduardo Rodrigues não foi o único genro que Sisnando empregou no serviço de carroças. Ênio Grigio localizou um processo criminal do ano de 1916, que denunciava Antônio Ferreira da Silva por bigamia²³²:

Em agosto de 1915, chegou à cidade um indivíduo chamado Antônio Ferreira da Silva, natural de Santana do Livramento, com 28 anos de idade e procurou Sisnando porque tinha interesse em trabalhar com carroças no comércio local. Julgando que Antônio era um homem sério, Sisnando deu-lhe uma carroça para que pudesse “ganhar sua vida”. Antônio tornou-se peão de Sisnando e “íntimo de sua família”, começando a namorar Eponina, filha mais nova de seu patrão, com 18 anos de idade. Após um curto namoro com Eponina, Antônio pediu-a em casamento ao seu pai, que por considerá-lo honesto e trabalhador, consentiu. O casamento realizou-se no dia 09 de outubro de 1915.

Tudo ia bem com o novo casal, até que apareceu na cidade uma mulher chamada Maria Rosalina da Silva, de Rio Pardo, dizendo-se esposa de Antônio Ferreira da Silva. Uma investigação foi instaurada para analisar o caso, que se configurava como bigamia (GRIGIO, 2016, p. 211).

Foi possível perceber ao longo da descrição do processo criminal realizada por Ênio Grigio a forma pela qual Antônio Ferreira da Silva adentrou no trabalho com carroças em Santa Maria. Vindo de Rio Pardo, o “futuro” carroceiro de 27 anos de idade, procurou Sisnando, pois tinha interesse em trabalhar com as carroças no comércio local. Não se sabe com o que Antônio trabalhava antes de chegar a Santa Maria, mas não podemos descartar a existência de alguma familiaridade daquele sujeito com o serviço de transportes. Ao dividir o cotidiano do trabalho com Sisnando, Antônio se inseriu nas relações sociais e familiares de seu patrão, provavelmente frequentavam os mesmos espaços recreativos e religiosos, o que, por conseguinte acabou o aproximando de Eponina, filha mais nova de Sisnando. O mesmo ocorreu com diversos outros trabalhadores, o que denota a importância das relações afetivas, sociais e familiares, como estratégias para a inserção e manutenção daqueles sujeitos nos mundos do trabalho.

Ainda sobre os locais de nascimento dos trabalhadores é importante destacar os movimentos migratórios daqueles sujeitos dentro do estado do Rio Grande do Sul em direção à Santa Maria. Das 145 habilitações de casamento em que os contratantes declararam sua cidade de origem, 126 são de trabalhadores que nasceram no estado do Rio Grande do Sul,

²³⁰ GRIGIO, 2016, p. 209.

²³¹ *Ibidem*.

²³² *Ibid*, p. 211.

destes: 38 nasceram na cidade de Santa Maria, 49 declararam ser “deste estado”, ou seja, não foi declarada a cidade de nascimento e 39 vieram de diferentes cidades sul-riograndenses. Pesquisadoras e pesquisadores da História de Santa Maria, afirmam que a ferrovia foi fundamental para o crescimento da cidade. Ela serviu de atrativo para a vinda de trabalhadores e trabalhadoras de outras localidades do Rio Grande do Sul, que buscavam dentre outras coisas, trabalho e melhores condições de existência. Acontece que as condições e desenvolvimento de postos de trabalho ligados direta ou indiretamente à ferrovia não foi o único agente facilitador para a vinda daqueles trabalhadores para a região central do estado, mas também a ferrovia por si própria como meio de transporte, que foi capaz de conectar as cidades gaúchas no início do século XX, oportunizou, além disso, a mobilidade de muitos trabalhadores e trabalhadoras.

Pensando nisso, elaborei um mapa que demarcou os locais dos quais migraram os trabalhadores analisados, assim como os traçados ferroviários com base nos mapas de 1925²³³.

Mapa 2: Locais de nascimento dos trabalhadores e os traçados ferroviários de 1925



Fontes: Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul de 1925; Habilitações de Casamento entre os anos de 1897 - 1941. Mapa feito por Luiz Fernando Rodrigues.

²³³ Mapa das ferrovias do Rio Grande do Sul — Indicador Geral da Viação do Brasil — publicado no volume do IBGE / CNG relativo ao *I Centenário das ferrovias brasileiras*

Com base no mapa desenvolvido através dos locais de nascimento declarados nas habilitações de casamento analisadas, é possível perceber um deslocamento dos trabalhadores vindos para Santa Maria. Eles vinham, sobretudo, da metade oeste do estado, região caracterizada pela produção pecuária e pela fronteira com a Argentina e o Uruguai. Observamos também que quase todas as cidades são contempladas pela ferrovia, ou estão próximas de localidades por onde passava a malha ferroviária. Esses dados dizem respeito a uma pequena parcela dos trabalhadores urbanos de Santa Maria, mas podem nos sugerir importantes perguntas e ensaiar algumas respostas sobre os movimentos migratórios internos de trabalhadores pobres no extremo sul do Brasil do início do século XX.

Luís Augusto Farinatti (2007) observou ao longo dos seus estudos sobre a fronteira Oeste do Rio Grande do Sul no século XIX, um movimento de invasão e conquista daquelas terras por lusos-brasileiros e a constituição de uma sociedade escravista. O processo de interiorização do estado, dado via de regra do leste para o oeste, parece ter se modificado com os movimentos migratórios que ocorreram no final do século XIX e no início do XX. Ronaldo Herrlein Jr. (2015) ao realizar uma análise econômica do Rio Grande do Sul na década de 1920, destaca os fatores históricos, econômicos e sociais que culminaram na Revolução de 1923, assim como a transformação da economia do Rio Grande do Sul durante a Primeira República. O autor destaca que o crescimento do estado nas três primeiras décadas do século XX foi excepcional, uma expansão econômica que estabeleceu progressivamente uma nova estrutura econômica estadual, impulsionada pela ampliação produtiva que agregou em sua matriz os produtos da agropecuária colonial²³⁴. Por conseguinte, esse crescimento veio juntamente com as obras infraestruturais na área dos transportes que facilitou a integração do território do Rio Grande do Sul, do seu mercado interno e das conexões com as outras regiões do Brasil. Dentre essas obras podemos destacar a ampliação da malha ferroviária, a desobstrução da barra de Rio Grande em 1918, a encampação do pelo poder público estadual, do porto e da barra em 1919 e da viação férrea em 1920, medidas que geraram melhorias das condições e custos dos transportes fluvial e ferroviário²³⁵.

Acontece que esse crescimento ocorrido por uma diversificação econômica do Rio Grande do Sul veio acompanhado por crises constantes nos setores que por muitos anos foram os pilares produtivos riograndenses, a pecuária e as charqueadas. Herrlein destaca que:

A crise da pecuária nos anos 1918-22 resultou, portanto, do refluxo do mercado internacional e da crescente concorrência nacional. No plano internacional, houve a perda do recém-conquistado mercado de Cuba, com o retorno do charque uruguaio

²³⁴ HERRLEIN, 2015, p. 77-78

²³⁵ *Ibidem*.

ao mercado mundial. No mesmo período, observou-se o desenvolvimento da pecuária e da indústria saladeiril no centro e no norte do País. Os quatro frigoríficos locais se viram forçados à retração da produção, estabelecendo uma barganha para redução de preços do gado. Os frigoríficos estrangeiros, operando em condições de concorrência oligopolista mundial mais acirrada – com o estabelecimento de novas plantas frigoríficas durante a guerra em várias partes do mundo – e dotados de grande poderio financeiro, tiveram êxito em suas manobras baixistas. Ademais, com a crise na indústria da carne no Uruguai e na Argentina, como meio de enfrentá-la, essas indústrias modernas retornaram às velhas atividades saladeiris, diminuindo as matanças para os frigoríficos e reativando-as para o charque, que tinha no Brasil seu principal mercado, representando dificuldades adicionais para os produtores gaúchos. Assim, a redução do abate nas charqueadas somou-se à restrição dos frigoríficos, determinando uma crise sem precedentes para a pecuária gaúcha (HERRLEIN, 2015, p. 90-91).

A crise no setor pecuário e o desenvolvimento infraestrutural das regiões coloniais podem ter sido fatores cruciais para a migração de trabalhadores da fronteira oeste do Rio Grande do Sul em direção à Santa Maria. Algumas pesquisas dão conta de entender o perfil social dos trabalhadores em algumas cidades da fronteira, como a tese de doutorado de Ginter Leipnitz (2016), que analisou as relações de dependência e campesinato na cidade de Uruguaiana no “pós-escravidão” entre os anos de (1884-1920) e a dissertação de mestrado de Guilherme Vargas Pedroso (2023), que buscou compreender as trabalhadoras e trabalhadores negros no Alegrete durante o pós-Abolição (1890 -1910). Ambos os estudos tratam de localidades na qual a pecuária era o pilar central da economia e a mão de obra era composta em sua maioria por trabalhadores enquadrados nas categorias de “jornaleiros” ou “agências” - sendo a primeira designação “a pessoa que se ocupava por jornadas, ou seja, de trabalho não fixo, desenvolvido de forma sazonal e, em muitos casos, desempenhando diferentes atividades, que em maioria necessitavam de baixa especialização” e a segunda “os sujeitos que viviam de suas agências, ou seja, agenciavam o próprio tempo de trabalho e desenvolviam atividades ocupacionais de acordo com este” (PEDROSO, 2023, p. 94).

Faltam-nos pesquisas para compreender esses processos de migração interna dos trabalhadores e trabalhadoras sul-riograndenses no início do século XX, mas algumas hipóteses são postas para nós ao refletirmos sobre a bibliografia existente e os dados apresentados. Santa Maria surgiu como o destino de muitos trabalhadores das regiões fronteiriças do Rio Grande do Sul, isso sem pontuar a vinda de trabalhadores platinos de origem uruguaia e argentina, alguns já abordados nas páginas deste trabalho. Fatores econômicos, políticos e sociais podem ter colaborado para a ida daquelas pessoas em direção ao centro do estado; o desemprego, a precariedade do trabalho e a busca por localidades com melhores recursos e infraestrutura podem ter impulsionado aqueles sujeitos a migrar, sem falar, é claro, do papel da ferrovia para o trânsito de pessoas naquele contexto.

Além de facilitar o trânsito, a ferrovia oportunizou uma melhor comunicação e troca entre as cidades do centro-oeste riograndense, levando a uma circularidade entre os trabalhadores dessa região - como demonstramos até agora - mas não apenas de sujeitos que tornaram-se trabalhadores do setor de transportes urbanos em Santa Maria, como também aqueles que já exerciam essa atividade profissional em suas localidades de origem e continuaram a trabalhar nesse setor após migrar para a cidade. Esse foi o caso de José Maria Gonçalves, que no dia 29 de outubro de 1941 apresentou-se juntamente com sua noiva Olga de Souza no Cartório da Provedoria e Casamentos de Santa Maria para unirem-se em matrimônio²³⁶. José Maria tinha 32 anos de idade, declarou que nasceu no dia 1º de Julho de 1909 em Santana do Livramento, era chauffeur e filho legítimo de Pedro Gonçalves e de Ana Maria Gonçalves. Olga de Souza tinha 29 anos de idade, profissão labores domésticos, também nascida em Santana do Livramento, era filha legítima de Liberato de Souza e de Maximiana Saldanha de Souza, tanto ela como José Maria Gonçalves foram descritos como de cor “mixta”.

Dentre documentos anexados na habilitação de casamento de José Maria e Olga, encontra-se uma declaração verbal assinada em cartório datada em 20 de dezembro de 1932 na cidade de Santana do Livramento, na qual José Maria juntamente com testemunhas realiza seu próprio registro de nascimento. O documento inicia-se da seguinte forma:

“ Aos vinte dias do mês de Dezembro do ano de mil novecentos e trinta e dois, nesta cidade do Livramento, Estado do Rio Grande do Sul, em cartório compareceu o Senhor José Maria Gonçalves, de maior idade, chauffeur e residente nesta cidade...”²³⁷

Não era incomum identificar ao longo das habilitações de casamento registros do teor deste acima reproduzido. Muitos indivíduos chegavam à idade adulta sem ter um assento civil de nascimento, em alguns casos bastava que aqueles sujeitos apresentassem testemunhas para validar as informações declaradas no processo de casamento, todavia José Maria solicitou ao cartório de Livramento uma cópia da declaração verbal que o mesmo havia feito anos antes naquela cidade. Com 23 anos de idade, o jovem chauffeur José Maria declarou além do nome de seus pais informações sobre seus avós maternos e paternos, sendo eles consecutivamente: Augusto d'Ávila e Antonieta d'Ávila, Manoel Dante Gonçalves e Rosa Gonçalves. Essa fonte nos revela elementos importantes sobre a vida pregressa daqueles trabalhadores e oportuniza a reconstrução de genealogias, além disso, sugere, como no caso do chauffeur José Maria, a

²³⁶ Habilitação de casamento. José Maria Gonçalves e Olga de Souza, 1941.Santa Maria. Family Search.

²³⁷ Habilitação de casamento. José Maria Gonçalves e Olga de Souza, 1941.Santa Maria. Family Search.

migração de transportadores que já exerciam sua profissão nas cidades de origem e continuaram a trabalhar no setor de transportes após migrar para Santa Maria.

Nos encaminharemos agora para a análise da “instrução” entre os trabalhadores.

As habilitações de casamento possuem a informação sobre se os nubentes eram “analfabetos” ou se sabiam assinar, isso por si próprio diz muito pouco sobre o grau de instrução daqueles sujeitos, mas já oferece elementos para a construção de uma reflexão inicial acerca do acesso à educação entre os trabalhadores pobres no início do século XX.

Tabela 12: Quantidade de trabalhadores que sabiam assinar versus aqueles que não sabiam

Categoria	Sabem assinar	%	Analfabeto/assinatura rogo	%
Carroceiros	29	66%	15	34%
Boleiros	29	62%	18	38%
Chauffeurs	52	93%	4	7%

Fonte: Documentos civis de Santa Maria Habilitações de Casamento entre os anos de 1897 - 1941. Family Search.

A partir da análise das assinaturas nas habilitações de casamento conseguimos identificar um perfil distinto das três modalidades de trabalhadores estudadas. Os carroceiros e boleiros possuem quase a mesma proporção entre trabalhadores que sabiam assinar e aqueles que foram descritos como “analfabetos” e necessitam da assinatura “a rogo”, já entre os chauffeurs 93% sabiam assinar seu próprio nome. Isso nos leva a refletir mais uma vez sobre os graus de diferenciação entre os trabalhadores dos transportes urbanos de Santa Maria e sobre a necessidade de especialização e educação formal entre eles. Ênio Grigio (2016) analisou um episódio envolvendo o cronista de pseudônimo “Aurélio Pinto” e carroceiros e boleiros de Santa Maria, no qual nas páginas do jornal *O Combatente* no dia 17 de fevereiro de 1901, Aurélio Pinto desferiu uma série de críticas aos trabalhadores que dizia respeito a sujeira dos seus veículos, os comportamentos dos transportadores e os animais utilizados para a tração dos carros. Essas críticas vieram acompanhadas de uma resposta dos próprios trabalhadores, no jornal *O Estado* no dia 27 de fevereiro de 1901, no qual de acordo com Grigio:

[...] reclamaram das censuras e insinuações de Aurélio Pinto, afirmando que diante da “crise medonha” que ocorria, eram os “menos favorecidos de proteção”, que o rendimento que eles obtinham era “menos do que de outra qualquer profissão” e que “não há negro de pé rachado que ignore que os carros e carroças não costumam andar diante dos bucéfalos e burros, assim pois também não costumam andar adiante

da distinta sociedade que tanto respeitamos”. E, por fim, que eram uma “**corporação composta da maioria de homens analfabetos** [*grifo nosso*] e devem ser desculpados de suas faltas, respectivamente ao sentido de tal referência que faz o sr. Aurélio” (GRIGIO, 2016, p. 220).

Aqueles sujeitos apresentaram-se enquanto uma “corporação composta da maioria de homens analfabetos” e por isso deveriam ser desculpados de suas faltas. Contudo, é importante expor que mesmo sendo considerados “analfabetos” aqueles trabalhadores necessitavam de conhecimentos muito específicos, entre eles noções básicas de matemática, pois muitos trabalhavam diretamente com o comércio e mesmo aqueles que desempenhavam o serviço de carros de praça, lidavam diariamente com o dinheiro. Embora a maioria dos trabalhadores não tenha passado por instituições formais de educação, provavelmente possuíam noções de números e letras, pois o próprio cotidiano de trabalho demandava tais conhecimentos. Entretanto, a simples análise das assinaturas nas habilitações de casamento é muito limitada para entender o grau de instrução daqueles sujeitos. Aline Sônego (2021) ao estudar a comunidade leitora do jornal “*O Astro*”, periódico da imprensa negra da cidade de Cachoeira do Sul (RS), destaca:

[...] através da assinatura das pessoas, não é possível aferir o grau de instrução que a pessoa tinha, sendo que, possivelmente, para alguns casos, a assinatura do próprio nome constituía a única forma de letramento do indivíduo. Como, neste caso, seria uma tarefa impossível ter a percepção desse grau de letramento, levou-se em consideração que o fato de instrumentalizar a sua assinatura a um documento público, a pessoa tivesse algum grau de proximidade da cultura letrada que a diferenciaria de uma pessoa sem nenhum acesso a alfabetização (SÔNEGO, 2021, p. 220).

Concordo com a autora ao entender não ser possível identificar o grau de instrução daqueles trabalhadores apenas através das assinaturas, mas destaco que elas são sim importantes indicativos de letramento, ainda que muito restrito. É importante realizar um cruzamento entre os dados apresentados na tabela acima com o perfil racial dos trabalhadores, analisado no capítulo anterior. Como apenas os boleiros e chauffeurs possuíam as fotografias anexadas no livro de matrículas, irei comparar os dados destas duas categorias, deixando de fora os carroceiros. Identificamos como “brancos” 55% dos boleiros matriculados e como negros 45%, frente à 62 % dos trabalhadores que sabiam assinar e 38% que foram declarados como analfabetos. Entre os chauffeurs identificamos 78% como brancos e 22% como negros, diante de 93% daqueles que sabiam assinar e 7% que foram declarados como analfabetos. Ao redimensionar essas informações com a categoria de raça, conseguimos complexificar a nossa análise e ensaiar algumas reflexões. Nota-se que quanto mais a proporção de trabalhadores brancos aumenta, diminui a quantidade declarados “analfabetos” nos autos das habilitações de

casamento, o que, todavia, expressa uma das inúmeras problemáticas impostas aos negros e negras no pós-Abolição, a dificuldade do acesso à educação formal.

Alícia Quinhones Medeiros (2023) em sua dissertação de mestrado estudou as experiências negras no campo educacional de Santa Maria durante o pós-Abolição, a autora identificou a atuação de trabalhadores e trabalhadoras que lutaram de muitas formas para participar de espaços de educação, como escolas formais, cursos noturnos e através de iniciativas associativas. Medeiros entende que a educação “constituiu um dos pilares da formação da cidadania em processos de emancipação e após a abolição da escravidão no Brasil”²³⁸, o acesso à esses espaços foi historicamente dificultado aos negros, negras e pobres em geral no Brasil, entretanto isso não significa que aqueles sujeitos não tenham frequentado e lutado para ocupar tais espaços. A autora analisa um abaixo-assinado enviado por trabalhadores do comércio de Santa Maria no ano de 1904, no qual era exigido o direito ao acesso à educação:

Abaixo assignados, todos empregados do commercio da cidade de Santa Maria da Boca do Monte, por este meio, respeitosa e, solicitar a adoção de uma medida que, sem ferir interesse de ordem proporcionar-nos-á meio de frequentarmos cursos de instrucção. Pedimos ao fechamento das casas commerciaes, às nove da noite em ponto e, nesse sentido, ousamos esperada aquiescencia dos senhores commerciantes, em geral ? commercio fechar às nove horas, como é intuitivo ? prejuizo haverá. Certos de que fallamos por uma causa justa, pedimos antecipadamente, a consideração em que ?ado o appello que tem, por objeto, o presente.²³⁹

Os trabalhadores do comércio de Santa Maria solicitaram ao poder municipal o fechamento dos estabelecimentos comerciais da cidade às nove horas da noite em ponto. De acordo com Medeiros, naquele contexto o encerramento das atividades comerciais da cidade ocorria às dez horas. O objetivo de tal pedido era para que aqueles sujeitos pudessem participar dos cursos noturnos de instrução. Um total de 54 trabalhadores assinou o documento, o que evidencia a mobilização popular para participar de iniciativas de instrução na cidade, que poderia representar uma série de aspirações, sejam elas “a experiência da escolarização, o aprimoramento de suas habilidades em diferentes áreas do conhecimento (leitura, escrita, conta), qualificação nos ofícios relacionados ao comércio e certa mobilidade social”²⁴⁰, além é claro da satisfação pessoal. É importante apontar que aquela iniciativa iria beneficiar um número muito maior do que 54 trabalhadores - aqueles que assinaram o

²³⁸ MEDEIROS, *op. cit.*, p. 14.

²³⁹ Fundo da Intendência Municipal. Caixa 07, Tomo 38. Livro de Atos (1904-1910). AHMSM. Fonte encontrada pelo pesquisador Ênio Grigio. Transcrição realizada por Franciele da Rocha Oliveira. (MEDEIROS, 2023, p. 63 *apud* OLIVEIRA, 2017, p. 321).

²⁴⁰ MEDEIROS, *op. cit.*, p. 64

documento - pois, muitas pessoas não assinaram por um simples motivo, não sabiam assinar. Dentre esses nomes ausentes poderiam estar carroceiros e boleiros, visto que como identificamos na análise das habilitações de casamento, boa parte daqueles sujeitos declararam-se enquanto trabalhadores do comércio.

Além desta iniciativa, anos mais tarde *A Sociedade Treze de Maio* de Santa Maria, organização fundada por trabalhadores negros e trabalhadoras negras em 1903, solicitava ao Intendente Municipal licença para o funcionamento de um curso noturno na sede da referida associação. Abaixo será transcrito o documento analisado por Alícia Medeiros (2023, p. 56):

Julio Nebel; 1º Secretário da “Sociedade Treze de Maio”, com sede a rua Silva Jardim nº 127, vem solicitar a V.S. que digne conceder lhe licença para fazer funcionar na sede da mesma Sociedade um curso noturno de leitura, escrita e as quatro operações de contas, para alunos masculinos maiores de 14 anos até 21, ele ministrado, mediante pequena remuneração dos alunos sócios da “Sociedade 13 de Maio”, e mesmo de outros que queiram inscrever em dito curso noturno, cujo horário será das 20 às 22 horas nos dias úteis, menos nos sábados. Cooperando assim a Sociedade 13 de Maio para a alfabetização da população Santa mariense, cedendo seu prédio mediante indenização da luz noturno que consumir para o funcionamento deste curso²⁴¹.

A Sociedade Treze de Maio estava propondo a criação de um curso noturno subsidiado pelos sócios, assim como pelo poder municipal através do pagamento da energia elétrica consumida para o funcionamento das atividades educacionais. O público alvo desta empreitada seriam os homens de idade entre 14 e 21 anos, cujo objetivo seria desenvolver a leitura, escrita e as operações matemáticas, conhecimentos práticos que ajudariam aqueles sujeitos a inserirem-se nos mundos do trabalho, assim como na qualificação para desempenhar suas atividades profissionais. Alícia Medeiros entende que iniciativas como essa desenvolvida pela Sociedade Treze de Maio de Santa Maria, surge pelas “impossibilidades impostas pelo contexto de desigualdades sociais e raciais”²⁴². Cabe ressaltar também a importância dessas organizações negras para o desenvolvimento da sua comunidade, suas funções iam muito além da recreação e dos bailes promovidos, esses espaços adotavam perspectivas políticas de combate ao racismo e pela inserção social negra²⁴³.

Cabe ressaltar que muitos dos membros da Sociedade Treze de Maio, inclusive seus fundadores e primeiro presidente, eram trabalhadores do setor de transportes urbanos, carroceiros e boleiros que compartilhavam o cotidiano do trabalho, o lazer e as lutas políticas. A construção de um curso noturno beneficiaria diretamente os transportadores

²⁴¹ Fundo Intendência Municipal. Caixa nº 77. Tomo nº 460. Data: 1926. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria (AHMSM). In: MEDEIROS, op cit., p. 56.

²⁴² MEDEIROS, op cit., p. 57.

²⁴³ (SILVA, 2011; 2017), (ROSA, 2014), (OLIVEIRA, 2017), (PERUSSATO, 2018), (SILVEIRA, 2021) e (SÔNIGO, 2022).

sócios daquela sociedade, o que denota a necessidade por instrução entre aqueles sujeitos para sua atuação profissional.

Em suma, a análise das habilitações de casamento renderam importantes reflexões acerca dos trabalhadores urbanos de Santa Maria, mais especificamente aqueles ligados às atividades relacionadas ao setor de transportes. Essa fonte possui um grande potencial para o estudo da classe trabalhadora. Através dela acessamos genealogias, profissões, localidades de nascimento, que podem nos indicar movimentos migratórios, redes sociais e histórias familiares, além é claro, problematizar o acesso à educação e instrução daqueles sujeitos. Nosso objetivo aqui foi partir de trajetórias coletivas que seguem movimentos semelhantes para então adentrar em trajetórias individuais, ou familiares, evidenciando as diversas experiências daqueles trabalhadores no setor de transportes, mas acima de tudo no contexto do pós-Abolição. Seguiremos agora para a rede associativa constituída pelos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria.

4.3 Os associativismos entre os trabalhadores do setor de transportes

Muito se tangenciou até o presente momento a atuação de determinados trabalhadores no associativismo negro de Santa Maria; carroceiros, boleiros e chauffeurs negros que dividiam além do cotidiano do trabalho as suas experiências associativas e até mesmo familiares, como foi evidenciado através da análise das habilitações de casamento. A participação desses sujeitos nessas organizações nos sugere a existência de redes sociais negras que iam muito além do próprio associativismo, denotava o envolvimento e articulação deles nos mundos do trabalho na conquista, manutenção e reivindicação por direitos. Esse subcapítulo tem como objetivo discutir a participação de trabalhadores no associativismo negro e de classe, assim como destacar a dupla militância daqueles sujeitos em ambas as organizações e sua importância para a compreensão das experiências de trabalhadores no pós-Abolição.

4.3.1 Uma rede negra de transportadores?

A pesquisadora Taiane Anhanha Lima (2023) em sua dissertação de mestrado sobre os clubes negros de futebol em Santa Maria no pós-Abolição expôs um questionamento: “Rede negra em Santa Maria?”. Essa pergunta colocada como um subtítulo do seu trabalho é muito mais uma afirmação do que uma dúvida. A autora possui uma noção de rede mais ampla e

será essa mesma noção que guiará a minha interpretação sobre a rede negra de transportadores ligados ao associativismo negro da cidade:

[...] entendendo essas redes negras de forma mais ampla, articuladas, enquanto grupos que trocaram informações entre si e possuem conexões evidentes, como a participação de uma maioria de pessoas negras em seus quadros - em muitos casos as mesmas pessoas - e com alguns objetivos em comum, como a posituação da população negra (LIMA, 2023, p. 107).

Busco compreender o associativismo negro como importante elemento constituinte das experiências dos trabalhadores ligados ao setor de transportes urbanos. Aqueles espaços eram, sobretudo, locais de congregação e socialização de trabalhadores, além de possuírem uma relevância para a organização política dos sujeitos que deles participavam.

Historiadoras e historiadores nos últimos anos têm se dedicado a compreender as experiências negras tanto na escravidão como no pós-Abolição. Nessa virada epistemológica, pessoas negras foram vistas além da invisibilidade que pairava sobre sua História e puderam se reconhecer em contextos que ultrapassam a marginalidade, o apagamento e a exclusão social²⁴⁴.

O Rio Grande do Sul que historicamente foi alicerçado sob a premissa de ser a “Europa nos Trópicos”, tem sido retratado pela historiografia como um estado em que a presença negra não foi insignificante, demonstrando *a força da escravidão* nas bases políticas, econômicas e sociais no extremo sul do país. Não apenas existiram pessoas negras no Brasil meridional, como essa população foi atuante tanto durante a escravidão como no pós-Abolição. Aqueles sujeitos possuíam suas *visões de liberdade*, constituíram famílias, construíram irmandades religiosas, atuavam politicamente, eram literatos, intelectuais e lutavam em prol da emancipação do seu povo²⁴⁵.

A historiografia sul-riograndense sobre o associativismo negro e o pós-Abolição tem ganhado relevância nacional e muitas das produções têm se devido às reflexões propostas por Beatriz Loner (1999) ao estudar a classe trabalhadora das cidades de Pelotas e Rio Grande entre os anos de 1888 a 1930. Loner identificou um perfil de trabalhadores diferente daquele retratado pela historiografia do trabalho – ligado aos trabalhadores europeus, vinculados, sobretudo, às correntes anarquistas e socialistas – a autora destacou que em Pelotas os

²⁴⁴ Sidney Chalhoub (1986; 1990), Célia Marinho de Azevedo (1987), George Andrews (1998), Hebe Mattos (1998), Walter Fraga Filho (2004), Wlamyra Albuquerque (2009), Petrônio Domingues (2009), Ana Flávia Magalhães Pinto (2006; 2014).

²⁴⁵ Paulo Moreira (1996; 2003; 2009), Beatriz Loner (1999), Fabrício Gomes (2008), Fernanda de Oliveira da Silva (2011; 2017), Rodrigo Weimer (2008; 2015), Maria Angélica Zubarán (2009), Melina Perussatto (2010; 2018), Marcus Vinicius Rosa (2014), Aline Sônego (2022).

trabalhadores negros “eram o principal elemento operário”, podendo ser encontrados em todo trabalho manual na cidade. O objetivo na sua tese de doutorado não foi estudar apenas o associativismo negro, mas ao realizar uma análise dessas organizações, a autora mesmo não tendo essa pretensão lançou mão da pedra fundamental que iria ser decisiva para a consolidação desse campo de estudos no Rio Grande do Sul.

Mais tarde, outros estudos deram continuidade às reflexões de Beatriz Loner, como a dissertação de Fernanda Oliveira da Silva (2011) que analisou as associações negras de Pelotas e a construção de uma identidade negra positiva. Silva destacou que o surgimento dessas organizações negras não se deu apenas no pós-Abolição, mas se intensificou naquele contexto. A autora realizou um importante levantamento, evidenciando o caráter de cada uma daquelas associações que compunham a rede associativa negra de Pelotas. Eram espaços que demarcavam a atuação política, beneficente, cultural e esportiva de mulheres e homens de cor, num contexto em que aqueles sujeitos tiveram que constituir uma rede de sociabilidade própria, capaz de dar conta de lacunas derivadas do preconceito e exclusão. De acordo com Fernanda Oliveira da Silva:

A nossa ideia sobre associativismo negro, durante a escravidão e no pós-Abolição, é de que esses sujeitos membros buscaram, em rede ou não, negociar mesmo em uma sociedade tão restritiva e preconceituosa quanto a sociedade brasileira os preceitos que conferiam status sociais diferenciadores em busca dos seus próprios espaços (SILVA, 2011, p. 29).

Ademais, uma extensa produção sobre o associativismo negro no Rio Grande do Sul despontou nos últimos anos, essa produção que estava localizada, sobretudo, nas cidades de Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre, anos mais tarde a problemática do pós-Abolição adentrou no interior do estado, demonstrando as complexas vivências e organizações constituídas por pessoas negras no início do século XX.

Santa Maria emergiu como um importante *lócus* dos estudos do pós-Abolição. Vários estudos têm demonstrado a atuação de trabalhadores e trabalhadoras negras nos espaços associativos, seus projetos de liberdade, trajetórias coletivas e individuais, assim como a reflexão do racismo enquanto um problema histórico. Alguns desses trabalhos já foram enunciados diversas vezes no decorrer dessa pesquisa, dentre eles estão a dissertação de mestrado de Giane Vargas Escobar (2010) que estudou os clubes sociais negros como espaços de memória e resistência, partindo da experiência histórica do Clube Treze de Maio de Santa Maria. Franciele Rocha de Oliveira (2016), que na obra “Menino Rei dos Astros a brilhar, Querida União Familiar: trajetória e memórias do clube negro fundado em Santa Maria, no pós-Abolição”, abordou a criação do clube social negro União Familiar fundado em 1896 e a

importante rede associativa que se desenvolveu ao redor dele ligando outras associações negras da cidade. A autora utilizou de um amplo repertório de fontes documentais, que vão desde processos criminais, fontes jornalísticas, documentação do próprio clube, fontes orais, dentre outros documentos que oportunizaram o resgate da memória e da história negra santamariense.

Franciele Oliveira (2017) dando continuidade ao estudo do pós-Abolição em Santa Maria, em sua dissertação de mestrado estudou a trajetória do sujeito que abriu a introdução do presente capítulo, o carroceiro José Francisco do Nascimento e sua esposa Inocência Maria Joaquina. José egresso da escravidão e Inocência nascida de ventre livre constituíram uma extensa família influente nas associações negras de Santa Maria. Oliveira utilizando de uma abordagem metodológica microhistórica, se aprofundou nas relações sociais entre mulheres e homens negros no pós-Abolição santamariense, compreendendo a territorialidade negra da cidade, as organizações que surgiram nesse período, os projetos coletivos e individuais daquelas pessoas, assim como as experiências negras que passavam pelas relações afetivas, conflitos, solidariedades e pelo trabalho.

O historiador Ênio Grigio (2016), citado aqui diversas vezes, na sua tese de doutorado estudou a Irmandade Nossa Senhora do Rosário, primeira organização negra da cidade, fundada em 1873 por pessoas negras escravizadas, libertas e livres. A Irmandade do Rosário demarca uma profunda organização daquela comunidade através da luta pela não centralização das atividades religiosas nas mãos dos sacerdotes, além disso, aquele espaço constituído por sujeitos “de cor” emergia como um ambiente de confraternização, ação social e conquista por uma cidadania negra que o pós 13 de maio não foi capaz de proporcionar. Os objetivos da Irmandade além da construção da capela estavam alicerçados na proteção e no socorro dos sócios necessitados e na promoção da instrução entre seus associados, por isso estava dentro das expectativas dos irmãos e irmãs do Rosário a construção de um hospital e uma escola.

Ênio Grigio reconstrói a História de Santa Maria, muito marcada pela migração alemã, e traz a tona uma cidade negra assentada sob a escravidão. Alguns personagens emergem da sua narrativa historiográfica: são carroceiros, pedreiros, boleeiros, carpinteiros que lançaram a pedra fundamental da Irmandade do Rosário e que tiveram suas experiências demarcadas nas fronteiras da escravidão e da liberdade. Alguns desses personagens abordados por Grigio já foram retratados nessa pesquisa, como o carroceiro e ex-escravizado Sisnando Antônio de Oliveira que atuou no setor de transportes de Santa Maria no comércio local, empregando

seus gêneros na mesma atividade. São muitas histórias que evocam as experiências de trabalho e as relações sociais dos trabalhadores que continuarão a serem analisadas nas páginas a seguir.

Outras pesquisas tiveram como objetivo estudar as organizações negras de Santa Maria, cito aqui a dissertação de mestrado da historiadora Taiane Anhanha Lima (2023), que analisou os dois times negros de futebol da cidade entre os anos de 1916 e 1932, o Club Foot Ball 7 de Setembro e o Sport Club Rio Branco. A autora entende o esporte como um meio de interação social e sociabilidade negra, mas também uma forma de protesto contra o racismo, sua análise observou as trajetórias dos jogadores de futebol, a importância da imprensa negra para o estudo dos times de futebol, além das reflexões do racismo como um problema dentro e fora dos campos. Suas reflexões são importantes para esse trabalho, pois dentre os jogadores estudados estão trabalhadores do setor de transportes da cidade: carroceiros e chauffeurs que compunham a rede negra de transportadores no associativismo negro da cidade.

Com base em fontes como os jornais da imprensa negra, recortes de jornais da imprensa hegemônica da cidade, as atas do clube treze de maio, as habilitações de casamento e a documentação da Intendência Municipal de Santa Maria, foi possível desenvolver um quadro com informações de carroceiros, boleiros e chauffeurs que faziam parte de diversas associações negras da cidade.

Quadro 3: Trabalhadores do setor de transportes no associativismo negro de Santa Maria

Nome	Categoria	Organização	Cargo/Ano
Agostinho Belizário Correa	Boleiro	Treze de Maio	Sócio (1904)
Alcides Alves	Boleiro	Floresta Aurora	1º Secretário (1920)
Alcindo Gonçalves Xavier	Carroceiro	União Familiar	Frequentador (1926)
Antão Glória	Boleiro	Treze de Maio	Sócio (1914)
Antônio Camargo	Carroceiro	União Familiar	Frequentador (1926)
Antônio Cândido Branco	Boleiro	Treze de Maio	Sócio (1904)
Antônio Cândido Thomaz	Chauffeur	União Familiar	Presidente (1932)
Augusto José da Silva	Carroceiro	União Familiar	Frequentador (1926)
Eduardo Rodrigues	Carroceiro	(1) Sociedade Rosa Branca / (2) Treze de Maio	(1) Orador (1904) / (2) Vice presidente (1909) e Presidente (1910)
Ernani do Nascimento	Carroceiro	Irmandade do Rosário	Zelador (1914)

Felippe Caetano	Boleiro	Treze de Maio	Sócio (1904)
Honório José do Prado	Boleiro	(1) Club de Futebol 7 de Setembro/ (2) O Rebate/ (3) O Exemplo (Porto Alegre)	(1) Jogador (1916)/ (2) Diretor (1919)/ (3) Correspondente (1916)
José Fontoura	Carroceiro	Treze de Maio	Presidente (primeiro presidente) (1903)
José Francisco do Nascimento	Carroceiro	(1) Irmandade do Rosário/ (2) Sociedade Recreio da Mocidade	Sócio Fundador / Presidente Honorário (1927)
José Francisco do Nascimento Filho	Carroceiro	(1) Sociedade 77777/ (2) Sport Club Rio Branco/ (3) O Succo/ Sociedade/ (4) Floresta Aurora	(1)1º Secretário (1919)/ (2) Jogador (Anos 1920)/ (3) Gerente e diretor (1920 e 1930)/ Primeiro Secretário (1921)
José Pereira	Carroceiro	(1) União Familiar/ (2) Sociedade Floresta Aurora/ (3) Sport Club Rio Branco/(4) União Social	(1) Orador (1921), Presidente (Anos 1920)/ (2) Orador (1920)/ (3) Conselho Fiscal e Jogador (Anos 1920)/ (4) Conselho fiscal (1934).
Juvenal do Nascimento	Carroceiro	(1) Recreio da Mocidade	(1) Presidente (1927)
Lindolpho da Luz	Boleiro	Treze de Maio	Sócio (1910)
Lúcio José da Silva	Chauffeur	(1) Floresta Aurora/ (2) União Familiar	Fiscal (1920)/ Freqüentador (1926)
Luiz Antônio Cardoso	Boleiro	Treze de Maio	Sócio (1904)
Manoel de Oliveira	Chauffeur	(1) Floresta Aurora/ (2) Sport Clube Rio Branco	(1) Orador (1920)/ (2) Orador (1916)
Manoel Ignácio Rodrigues	Chauffeur/ Boleiro	Sociedade 28 de Setembro	Tesoureiro (1913)
Nicanor Ignácio dos Santos	Chauffeur/ Boleiro	(1) Os Cardeais (2) União Social	(1) Diretor (1932) (2) Sócio (1936)

Silvério Teixeira do Amaral	Boleeiro	Treze de Maio	Sócio (1904)
Sisnando Antônio de Oliveira	Carroceiro	(1) Irmandade do Rosário/ (2) Treze de Maio	Sócio Fundador/ Tesoureiro (1903)
Victalino Alves	Carroceiro	União Familiar	Vice-presidente (1932)
Waldemar do Nascimento	Carroceiro	(1) Recreio da Mocidade/ (2) União Familiar	(1) 2º Procurador (1927)/ (2) Frequentador (1926)
Waldomiro Rodrigues	Chauffeur	União Familiar	Frequentador (1926)

Fontes: Acervo do Arquivo do Museu Treze de Maio. Sociedade Treze de Maio. Livro de Atas n.1, 1903-1914. Santa Maria. Transcrição paleográfica realizada por Augusto Britto/ Jornal *O Succo*. 15 de março de 1932. n° Ano XI, 178, p. 4. Acervo particular de Alcione Flores do Amaral. Fotos repassadas por Giane Vargas Escobar em 24/01/2014. Informações retiradas de (GRIGIO, 2016; 2020), (OLIVEIRA, 2016; 2017) e (LIMA, 2023).

No total foram 28 trabalhadores negros encontrados nas mais variadas organizações de Santa Maria. É possível que esse número seja maior, contudo trabalharemos apenas com aqueles que conseguimos documentar a partir das fontes. As organizações negras de Santa Maria eram plurais, também foram plurais aquelas nas quais os trabalhadores do setor de transportes se integraram. Ao todo foram 14 associações – das 30 mapeadas até o momento em Santa Maria - que se dividem entre irmandade religiosa, clubes sociais, clubes de futebol, blocos carnavalescos e jornais da imprensa negra, que congregavam aqueles sujeitos nos mais variados aspectos da vida em sociedade. Carroceiros, boleeiros e chauffeurs negros constituíram uma rede que perpassou o trabalho e a vida associativa, aqueles sujeitos dividiam experiências comuns transitando nas fronteiras da escravidão e do pós-Abolição, as agruras do trabalho e a racialização, além da vida associativa, dos projetos políticos e a busca pela cidadania.

Quadro 4: Informações sobre as organizações negras de Santa Maria compostas por trabalhadores do setor de transportes

Nome da associação	Categoria	Informações
Irmandade de Nossa Senhora do Rosário	Irmandade Religiosa	A Irmandade de Nossa Senhora do Rosário foi fundada por volta de 1873, além das práticas religiosas seus membros se empenharam na construção de uma capela e ambicionaram organizar um hospital e uma escola. Dentre os membros fundadores dessa sociedade encontram-se os carroceiros José Francisco do Nascimento e Sisnande Antônio de Oliveira.
Sociedade Treze de Maio	Clube Social	A Sociedade Treze de Maio foi fundada em 1903 por ex-escravizados e nascidos de ventre livre, a fim de comemorar a data da abolição da escravidão no Brasil. O clube desempenhava diversas atividades, possuindo uma biblioteca, um time de futebol e uma sede campestre.

		Dentre os fundadores dessa organização encontram-se os carroceiros José da Fontoura (primeiro presidente) e Sisnande Antônio de Oliveira.
Sociedade Familiar	União Clube Social	Fundado em 1896, o clube promovia festas, bailes, concursos de beleza, entre outras ações. Dentre os membros desse clube ressaltam-se o presidente da diretoria de 1920, o chauffeur Antônio Candido Thomaz e o vice-presidente, o carroceiro Victalino Vital, assim como o orador, também carroceiro, José Pereira.
Sociedade Rosa Branca	Clube Social	A sociedade Rosa Branca foi apresentada nas comemorações do 13 de Maio de 1904, como “sociedade coirmã” da Sociedade Treze de Maio, tinha suas atividades voltadas também para o Carnaval. Dentre os fundadores dessa sociedade encontra-se o carroceiro Eduardo Rodrigues, genro de Sisnande de Oliveira.
Sociedade Recreio da Mocidade	Sociedade Carnavalesca	Fundada em 1925, a Sociedade Recreio da Mocidade tinha como principal atividade voltada ao carnaval de Santa Maria. Dentre os fundadores e membros dessa organização encontram-se os carroceiros José Francisco do Nascimento e José Francisco do Nascimento Filho.
Sociedade Floresta Aurora	Clube Social	Fundada em 1921, era designada enquanto uma entidade recreativa. Dentre seus fundadores encontrava-se o chauffeur Lúcio José da Silva.
Sociedade 28 de Setembro	Clube Social	Fundada em 1913, sua finalidade seria “comemorar a obra generosa do imortal Rio Branco”, ou seja, a Lei do Ventre Livre, promulgada em 28 de Setembro de 1871. Dentre os seus fundadores estava o chauffeur Manoel Ignácio Rodrigues.
Sociedade Os Cardeais	Sociedade Carnavalesca	Informações sobre a sua existência datam do ano de 1925, era designada enquanto uma sociedade carnavalesca. Dentre seus membros destaca-se o chauffeur Nicanor Ignácio dos Santos.
Sociedade União Social	Clube Social	Informações sobre a sua existência datam do ano de 1932, essa entidade realizava bailes de carnaval em sua sede. Entre os membros dessa organização destaca-se o carroceiro José Pereira.
Sport Club 7 de Setembro	Clube de Futebol	Fundado em 1916, dentre seus fundadores estava o boleeiro Honório do Prado.
Sport Club Rio Branco	Clube de Futebol	Fundado em 1920, dentre seus fundadores estavam os carroceiros José Pereira e José Francisco do Nascimento Filho.
Jornal O Rebate	Jornal da Imprensa Negra	É considerado o primeiro jornal da Imprensa Negra de Santa Maria, foi fundado em 1919 com a finalidade de “combater estultos preconceitos de raça”. Dentre seus fundadores encontra-se o boleeiro Honório José do Prado.
Jornal O Succo	Jornal da Imprensa Negra	Jornal da Imprensa Negra de Santa Maria, fundado em 1921, continha notícias de interesse da comunidade negra santa-mariense. Dentre seus membros destaca o carroceiro José Francisco do Nascimento Filho, gerente do jornal no ano de 1932.

Fontes: Informações retiradas de (GRIGIO, 2016; 2020), (OLIVEIRA, 2016; 2017) e (LIMA, 2023).

Essas redes conectavam-se de diversas maneiras, seja nos episódios de conflitos e solidariedades, nas relações de amizade e também nos arranjos familiares estabelecidos, como verificamos através da análise das habilitações de casamento e no caso específico do carroceiro Eduardo Rodrigues. Por ora daremos uma pausa na análise da participação dos transportadores nas organizações negras que retomaremos a partir das experiências dos trabalhadores que serão reconstruídas a seguir e abriremos uma porta para compreender outra forma de associativismo desempenhada pelos trabalhadores do setor de transportes de Santa Maria.

4.3.2 A União Beneficente dos Chauffeurs e o associativismo de classe

O meu objetivo nesse momento não é esgotar a atuação dos trabalhadores dos transportes nas organizações de classe, primeiro porque essa não é a temática principal desse estudo e, segundo, porque nos faltam fontes (não quer dizer que não existam) para compreender o papel dessas entidades na mobilização dos trabalhadores e na formação da classe transportadora de Santa Maria. Adentraremos nessa temática, pois essa pesquisa nos pede para que isso seja abordado, afinal os associativismos são fundamentais para entendermos as experiências daqueles sujeitos nos mundos do trabalho. Até o presente momento encontrei duas organizações de chauffeurs em Santa Maria: A União Beneficente dos Chauffeurs, fundada em 1926, e a Sociedade Internacional dos Chauffeurs, fundada em 1927. A respeito da primeira organização possuo um número maior de fontes, que se tratam basicamente de notícias de jornais, entretanto a segunda ainda é uma incógnita o que nos possibilita indagar sobre a sua atuação em Santa Maria.

A historiografia do trabalho durante muito tempo viu o surgimento de organizações de socorros mútuos como agentes embrionários do movimento operário, renunciando o surgimento do sindicalismo²⁴⁶. Contudo, conforme destaca Adhemar Lourenço da Silva Jr. (2004) a transformação dessas entidades em sindicatos ao longo do século XX não foi uma regra, embora acontecesse²⁴⁷. Tais organizações podem ser definidas como “associações criadas de forma voluntária com a finalidade de oferecer assistência financeira aos seus membros em situações de necessidade” (LINDEN, 1996, p. 13-14), apesar de que outras finalidades podem ter sido levadas a cabo por essas organizações ditas beneficentes, isso será evidenciado mais à frente.

Beatriz Loner (1999, p. 104-105) destaca que as associações mutualistas e beneficentes foram as primeiras a serem formadas pelos operários com objetivo de defesa mútua. Em alguns casos, como a das sociedades beneficentes, eram tidas também como organizações de representação classista, as quais estavam muito presentes nas mobilizações e festas operárias. O advento dessas associações representavam, segundo Silvia Pertensen (1997), “a transição entre uma sociedade auto-regulada e protegida, a partir dela própria (grêmios, família e comunidade) e uma sociedade moderna caracterizada pela presença de um Estado que deve assegurar garantias de subsistência mínima aos cidadãos”.

²⁴⁶ Silva Jr., 2004, p. 23.

²⁴⁷ O autor destaca quatro casos de associações de socorros mútuos que se transformaram em sindicatos em presentes na tese de Beatriz Loner (1999) p. 675 e p. 693.

Tânia Regina de Luca (1990) ressalta a presença de seis categorias de sociedades de socorros mútuos, classificadas conforme a natureza de sua organização: aquelas constituídas por empresas, nos órgãos públicos, por categorias profissionais, por grupos étnicos, por bairros e as sociedades abertas. Aquelas organizadas a partir das categorias profissionais foram o tipo de organização classista predominante durante as duas primeiras décadas do século XX e de acordo com Beatriz Loner “forjavam o movimento operário”.

Tais organizações tinham como objetivo amparar seus sócios em momentos de fragilidade seja em casos de doença, morte ou invalidez e para fins previdenciários. Rafaela Leuchtenberger (2009), ao estudar as organizações de socorros mútuos com caráter voluntário de trabalhadores de Florianópolis durante os anos de 1886 a 1932, destaca a existência de uma forte cultura associativa que pautava o desenvolvimento da identidade de classe muito associada aos elementos simbólicos constituintes do universo de relações contidas no âmbito dessas organizações: “festejos, os símbolos iconográficos, os estandartes e bandeiras, distintivos, diplomas, entre outras representações e formas de construção e consolidação de uma identidade entre os trabalhadores” (LEUCHTENBERGER, 2009, p. 5).

Essa intensa cultura associativa foi objeto de pesquisa de Adhemar Lourenço da Silva Jr (2004), citado anteriormente, entre os anos de 1854 a 1940. Silva Jr, num esforço de pesquisa, mapeou as organizações mutualistas e beneficentes criadas no Rio Grande do Sul durante seu recorte de pesquisa. O autor utilizou como fontes a legislação provincial entre 1860 e 1882, na qual entrariam os estatutos de entidades aprovadas, a documentação presente nas bibliotecas e arquivos, almanaques e memórias municipais. O total de organizações de socorros mútuos fundadas no Rio Grande do Sul entre os anos de 1854 a 1940 foi de 406 entidades, distribuídas em dezenas de cidades do estado. A localidade que mais concentrava organizações dessa espécie era Porto Alegre, com 103 (25,37%), seguida de Pelotas com 67 (16,50) e Rio Grande com 46 (11,33). Santa Maria ocupava o 4º lugar nesse *ranking*, com 19 entidades, representando 4,68% do total de associações analisadas pelo autor (SILVA Jr., 2004, p. 79). Abaixo será reproduzido um quadro com as associações mutuais santamarienses:

Quadro 5: Organizações mutuais fundadas em Santa Maria (1866 – 1939)

Nome	Início	Fim
Deutscher Hilfsverein/Sociedade Beneficente Teuto Brasileira	1866	1939
Umberto I	1885	1925

Clube Caixeiral Santamariense	1886	1904
Società di Mutuo Socorso Amadeo di Savoia Duca degli Abruzzi	1886	1925
Sociedade Artística Beneficente Santamariense	1896	1897
Società Italiana di Mutuo Soccorso Vittorio Emanuele Principe di Napoli	1896	1933
Sociedade Beneficente Cristoforo Colombo	1900	1925
Sociedade Beneficente dos Empregados da Viação Férrea	1903	1939
Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul	1908	1939
Vittorio Emanuele III	1908	1909
União dos Caixeiros Viajantes do Rio Grande do Sul	1913	1939
União Operária Santamariense	1913	1939
Sociedade Beneficente Israelita	1919	1939
União Beneficente dos Chauffeurs	1926	1939
Associação dos Empregados no Comércio de Santa Maria	1928	1940
Clube Sírio-Libanês	1933	1933
Sociedade Beneficente Espanhola	1933	1933
União Beneficente dos Carteiros Postais e Telegráficos	1937	1939
União dos Funcionários Municipais do Rio Grande do Sul	1939	1955

Fonte: Informações retiradas de (SILVA Jr., 2004, p. 568 – 574).

Como foi possível perceber, as organizações mutuais santa-marienses dividiam-se entre aquelas voltadas aos grupos étnicos, a exemplo dos alemães, italianos, sírio-libaneses, espanhóis e etc, e aquelas que tinham como objetivo congregar e amparar grupos profissionais, como os caixeiros, ferroviários, operários, chauffeurs, carteiros e telégrafos. A União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria aparece nesse levantamento como tendo sido fundada em 1926 e findado suas atividades em 1939, por conta da falta de informações e estudos acerca dessa organização percorreremos um caminho próprio para compreender a atuação dessa entidade e sua importância na compreensão das experiências dos transportadores da cidade.

Rafaela Leuchtenberger (2009) dedicou um espaço específico em sua dissertação de mestrado para analisar a União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Catarina, por se tratar de uma entidade distinta das demais que foram estudadas em sua pesquisa. De acordo com a autora a União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Catarina destacava-se das demais associações de Florianópolis pelos altos valores que oferecia em troca de socorro e por conta

da qualidade e variedade dos socorros oferecidos²⁴⁸. Acontece que os chauffeurs, de acordo com a autora, não eram uma categoria de trabalhadores abastada, muito pelo contrário, nas fontes que teve acesso, como os processos criminais, Leuchtenberger encontrou indícios da precariedade e da falta de recursos desses sujeitos, sendo ela:

[...] num processo crime de 1923, em que o réu é um chauffeur. Seu advogado, a fim de lhe conseguir a fiança para que respondesse o julgamento em liberdade, argumenta que “o suplicante é paupérrimo, segundo bem se depreende da sua humílima profissão” deixando claro que era um consenso que esses trabalhadores ganhavam relativamente mal (LEUCHTENBERGER, 2009, p. 99).

Contudo, mesmo que o senso comum reconhecesse o baixo rendimento daqueles trabalhadores, a autora encontrou um perfil social muito semelhante àquele verificado nessa pesquisa para os trabalhadores de Santa Maria. Leuchtenberger ressalta que os chauffeurs de Florianópolis figuravam numa faixa de idade entre os 20 e 40 anos, havendo tanto solteiros como casados, era uma categoria alfabetizada (de acordo com os critérios de alfabetização da época, daqueles que sabiam ler e escrever), frente a uma população masculina da cidade a qual metade era analfabeta²⁴⁹. Portanto, segundo a autora, não poderiam ser considerados enquanto trabalhadores extremamente pobres.

Mesmo não sendo considerados como um grupo *paupérrimo*, os chauffeurs vivenciavam a instabilidade, precariedade e insegurança da sua atividade profissional, visto que nesse período, por volta dos anos de 1920, eles teriam que concorrer com outras modalidades dos transportes urbanos que poderia dispor de preços mais competitivos para seus serviços, como os bondes, ônibus e os veículos de tração animal, como coches e carroças, mesmo assim:

[...] União dos Chauffeurs apresentava as mensalidades mais altas de todo o conjunto de associações analisadas. Em 1925, cobrava o valor de 3\$000, o qual foi elevado, em 1929, para (enquanto as demais associações em anos comparativos saíam por no máximo 2\$000, sendo a União Beneficente dos Carroceiros de Florianópolis uma exceção por pedir 4\$000 em 1931). A União dos Chauffeurs também se apresentava como uma entidade cara no ato de se associar, chegando a cobrar – entre jóia, distintivo e diploma – o valor de 23\$000, que apesar de comparável com os cobrados pela Caixa dos Empregados no Comércio e pela Liga Operária podem ser considerados mais altos, uma vez que essas entidades apresentavam valores diferenciados de acordo com a idade do associado. Em troca disso, esta entidade oferecia os melhores valores nos socorros ofertados. Para casos de enfermidade, por exemplo, em 1925, suas diárias eram de 5\$000, contrastando com a grande maioria, que oferecia valores numa média de 1\$500 a 2\$000. Para casos relacionados à morte, seus oferecimentos, somando funeral e pecúlio, chegavam a valores entre 800\$000 e um conto de réis (1:000\$000), enquanto, a grande maioria das associações no mesmo período ficava numa média de 150\$000 e 200\$000. Em casos de invalidez, a União dos Chauffeurs oferecia ainda o valor de 150\$000 que contrastavam visivelmente com os 25\$000 oferecidos

²⁴⁸ *Ibid*, p. 108.

²⁴⁹ *Ibid*, p. 100.

pela maioria das outras entidades, que ainda se arriscavam a oferecer esse tipo de socorro. No caso de desemprego, a associação se propunha a pagar pensões de 150\$000, enquanto Associação e Caixa dos Empregados no Comércio – que eram as únicas outras entidades que estipulavam valores pra esse tipo de atendimento – ofereciam entre 30\$000 e 50\$000, respectivamente (LEUCHTENBERGER, 2009, p. 102-103).

A União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Catarina priorizava a contrapartida aos seus sócios por meio de uma restituição financeira maior que as demais organizações estudadas pela autora. O valor maior da sua mensalidade e dos custos para se associar poderia ser justificado nesse ponto, se não fosse também outra especificidade da profissão, ou seja, a própria insegurança relacionada ao trabalho, na qual os trabalhadores estavam dia após dia expostos a uma série de perigos como o envolvimento em acidentes de trânsito. Por falar em acidentes de trânsito, muitos deles culminavam em custosos processos criminais, que no caso dos sócios da União dos Chauffeurs de Santa Catarina eram custeados pela própria entidade, assim como os gastos envolvendo a contratação de advogados e pagamento de fiança²⁵⁰.

O caso de Santa Maria é um pouco mais complexo de compreender por conta da falta de acesso às atas e estatutos da sociedade, contudo podemos traçar alguns paralelos com os vestígios que temos em mãos. No dia 9 de maio de 1926, o jornal *Correio da Serra* noticiava a criação da Sociedade Beneficente de Cinesiphoros:

Os cinesiphoros santamarienses se congregam

Cinesiphoros que trabalham nessa cidade procurando, justamente ampararem os seus direitos e se socorrerem mutualmente em casos excepcionais, acabam de fundar a Sociedade Beneficente de Cinesiphoros, cujo fim principal é agir dentro das normas que acima escrevemos.

Não podia ser mais oportuna essa ideia de se fundar uma sociedade que protegesse os interesses de uma classe tão laboriosa como a dos cinesiphoros, mormente, agora, que em várias cidades do Estado as classes congêneres procuram se unir, para, assim, fortes, e bem orientadas, ser-lhes fácil qualquer momento, reclamar aquilo que de direito, e por justiça lhes pertence²⁵¹.

A Sociedade Beneficente de Cinesiphoros, ou União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria é retratada pelo jornal como uma entidade de socorro mútuo e de luta por direitos de uma *classe tão laboriosa* que necessitava de uma sociedade que protegesse seus interesses. Essa iniciativa segundo o jornal surgiu num momento em que em várias cidades do estado as *classes congêneres* procuravam se unir por meio de associações de trabalhadores. Realizei uma busca na tese de Adhemar Lourenço da Silva Jr. e de fato pude perceber a criação de associações como essa em cidades como Alegrete, Cruz Alta, Viamão, Pelotas, Porto Alegre e

²⁵⁰ LAUCHTENBERGER, 2009, p. 104.

²⁵¹ Correio da Serra, 9 de maio de 1926. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taine Anhanha Lima.

Uruguaiana. Contudo, uma em específico, cuja diretoria foi retratada no jornal *A liberdade* (periódico da imprensa negra) em 28 de novembro de 1920, chamou atenção pelo fato de não apenas relacionar ao elemento profissional, mas também aspectos que relacionam essa categoria aos trabalhadores negros²⁵².

A primeira diretoria da União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria foi composta pelos seguintes nomes: José Cauduro (Presidente Honorário), Adolpho Aita (Presidente), Aberlardo Werney (vice-presidente), Mario Druck (secretário), Henrique Bastide (tesoureiro) e Nabuco do Prado Lima (orador), a comissão fiscal era composta pelos chauffeurs Luiz Pereira, Viriato Gomes, Dorval Fortunato e Eugênio Gonçalves²⁵³. Algumas dessas figuras eram extremamente conhecidas e não faziam parte da “classe trabalhadora”, por assim dizer, mas eram proprietários de veículos e donos de empresas relacionadas aos transportes urbanos, como o caso do presidente honorário José Cauduro, proprietário dos primeiros ônibus a circularem em Santa Maria na década de 1920, assim como Adolpho Aita e Henrique Bastide representantes, respectivamente, da Ford e da Chevrolet na cidade²⁵⁴. Aberlardo Werney era trabalhador do comércio²⁵⁵ e possuía a matrícula na Intendência Municipal de um automóvel particular conduzido por ele mesmo no ano de 1924²⁵⁶.

Já Mario Druck, secretário da primeira diretoria da União Beneficente dos Chauffeurs, era funcionário da tesouraria municipal e foi morto em novembro de 1926 em um embate entre rebeldes das forças militares e a polícia na cidade, no desenrolar de um conflito que mobilizava as facções políticas locais e tinha como plano de fundo o movimento tenentista iniciado em 1920²⁵⁷. O Jornal *Diário do Interior* noticiava em destaque a morte de Mário Druck na edição do dia 20 de Novembro de 1926:

A notícia que havia tombado morto o sr. Mário Druck espalhou-se célere pela cidade, produzindo a triste nova profundo pesar, pois era ele aqui vastamente relacionado e desfrutava de numerosas amizades.

Contava malogramente cavalheiro trinta e poucos anos de idade e era casado com a sra. Anna Aita Druck, de cujo consórcio não tinha filho.

Era irmão do capitão Carlos Baptista Druck e da D. Carolina Weinmann Druck, ajudante da primeira escrivania do cível e crime do foro local.

Exerceu por muito tempo o cargo de sub-delegado de polícia do 1º distrito deste município e as funções de fiel tesoureiro da Intendência Municipal [...]²⁵⁸

²⁵² *A liberdade*, 28 de novembro de 1920. Bagé, Rio Grande do Sul. Anno II, nº 70, p. 2. ACAB.

²⁵³ *Correio da Serra*, 9 de maio de 1926. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

²⁵⁴ Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 66, Tomo 393. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 80, Tomo 476. AHMSM. Encontrada por Ênio Grigio.

²⁵⁵ Habilitação de casamento. Abelard Werney e Alicia Chagas, 1924. Santa Maria. APERS.

²⁵⁶ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal.

²⁵⁷ Wagner Serafini Santos (2016).

²⁵⁸ *Diário do Interior*, 20 de Novembro de 1926, Santa Maria, Rio Grande do Sul. Casa de Memória Edmundo Cardoso.

O obituário de Mário Druck estende-se por mais algumas linhas nas quais ressaltam as qualidades e atributos morais daquele sujeito que possuía relações intensas com o funcionalismo público da cidade. Mas, além disso, nas páginas seguintes dessa mesma edição do *Diário do Interior* é ressaltado o trabalho dos chauffeurs que atuaram ao lado das forças legalistas:

Requisitados pelo comando militar da praça, prestaram serviços de transporte de material de guerra e outras diligências, diversos automóveis de aluguel e caminhões, inclusive o da Usina Elétrica. Os demais automóveis e carros não saíram à rua durante a luta permanecendo em suas garagens e cocheiras.

Todos automóveis requisitados eram dirigidos por seus respectivos chauffeurs, os quais prestavam excelentes serviços nesse *mister* [...].

São dignos de menção por terem feito o serviço de automóveis com grande abnegação durante o dia e a noite do combate: o mecânico Ramão Narciso da Silva, estabelecido com oficina na rua Coronel Niederauer; Eduardo Edigaray, proprietário do Kiosque 7 de Setembro, o qual em um caminhão de Usina Elétrica conduziu os fardos de alfafa para a formação de trincheiras das forças legais; Eugêncio Gonzales, no automóvel de praça 19 de sua propriedade, no qual também trabalhou o chauffeur Favorino Paz; Pedro Feliciano Moreno, chauffeur do dr. Nicola Turi, que trabalhou no auto de praça número 91; o chauffeur Alfredo, conhecido pelo cognome “Mysterioso”, que trabalhou no auto de praça 81, e o chauffeur João do Carmo, do auto 197²⁵⁹.

A atuação dos chauffeurs no conflito foi fundamental para o reestabelecimento da ordem, aqueles trabalhadores atuaram no transporte de insumos, armas e pessoas, ajudaram na formação de trincheiras e colocaram seus veículos e seus conhecimentos técnicos a serviço das forças policiais que lutavam contra os militares rebeldes. Alguns nomes destacados acima já são conhecidos por nós, como o mecânico uruguaio Ramão Narciso da Silva (retratado no capítulo 1) e o espanhol Eugêncio Gonzales ou Gonçalves, membro da comissão fiscal da União Beneficente dos Chauffeurs no ano de 1926.

Voltando para a análise da primeira diretoria da União dos Chauffeurs de Santa Maria, percebemos que o orador Nabuco do Prado Lima era comerciante e estava matriculado na Intendência de Santa Maria, no ano de 1926, como condutor de um automóvel particular que pertencia à Agência da Chevrolet²⁶⁰. Já os membros da comissão fiscal Luiz Pereira, Viriato Gomes, Dorval Fortunato e Eugêncio Gonçalves, eram todos chauffeurs profissionais, ou seja, condutores de carros de praça e de fato trabalhadores do setor de transportes. Nos chama atenção que os membros dos cargos de liderança dentro da organização faziam parte de uma classe proprietária, e apenas o conselho fiscal da entidade era composto por condutores profissionais. Esse aspecto nos faz refletir sobre a atuação dessa organização e os interesses

²⁵⁹ Diário do Interior, 20 de Novembro de 1926, Santa Maria, Rio Grande do Sul. Casa de Memória Edmundo Cardoso.

²⁶⁰ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal.

defendidos pelos seus membros, que poderiam não ser os mesmos daquela categoria de trabalhadores.

Paulo Cruz Terra (2012) observou um movimento semelhante ao estudar o associativismo entre os carroceiros e cocheiros do Rio de Janeiro no início do século XX. Na capital da República existiam duas entidades com objetivos distintos que visavam congregar os trabalhadores dos transportes: a Sociedade Beneficente e Protetora dos Cocheiros, criada em 1881, e a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, fundada em 1906. A primeira, mesmo sendo uma entidade beneficente de caráter mutualista, envolvia-se nas discussões relacionadas aos transportes, muitas vezes assumindo funções sindicais. De acordo com Cláudio Batalha (1999) as sociedades beneficentes também “lutavam por melhores salários, pela diminuição da jornada de trabalho e por condições de trabalho mais dignas”²⁶¹.

Contudo como observou Terra (2012), em momentos delicados como as greves que emergiram naquele contexto, a Sociedade Beneficente dos Cocheiros eximia-se da responsabilidade em assumir um lado:

No dia 17 de dezembro de 1906, estiveram na redação do *Jornal do Brasil* representantes da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, incluindo o advogado Zeferino de Faria. Eles foram comunicar que a organização nada tinha a ver com a parede, pois eram “seus fins promover tudo quanto for bem dos cocheiros e classes correlatas”. A greve não era considerada algo que propiciaria a melhora das condições da categoria (TERRA, 2012, p. 244).

Por conseguinte, Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, tinha como principal objetivo defender a classe dos trabalhadores dos transportes da cidade, congregando além dos carroceiros e cocheiros, os cocheiros de bondes. Sua postura ficou conhecida pelo que os anarquistas da época chamavam de “sindicalismo amarelo”, ou “fura greves”, ou seja, uma organização de caráter reformista, que tinha a greve como um último recurso e pretendiam pautar as suas ações dentro da “legalidade”. Todavia, a principal diferença entre a União Beneficente e Protetora dos Cocheiros e da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, foi expressa no texto de apresentação da Associação de Resistência:

No texto de apresentação da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas foi mencionado que já existia na cidade uma organização denominada “dos cocheiros”, mas que o seu caráter era beneficente, “tendo sempre patrões na diretoria e nunca se incomodando com as questões do trabalho e do salário, que são as mais importantes para o operariado” (TERRA, 2012, p. 244).

²⁶¹ BATALHA, 1999, 46-47.

O ponto que aproxima a União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria e União Beneficente e Protetora dos Cocheiros do Rio de Janeiro é a participação das classes proprietárias, ou patrões em suas diretorias, fato que provavelmente inibiu a participação ativa dos trabalhadores sócios em movimentos como greves e reivindicação de direitos que iam de encontro aos interesses daqueles proprietários.

No dia 3 de maio de 1927 o jornal *Correio da Serra* de Santa Maria noticiava a festividade promovida pela União Beneficente dos Chauffeurs pela passagem do primeiro ano de funcionamento daquela entidade. A comemoração iria acontecer no Parque da Montanha Russa, contudo “preliminarmente, nos vastos salões da agência de automóveis *Dodge* reunir-se-ão para proclamar a nova diretoria”²⁶², o festim aconteceria da seguinte forma:

Às 6 horas da manhã serão dadas as salvas na Montanha Russa.

Das 7 às 9 estarão à disposição na Praça Saldanha Marinho os automóveis para a condução dos convidados.

Às 9h30 será organizado um curso de todos os automóveis que ali estiverem percorrendo as principais ruas da cidade e dirigindo-se à Montanha.

Às 10 horas será rezada uma missa campal pelo Rdo. Padre Caetano Pagliuca.

Às 11h30 será servido aos convidados um churrasco à gaúcha, após o que será empossada a nova diretoria, que oferecerá uma taça de champagne aos convidados.

Abrilhanará o festim a orquestra do Coliseu que tocará por gentil obséquio²⁶³.

A programação dos festejos de comemoração do primeiro ano de criação da União Beneficente dos Chauffeurs mobilizou a cidade através de um curso dos automóveis que percorreu as ruas de Santa Maria em direção ao Parque da Montanha Russa. Outros segmentos daquela sociedade se envolveram nas festividades, como a própria agência de automóveis *Dodge*, o que de certa forma explica a presença de membros da diretoria da sociedade que eram representantes de montadoras de automóveis, como a *Ford* e a *Chevrolet*. Isso nos faz refletir sobre quais seriam os interesses dessas agências em compor a direção da sociedade, assim como se manterem próximas dos chauffeurs de Santa Maria. Outra ilustre presença ressaltada no jornal foi do cônego Padre Caetano Pagliuca que rezou uma missa campal, que antecedeu o churrasco “à gaúcha” promovido pela entidade.

Na descrição do cronograma do festejo vemos emergir muitos elementos simbólicos de como aqueles trabalhadores gostariam de ser reconhecidos perante a sociedade santamariense por meio da sua associação. Eram trabalhadores que demonstravam sua moralidade e religiosidade católica, ligavam-se aos aspectos de uma cultura popular ainda muito rural e tradicional, ressaltando a “missa campal” e o “churrasco à gaúcha”, mas, além disso,

²⁶² Correio da Serra, 03 de maio de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

²⁶³ Correio da Serra, 03 de maio de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

evocavam símbolos que pertenciam a outro universo social, faziam questão de ressaltar a “taça de champagne” para o brinde de posse da futura diretoria da associação e ainda a presença de uma orquestra para “abrilhantar o festim”. O Jornal ainda apresentou os nomes da nova mesa diretoria da União dos Chauffeurs:

Presidente, Geraldo Machado de Oliveira; vice-presidente, Raphael Corrêa; 1º secretário, Olavo Brenner; 2º secretário, Hernani Nerva; 1º tesoureiro, Henrique Bastide; 2º tesoureiro, Arthur Cabral; orador, Aureliano Marques da Costa; 2º orador, Mario Athayde; porta estandarte, Luiz Kruger; fiscal geral, Eugenio Gonçalves²⁶⁴.

De um ano para o outro a direção da União Beneficente dos Chauffeurs foi quase que completamente renovada, permanecendo apenas Henrique Bastide, como tesoureiro e o chauffeur Eugênio Gonçalves, como fiscal geral. Assim como na diretoria anterior, nessa a presença de chauffeurs profissionais é limitada. Na presidência da associação temos Geraldo Machado de Oliveira, personalidade muito conhecida na cidade, envolvido na política local e atuava como advogado; assumiu até mesmo o cargo de vice-intendente municipal no ano de 1929²⁶⁵.

Encontrei Geraldo Machado de Oliveira como advogado do chauffeur Floriano Martins em 1928, no processo crime analisado no capítulo 1 desse trabalho, no qual Floriano atropelou o menor João Porfírio dos Santos²⁶⁶. A presença de advogados nos quadros diretivos dessas entidades parece ser estratégica. Além de conhecerem os aspectos relacionados à legislação municipal que incidia sobre os transportes urbanos e terem mais facilidade de inserção nos ambientes de debate e formulação de leis e regulamentos, aqueles sujeitos gozavam de notoriedade e reconhecimento e serviam como mediadores entre os trabalhadores e as autoridades municipais. Paulo Cruz Terra (2012) também identificou a presença de advogados que representavam as organizações de trabalhadores dos transportes, tanto na Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, como na Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas. Aqueles “homens das leis” inseriam-se nas comissões que tratavam sobre o regulamento de trânsito da cidade, além de representar os trabalhadores judicialmente²⁶⁷.

Não sabemos se a União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria disponibilizava o serviço de advogados para a defesa de seus sócios em processos criminais que derivavam de acidentes e conflitos oriundos da atividade profissional daqueles trabalhadores, como foi o

²⁶⁴ Correio da Serra, 03 de maio de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

²⁶⁵ Diário do Interior, 03 de Dezembro de 1929. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Casa de memória Edmundo Cardoso.

²⁶⁶ Processo-crime n. 1866. 1928. Santa Maria. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

²⁶⁷ *Op. Cit.* p. 160-161.

caso da União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Catarina, estudada por Lauchtenberger (2009). Mas, a presença de Geraldo Machado como defensor do chauffeur Floriano Martins em 1928 pode ser um forte indicativo de que aqueles sujeitos gozavam desse auxílio.

Dos demais membros da diretoria da União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria, empossada em 1927, encontramos como trabalhadores profissionais somente Eugenio Gonçalves, chauffeur de um automóvel de propriedade de Mario Valdez²⁶⁸ e Luiz Kruger, proprietário um automóvel de praça, matriculado na Intendência Municipal no ano de 1925²⁶⁹.

Imagem 23: Chauffeur Luiz Kruger – 1925



Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal.

Não demorou muito para que se estabelecesse uma tensão dentro da União dos Chauffeurs de Santa Maria.

Em meados de Setembro de 1927, um grupo de comerciantes dirigiu-se ao Intendente Municipal de Santa Maria, através de um memorial expondo os prejuízos econômicos causados pela proibição da “descida de veículos na quadra da Rua do Comércio que medeia entre a Praça Saldanha Marinho e a Rua Floriano Peixoto”²⁷⁰. Essa era uma área da cidade de intenso fluxo de pessoas e veículos, por ser uma das principais zonas comerciais de Santa

²⁶⁸ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal.

²⁶⁹ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal.

²⁷⁰ *Sul do Brasil*, 16 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Anhanha Lima.

Maria. A Inspetoria de Veículos na figura do inspetor Admar Rocha, havia proibido o tráfego de veículos nessa região da cidade por conta dos inúmeros acidentes de trânsito e pela improbidade de alguns chauffeurs, que despencavam em alta velocidade pelas ruas mais movimentadas de Santa Maria, muitas vezes causando além de danos materiais, danos físicos aos transeuntes.

Diante dessa proibição do tráfego e das várias imposições da Inspetoria de Veículos, uma comissão da União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria, por meio dos senhores Geraldo Oliveira, Mario Athayde e Henrique Bastide realizou um pedido verbal ao Intendente Municipal “para tornar sem efeito a medida que proíbe a entrada de veículos na Rua Dr. Bozano”. A resposta à comissão da entidade dos chauffeurs veio através de um ofício publicado no Jornal *O Castilhist*a de Santa Maria no dia 10 de Setembro de 1927:

“9 de Setembro de 1927.

Aos dignos membros da comissão da Associação Beneficente dos Chauffeurs Srs. Geraldo Oliveira, Mário Athayde e Henrique Batide.

Em solução ao pedido verbal que essa ilustre Comissão, representando a Associação Beneficente dos Chauffeurs, acabou ontem, de fazer-me, nos sentido de tornar sem efeito, a proibição expressa da entrada de quaisquer veículos na Rua Dr. Bozano, pelo extremo dessa mesma rua com a Praça Saldanha Marinho, cumpre-me cientificar-vos, que esta administração, reconhecendo a conveniência dessa salutar medida, resolveu conserva-la e mantê-la, como garantidora da segurança individual, máxima, nesse ponto movimentado da cidade, onde a vida do transeunte está sujeita, a cada instante, como já tem sucedido, a risos inesperados devido à intensa e permanente circulação de veículos de toda espécie, em vai e vem e retornos contínuos, salientando-se nesse número, os automóveis, na sua marcha impulsiva e mais ou menos rápida difíceis de serem desviados em tão limitado espaço naquele trecho de rua [...]²⁷¹

O Intendente Municipal tomou como base para a manutenção dessa medida o intenso fluxo de veículos, sobretudo, o aumento expressivo dos automóveis no tecido urbano da cidade. Cabe lembrar o levantamento do número de veículos em Santa Maria realizado naquele mesmo ano e que foi analisado no capítulo 1 deste trabalho. Houve um aumento da quantidade de automóveis em 148% em apenas um ano, passando de 276 automóveis em 1926 para 410 em 1927, ou seja, de um ano para o outro Santa Maria teve um acréscimo de 134 automóveis na sua frota veicular²⁷², sem falar dos veículos de tração animal. Por mais que esses números possam ser problematizados, é importante verificar que a emergência dos automóveis como elementos predominantes na paisagem urbana da cidade foi vista como um problema a ser tratado pelas autoridades municipais, embora as medidas adotadas fossem consideradas pelos trabalhadores como uma perseguição promovida pela Municipalidade.

²⁷¹ *O Castilhist*a, 10 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

²⁷² *Correio da Serra*, 22 de Dezembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

O cabo de guerra entre os chauffeurs e a Inspetoria de Veículos, mesmo sendo intermediado pela União Beneficente dos Chauffeurs, acabou tomando proporções mais sérias e no dia 23 de Setembro os chauffeurs de Santa Maria declaram greve:

Greve dos Chauffeurs

Em consequência dos abusos da Inspetoria de Veículos, os autos de praça não vão à estação da Viação Férrea.

Uma ordem ridiculamente absurda do sr. Admar Rocha.

Com vistas ao sr. Intendente Municipal.

Parece que a atual administração de Santa Maria é contrária à rapidez de transportes e quer que retrocedemos à época histórica dos carros de boi, tal guerra de morte que ultimamente a Inspetoria de Veículos vem fazendo aos cinesiphoros, perseguindo-os por todos os meios, os mais absurdos, com multas e penalidades estúpidas.

Deve-se isso ao fato de estar a Inspetoria de Veículos confiada ao sr. Admar Rocha, cidadão notoriamente incompetente para exercer dito cargo.

Esse funcionário dirigiu ontem a todos os chauffeurs o seguinte ultimato: *“Município de Santa Maria, 22 de Setembro de 1927 – Aos srs. Chauffeurs.*

O Inspetor de veículos previne-os que só terão direito de estacionarem na Estação da Estrada de Ferro, pela chegada dos trens, em 1º lugar, os autos que entrarem na 1ª quadra da rua Dr. Bozano pelo lado Sul, ficando os que se absterem de entrarem estacionados defronte ao armazém de descarga; assim como fica proibido a qualquer chauffeur abandonarem os respectivos autos a fim de pegarem os passageiros na Estação Férrea – Admar Rocha, Inspetor geral de veículos”.

Em consequência dessa ordem absurda e inconstitucional os chauffeurs resolveram, à contar das 17 horas de ontem, não comparecer à estação da Viação Férrea às chegadas e partidas de trens pelo que já ontem muitos passageiros tiveram que vir à pé para os hotéis, conduzindo as respectivas malas.

Acreditamos que o sr. Intendente municipal não tenha conhecimento dessa medida absurda e odiosa da Inspetoria de Veículos e estamos certos de que s.s. tomará imediatas e energéticas providências para fazer cessar esse abuso que tanto prejudica aos srs. Viajantes e à Santa Maria²⁷³.

A manifestação dos chauffeurs de Santa Maria estava endereçada ao Intendente Municipal Cel. Celso Penna de Moraes e fazia graves ataques ao Inspetor de Veículos Admar Rocha. A Inspetoria de Veículos foi criada em 21 de Outubro de 1924, através de um decreto do Intendente Municipal Júlio de Aragão Bozano, tal decreto exprimia a necessidade da criação desse órgão da administração municipal para assegurar a “o ordenamento e a segurança no trânsito²⁷⁴. Dentre as atribuições do Inspetor de Veículos estava a fiscalização, o registro dos veículos e condutores, além de garantir o cumprimento da legislação municipal que incidia sobre os transportes da cidade. Os tensionamentos entre a Inspetoria de Veículos e os Chauffeurs acabou adotando características pessoais, como podemos observar através da postura adotada no texto jornalístico, esboçando a incapacidade de atuação do inspetor e os abusos empreendidos pelo mesmo.

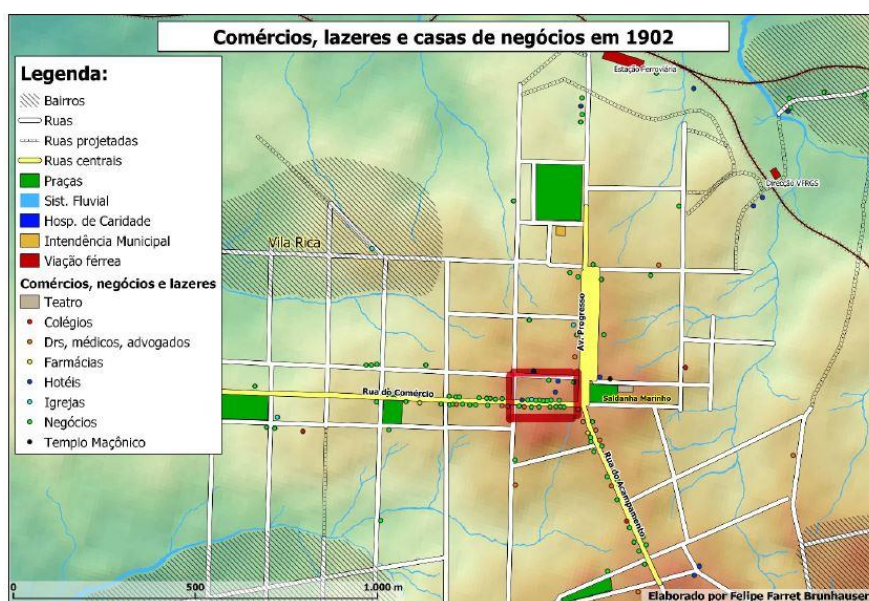
²⁷³ *Correio da Serra*, 23 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Lima.

²⁷⁴ Decreto. Fundo da Intendência Municipal. Criação da Inspetoria de Veículos. 1924. Caixa 49, tomo 288. AHMSM.

É preciso destacar também a maneira com que os chauffeurs atribuíam a sua atividade profissional a responsabilidade pelo impulso modernizador de Santa Maria, quando iniciam o seu manifesto ressaltando que a: *“atual administração de Santa Maria é contrária à rapidez de transportes e quer que retrocedemos à época histórica dos carros de boi”*. É interessante observar que em seu discurso os “carros de boi” e os demais veículos de tração animal, faziam parte de um passado remoto, relacionado à lentidão e ao atraso, em contrapartida os automóveis representavam o progresso e a rapidez daquele período que se abria. Contudo, como observamos nesse trabalho, os automóveis só se tornam hegemônicos na cidade a partir de 1926/1927 e esse período “histórico” dos carros de bois retratados pelos chauffeurs era muito recente.

O estopim para a greve iniciada em 22 de Setembro de 1927 foi a proibição de estacionar na estação da viação férrea os veículos que adentrassem na primeira quadra da Rua Dr. Bozano que não fosse pelo lado Sul, ou seja, o trânsito na primeira quadra próxima à Praça Saldanha Marinho estaria interrompido. Essa medida mais drástica derivava da não aceitação por parte dos chauffeurs do cumprimento do decreto da Intendência Municipal. Abaixo reproduzirei um mapa criado por Felipe Farret (2023) no qual o autor com base na planta de Santa Maria do ano de 1902 realiza o georreferenciamento histórico dos comércios, lazeres e casas de negócios na cidade. Esse mapa nos ajudará a compreender a localização dessas vias, assim como a sua importância econômica e logística.

Mapa 3: Comércios, lazeres e casas de negócios em 1902



Fonte: Mapa elaborado por Felipe Brunhauser Farret (2023, p. 128).

O mapa acima por mais que seja um retrato da localização dos estabelecimentos comerciais no ano de 1902 em Santa Maria, nos ajuda a compreender o posicionamento da Rua Dr. Bozano. Primeiramente é preciso contextualizar as formas de nomeação dessa via, que foi conhecida por três nomes ao longo da história: chamava-se Rua Pacífica, mais tarde passou a ser conhecida como Rua do Comércio e só em 1925 recebeu a denominação de Rua Doutor Bozano (atualmente a primeira quadra dessa rua é denominada “Calçada Salvador Isaia”)²⁷⁵. Farret (2023) destaca as três principais ruas de Santa Maria nesse período: a Rua do Acampamento, a Rua do Comércio (Rua Doutor Bozano) e a Avenida Progresso (atual Avenida Rio Branco). Ainda em 1902 era possível reconhecer a importância da primeira quadra da Rua do Comércio (Doutor Bozano) – assinalada em vermelho por mim - para o comércio da cidade. Nessa região concentrava-se o maior número de estabelecimentos comerciais e, por conseguinte, o fluxo de pessoas e veículos. Portanto, proibir o trânsito de automóveis e carros de tração animal nessa localidade seria uma tentativa de reorganizar o espaço urbano de Santa Maria, o que acabou sendo visto com resistência tanto pelos trabalhadores dos transportes, como pelos comerciantes que se utilizavam dos serviços dos transportadores da cidade.

A greve dos chauffeurs de Santa Maria não durou muito tempo, no dia seguinte uma nova nota no Jornal *Correio da Serra* retratava o término da greve, na qual com letras em destaque dizia: “O sr. Intendente, desmoralizando ao inspetor de veículos, mandou sustar a ordem absurda”²⁷⁶. Mais uma vez é possível observar que o conflito tinha caráter pessoal e fazia parte da tensão que existia entre os trabalhadores e o inspetor de veículos Admar Rocha. Essa mesma nota no jornal ressaltava que atendendo ao pedido dos chauffeurs o intendente mandou suspender imediatamente a ordem do inspetor de veículos que vedava aos chauffeurs o acesso à portaria da viação férrea, onde desembarcavam os passageiros. Entretanto, mesmo obtendo uma ordem verbal do inspetor Admar Rocha, de que estava suspensa a normativa imposta pelo mesmo, os chauffeurs exigiram uma retratação pública vinda diretamente do inspetor, com o objetivo de desmoralizá-lo. Porém, os trabalhadores não conseguiram suspender o decreto que impedia o trânsito de veículos na primeira quadra da Rua Doutor Bozano:

[...] Resta agora que o sr. Celso Penna de Moraes atenda aos reclamos dos srs. Chauffeurs, do comércio da primeira quadra da rua do Comércio e de Santa Maria

²⁷⁵ Rua Doutor Bozano. Disponível em: <http://web2.santamaria.rs.gov.br/arquivohistorico/sistema_descricao_documental/index.php/xb40l;dc?sf_culture=es> , acesso em: 25/11/2023.

²⁷⁶ *Correio da Serra*, 23 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

em peso, levando a “interdição” que s.s, talvez num momento de inflexão fez pesar sobre aquela rua.

O senhor intendente deve transigir, fazendo a vontade ao Povo que dignamente governa, até mesmo em benefício à tranquilidade de Santa Maria²⁷⁷.

Os chauffeurs apelavam para que fosse cumprida a vontade do Povo, entretanto a Intendência Municipal continuou irredutível a essa medida que permanece até os dias atuais.

O segundo ano de funcionamento da União Beneficente dos Chauffeurs foi conturbado. Criada enquanto uma entidade de caráter beneficente, com objetivo de proteger mutualmente seus sócios, aquela sociedade levava a cabo a defesa dos interesses daquela categoria de trabalhadores. Entretanto, por mais que a pauta da interdição do trânsito na primeira quadra da Rua Doutor Bozano fosse extremamente importante para os chauffeurs, a entidade adotou medidas conciliatórias através do diálogo com a Municipalidade, o que não obteve resultados. A parede iniciada no dia 21 de Setembro e finalizada no dia 23 expunha a principal divergência entre a União Beneficente dos Chauffeurs daqueles que adotavam uma perspectiva mais radical - a greve para a entidade não era uma saída plausível, pois representava a ruptura de uma ordem e de uma imagem positiva construída por aqueles sujeitos a tanto custo. Consequentemente, uma cisão entre os chauffeurs de Santa Maria foi inevitável e com essa cisão houve diálogos para a criação de uma nova sociedade:

**Sociedade Internacional de Chauffeurs
Vai ser fundada nesta cidade**

Numeroso grupo de sócios da União Beneficente de Chauffeurs, desgostosos com a última decisão dessa sociedade que revogou o seu ato relativo ao tráfego de veículos pela primeira quadra da Rua do Comércio, está empenhado em fundar nessa cidade uma nova associação de classe que se denomina Sociedade Internacional de Chauffeurs.

Nesse sentido já se realizaram diversas reuniões sendo todas com máximo êxito Segundo estamos informados, os organizadores da nova sociedade pretendem dentro de poucos dias levar a efeito uma desta campestre onde serão explicados, de público, os fins e os motivos da sua organização²⁷⁸.

Pelo que tudo indica a diretoria da União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria, cedeu à Intendência Municipal e retirou o ato que exigia a volta do tráfego de veículos na primeira quadra da Rua Doutor Bozano, ou Rua do Comércio, como era popularmente conhecida. Tal decisão vai de encontro ao que os chauffeurs vinham lutando durante pelo menos dois meses. O ressentimento pode ter sido ocasionado pela falta de apoio da entidade à greve, derivado do conflito de interesses que existia entre os membros da diretoria, que não

²⁷⁷ *Correio da Serra*, 23 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

²⁷⁸ *Sul Brasil*, 08 de Novembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

pertenciam à classe trabalhadora, com os interesses dos chauffeurs profissionais. A notícia ressalta que um numeroso grupo de chauffeurs *desgostosos* com a União Beneficente dos Chauffeurs estava em tratativas para a criação de outra entidade de classe, aqueles trabalhadores obtiveram, de acordo como jornal, o máximo êxito nas reuniões empreendidas. Não tive acesso a mais informações sobre essa nova sociedade de chauffeurs, por isso desconheço os fins e os motivos da sua criação, mas isso não nos impede de realizar algumas reflexões, como compreender aquela nova associação como fruto da mobilização dos trabalhadores e não das classes proprietárias.

A crise que se instaurou internamente na União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria fez com que no dia 1º de Novembro de 1927 o presidente da organização Geraldo Machado de Oliveira renunciasse ao cargo, visto o descontentamento dos sócios, principalmente os chauffeurs profissionais, diante das decisões tomadas pela entidade²⁷⁹. O jornal *Sul Brasil* anunciava no dia 13 de Dezembro de 1927 a eleição para o preenchimento de vários cargos da diretoria da União Beneficente dos Chauffeurs em virtude da renúncia de seus membros²⁸⁰. Numa assembleia extraordinária realizada no dia 11 de Dezembro, houve a substituição feita por aclamação geral do novo quadro da diretoria da sociedade, sendo empossados os seguintes membros: Luiz Pereira da Silva, presidente; Elizeu Nazario Lucas, secretário-adjunto; Paulo Corporati e Conceição Corrêa, fiscais e José F. Pires, da comissão de sindicância.

Vários membros da antiga diretoria da associação renunciaram ao cargo: o presidente Geraldo Machado, o vice-presidente Raphael Corrêa, o primeiro e o segundo secretário, Olavo Brenner e Hernani Nerva. Ou seja, a mesa diretora que outrora era composta por profissionais liberais e comerciantes, foi completamente renovada pelos trabalhadores dos transportes. Todos os membros da nova diretoria empossada no dia 11 de Dezembro de 1927 eram chauffeurs profissionais, condutores de carros de praça. A greve e a crise instaurada na sociedade serviram para que os trabalhadores tomassem as rédeas da organização. A partir daquele momento os quadros da diretoria que tive acesso foram compostos majoritariamente por trabalhadores, sendo possível verificar a presença de chauffeurs negros, entre eles: Manoel Ignácio Rodrigues e Nicanor Ignácio dos Santos. Suas trajetórias serão analisadas a seguir.

²⁷⁹ *Sul Brasil*, 2 de Novembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Anhanha Lima.

²⁸⁰ *Sul Brasil*, 13 de Dezembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Anhanha Lima.

4.4 Experiências fragmentadas

Até o presente momento analisamos algumas experiências individuais e coletivas de trabalhadores brancos e negros no setor de transportes urbanos. Essas experiências diziam respeito ao cotidiano do trabalho, às relações sociais e arranjos familiares, conflitos e as inserções daqueles sujeitos nas diferentes formas de associativismo. Agora, portanto, continuaremos a focar nessas facetas das vivências daqueles trabalhadores, mas direcionando nossos olhares para sujeitos específicos, o que, de certa forma, nos ajudará a compreender movimentos comuns ligados à batalha pela sobrevivência no início do século XX.

As fontes utilizadas continuarão sendo as mesmas: jornais, processos criminais, documentação da intendência municipal e etc. Pequenos fragmentos que serão costurados, remendados e ajustados para que possamos atribuir significado e reconstruir modestas partes das complexas experiências daqueles trabalhadores. A microhistória com o método onomástico serviu como importante via para acessarmos as trajetórias daqueles trabalhadores, obviamente minha pretensão aqui não é reconstruir trajetórias complexas repletas de nuances, informações, detalhes, pois não seria esse o objetivo e nem mesmo teria fôlego para tal empreitada. O objetivo é reduzir ainda mais a nossa escala de análise para que possamos visualizar com mais nitidez o entrelaçamento de categoriais analíticas importantes para esse estudo: as masculinidades, a raça e classe.

Maurizio Gribaudo (2021) em um ensaio que trata sobre quatro trajetórias operárias na França do século XIX, destaca a experiência individual como “parte indissociável de um contexto que permitiu, acima de tudo, destacar a natureza pluridimensional do espaço social”²⁸¹. Segundo o autor, as vivências desses indivíduos se inserem e ganham significado dentro de um contexto social onde são interpretadas maneiras específicas de mesclar símbolos, memórias e expectativas. Gribaudo vê a França do século XIX como um espaço no qual coexistem e se sobrepõem diversas sociedades e a partir dessa ótica podemos enxergar o Brasil do século XX:

Não se trata, evidentemente, de sociedades claramente estruturadas, para as quais podemos traçar fronteiras definidas, mas sim, de zonas em que se consolidam experiências. Tais zonas estruturam e hierarquizam, de maneira forte, a sociedade, visto que elas orientam e controlam frequentemente importantes recursos econômicos e institucionais. Porém, ao mesmo tempo, elas parecem instáveis e em contínua redefinição, exatamente porque são estruturadas e reproduzidas pelas formas com as quais os indivíduos têm de experimentá-las, na dinâmica das ações sociais.

²⁸¹ *Op. Cit.* p. 162.

Por essa ótica, fica claro que o percurso individual aparece não tanto como uma trajetória mais ou menos linear de um conjunto compacto, mas como uma série de deslocamentos e de reajustes de um enorme emaranhado de relações, experiências, lembranças e imagens aglutinadas ao redor de um ponto de uma dessas zonas sociais. Esse emaranhado possui nós que se reproduzem ou tendem a reproduzir-se ao longo dos movimentos migratórios, englobando novos elementos, readaptando-os à própria lógica e transformando-se, todavia, por meio dessas mesmas dinâmicas (GRIBAUDI, 2021, p. 162-163).

Como foi assinalado por Gribaudi, os percursos individuais que exploraremos a seguir não se tratam de trajetórias lineares, mas serão muito mais como emaranhados de relações sociais que se construíram ao redor dessas zonas sociais estabelecidas por aqueles sujeitos. Como foi prometido, iniciaremos nosso *percurso* com dois trabalhadores, cujas trajetórias giram em torno da relação entre as diferentes formas de associativismo.

4.4.1 *Nosso nome do meio é Ignácio: os trabalhadores Manoel Ignácio Rodrigues e Nicanor Ignácio dos Santos*

Assim como a *gente de Felisberta* estudada por Rodrigo Weimer (2013) a herança nominal dos *Ignácios* também fez-se presente na trajetória de Manoel Ignácio Rodrigues. Nascido na cidade de Santa Maria no ano de 1883, Manoel era filho de Domingos Ignácio Rodrigues e de Maria Domingas Rodrigues, carregou consigo, herdado de seu pai, o nome Ignácio, que passaria adiante para seu filho João Ignácio Rodrigues²⁸². Foram poucos os vestígios encontrados acerca das experiências de Manoel Ignácio Rodrigues, entretanto aquilo que foi localizado nos ajuda a compreender as suas relações sociais enquanto trabalhador negro no pós-Abolição santa-mariense.

Manoel Ignácio Rodrigues apresentou-se juntamente com sua noiva Reinalda de Oliveira Camargo no dia 13 de Junho de 1910, no Júri de Casamentos da cidade de Santa Maria para unirem-se em matrimônio. Na época Manoel possuía 27 anos e não declarou a sua profissão. Reinalda tinha 23 anos de idade, declarou ser costureira e ser filha de Serafim Camargo e Ana de Oliveira Camargo, ambos já falecidos.

Alguns elementos sobre o cotidiano do trabalho de Manoel Rodrigues puderam ser resgatados graças aos serviços que ele prestou para a Intendência Municipal. No dia 23 de Julho de 1913, Manoel Ignácio Rodrigues, atuando como boleiro, recebeu a quantia de 2.000 réis pelos serviços desempenhados na condução de Ignácio Valle Machado, a serviço da

²⁸² Óbito. João Ignácio Rodrigues, 1925. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Intendência Municipal, pelas ruas de Santa Maria²⁸³. Em Setembro de 1914 novamente os serviços do boleiro foram requisitados, não para conduzir autoridades municipais, mas sim para a condução de um ferido na Villa Operária Brasil para o Hospital de Caridade pago pela Assistência Pública²⁸⁴. Em fevereiro de 1917, Manoel Rodrigues foi pago para transportar uma “indigente” de nome Adelia Aud para o Hospital de Caridade em razão de ferimentos ocasionados na “rua do carrapicho”. Numa pesquisa nominal no banco de dados do livro de entrada dos pacientes do Hospital de Caridade, gentilmente cedido pela pesquisadora Gabriela Rotilli dos Santos, encontrei a entrada de Adelia no hospital. Ela foi descrita como branca, com 20 anos de idade, casada e de nacionalidade Síria, teria adentrado no hospital com “ferimentos nas palmas das mãos”²⁸⁵.

Em março de 1917, novamente o boleiro foi requisitado para atender a duas corridas para a “assistência pública”²⁸⁶. Em abril de 1920, Manoel foi solicitado para realizar uma corrida com o Intendente Municipal e o engenheiro “para a inspeção dos serviços municipais”²⁸⁷, nesse mesmo mês Rodrigues prestou um serviço na estação férrea, conduzindo de lá o deputado estadual Dr. João Simplício Alves dos Santos²⁸⁸. Por fim, o último recibo de pagamento que encontrei em nome de Manoel Ignácio Rodrigues foi o serviço prestado para a assistência pública na “condução do ferido Anaurelino José, da Rua Venâncio Aires para a Intendência Municipal e desta para o Hospital de Caridade”²⁸⁹, junto com o ferido estavam um praça, um médico e o delegado de polícia.

Todos esses vestígios nos indicam os caminhos percorridos por Manoel enquanto boleiro pelas ruas de Santa Maria. Ele transitava entre diversas camadas sociais da cidade, seja na condução de autoridades municipais e até mesmo estaduais, como o deputado João Simplício, ou no transporte de populares para o hospital e para a Intendência em razão dos

²⁸³ Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida com o Sr. Ignácio Valle Machado. 1913. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 24.

²⁸⁴ Recibo. Foi pago a quantia de \$3.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida para assistência pública na condução de um ferido da Vila Brasil para o Hospital de Caridade. 1914. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

²⁸⁵ Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida para assistência pública na condução de uma indigente de nome Adélia Aud. 1917. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 32.

²⁸⁶ Recibo. Foi pago a quantia de \$3.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues por duas corridas para a assistência pública. 1917. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 30.

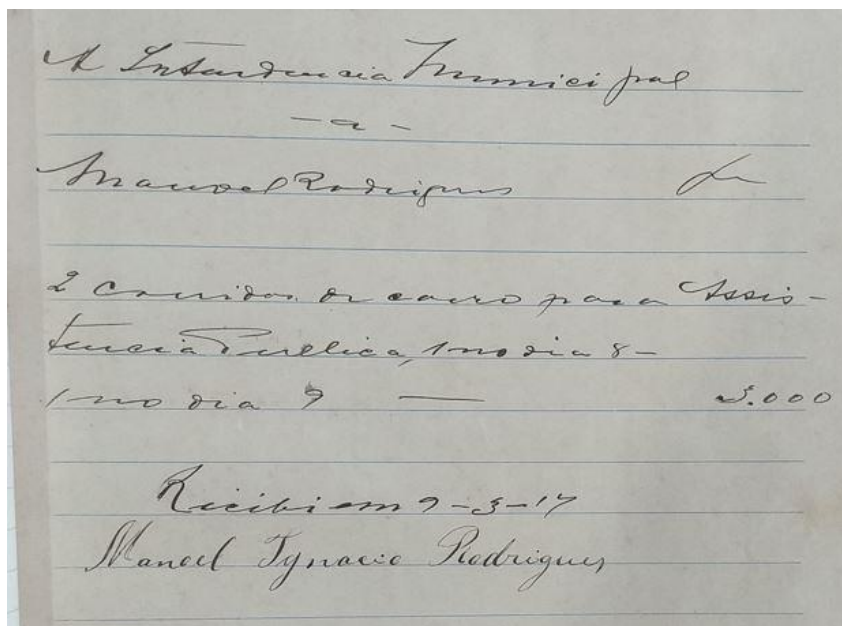
²⁸⁷ Recibo. Foi pago a quantia de \$5.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida com o Intendente Municipal e o engenheiro para a inspeção dos serviços municipais. 1920. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 44.

²⁸⁸ Recibo. Foi pago a quantia de \$8.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida em razão do desembarque do deputado João Simplício. 1920. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 48.

²⁸⁹ Recibo. Foi pago a quantia de \$10.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida para assistência pública na condução do ferido Anaurelino José, de uma praça, do médico e do delegado. 1921. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 50.

conflitos estabelecidos pelos mesmos. Podemos concluir, levando em consideração as fontes que iremos apresentar em seguida, que Manoel era um sujeito estimado em Santa Maria e tinha em suas redes de contado sujeitos das mais variadas classes sociais. Abaixo reproduzirei um dos recibos assinados por Manoel Ignácio Rodrigues.

Imagem 24: Recibo assinado pelo boleiro Manoel Rodrigues -1917



Fonte: Fundo da Intendência Municipal. Caixa 30. Tomo 169. 1917. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria (AHMSM).

Por mais que os recibos emitidos pela Intendência Municipal apresentassem poucas informações, através deles conseguimos retirar vários elementos importantes, como o valor das corridas, a finalidade delas e a assinatura do trabalhador. Esse último elemento pode ser um forte indicativo de alfabetização, ainda que restrito, conforme as discussões que realizamos nesse capítulo.

Sobre os serviços desempenhados pelos trabalhadores dos transportes no âmbito da assistência pública, verificamos que dos 607 recibos de serviços prestados por carroceiros, boleiros e chauffeurs, 98 tinham como finalidade serviços relacionados à assistência pública, ou seja, 16% das corridas realizadas entre 1913 a 1921. Alguns exemplos desses serviços foram a corrida feita pelo boleiro Marcelo Barriero em dezembro de 1914, na condução de

“uma criança queimada para o Hospital”²⁹⁰ ou o serviço feito pelo carroceiro Manoel Cardoso em julho daquele mesmo ano, no qual o carroceiro conduziu dois cadáveres para o Hospital a pedido da Assistência Pública²⁹¹.

A condução de doentes, feridos, indigentes e cadáveres estavam dentro do leque de serviços oferecidos por aqueles trabalhadores e que eram custeados pela Intendência Municipal. Mas o que seria a Assistência Pública de Santa Maria? Daiane Rossi (2019) ao estudar a assistência à saúde e à pobreza em Santa Maria nos primeiros anos do século XX expõe o processo de consolidação de projetos voltados à assistência pública que começaram a serem implementados no Rio Grande do Sul durante a Primeira República. A autora destaca com base em obras de médicos higienistas da época, o enfoque que era dado para o recolhimento de loucos, feridos e cadáveres das vias públicas por meio do trabalho de carroceiros e cocheiros que ajudavam na manutenção da ordem pública.

Segundo os relatórios do serviço geral da assistência pública de Porto Alegre, desde maio de 1898 até junho de 1909, houve um total de 21.362 ocorrências, sendo que os chamados mais recorrentes foram os: recolhimentos à residências, seguido pelos acidentes em vias públicas, consulta nos postos, socorridos e recolhidos ao hospital por moléstia comum e verificações de óbitos nos necrotérios (ROSSI, 2019, p. 161 - 162). Em Santa Maria a assistência pública da cidade era levada a cabo principalmente pelo Hospital de Caridade, esse, por conseguinte recebia verbas da intendência e desempenhava diversas funções como essas expressas no primeiro relatório do Hospital datado no ano de 1904:

Em retribuição dos auxílios que recebe do município, o Hospital tomou a si todo o serviço de assistência pública. Assim é que nos casos de ferimentos e outros acidentes de rua, a polícia limita-se a transmitir pelo telefone o competente aviso e o Hospital faz transportar o ferido em padiola, presta-lhe os socorros de que carece, recolhe-o em suas enfermarias e, por fim, dá-lhe alta curados, se a moléstia se termina bem, ou faz-lhe o enterro se a terminação é fatal. Se o acidente ocasiona morte imediata do paciente, o cadáver é recolhido ao necrotério por um processo semelhante, autopsiado, se é caso disso, e, por fim, sepultado sem maior incomodo nem despesa para o Município ou para o Estado. O Hospital encarrega-se também, gratuitamente, do enterro dos indigentes que morrem em domicílio (HOSPITAL DE CARIDADE DE SANTA MARIA, 1904, p. 15 *apud* ROSSI, 2019, p. 164).

Não fica expresso se o serviço de recolhimento de doentes, cadáveres e acidentados era realizado por meios próprios do Hospital ou se era solicitada a mão de obra de terceiros. Acredito, com base nas fontes analisadas, que havia tanto um meio de transporte próprio do

²⁹⁰ Recibo. Foi pago a quantia de \$4.000 réis para o boleeiro Marcelo Barriero pela corrida para assistência pública na condução de uma criança queimada para o Hospital de Caridade. 1914. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

²⁹¹ Recibo. Foi pago a quantia de \$10.000 réis para o carroceiro Manoel Cardoso pela condução de dois cadáveres para o Hospital de Caridade. 1914. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

Hospital para o recolhimento daquelas pessoas, como também o serviço de trabalhadores particulares pago não pelo Hospital de Caridade, mas pela própria Intendência, como nos indicam os recibos encontrados.

Mais uma vez as fontes destacam a ampla atuação dos trabalhadores dos transportes urbanos, entre eles nosso personagem Manoel Ignácio Rodrigues.

Há um intervalo de três anos em que não localizamos o boleiro na documentação histórica, que reaparecerá em 1924 no livro de matrículas dos chauffeurs como condutor de dois automóveis: o de número 87 e do número 96, ambos de sua propriedade.

Imagem 25: Fotografia de Manoel Ignácio Rodrigues – 1924



Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Manoel Ignácio Rodrigues foi o único chauffeur negro localizado no livro de matrículas que era proprietário de não somente um, mas dois automóveis. A sua atuação de pelo menos 10 anos como trabalhador do setor de transporte da cidade fez com que diante das transformações sociais e tecnológicas ele buscasse outra modalidade de trabalho naquele setor e se tornasse chauffeur, como muitos outros trabalhadores fizeram.

Apenas um filho de Manoel e Reinalda foi localizado, João Ignácio Rodrigues que herdou de seus antepassados o nome do meio “Ignácio”. João nasceu no dia 30 de março de 1912, quem compareceu no cartório de registro civil foi seu próprio pai Manoel Rodrigues, que declarou ser de profissão jornalista²⁹². Contudo, 13 anos após seu de nascimento João

²⁹² Nascimento. João Ignácio Rodrigues, 30 de março de 1912. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Ignácio foi vítima de tuberculose e acabou falecendo no dia 7 de outubro de 1925²⁹³. Quem compareceu no cartório para atestar a morte de João foi o chauffeur Viriato de Castro Gomes, colega de profissão de Manoel, que se incumbiu dessa tarefa num momento tão delicado na vida do chauffeur, já que além de perder seu filho ele havia perdido sua esposa um ano antes²⁹⁴.

As relações familiares entre Manoel Ignácio Rodrigues com outros transportadores também podem ser observadas. Rodrigues possuía laços familiares com o carroceiro e frequentador do Clube União Familiar, Antônio Camargo²⁹⁵, sendo que esse era sobrinho de Reinalda Camargo, esposa de Manoel. Reinalda era irmã de João Florêncio Camargo, pai de Antônio, que foi casado com Lucrecia da Silva, filha de Rafael José da Silva²⁹⁶ (ex-escravizado e membro diversas associações negras de Santa Maria, dentre elas a Irmandade do Rosário). Além disso, Rafael José da Silva era pai de Augusto José da Silva, carroceiro e frequentador do Clube União Familiar e de Lúcio José da Silva, chauffeur, frequentador do Clube União Familiar e fundador de outra associação negra, a Sociedade Recreativa Floresta Aurora de Santa Maria, na qual o mesmo constava como fiscal na primeira diretoria em 1920²⁹⁷. Ou seja, Manoel era tio de Antônio Camargo, que era primo de Lúcio e Augusto José da Silva, todos trabalhadores negros do setor de transportes urbanos, gestores e frequentadores de organizações negras da cidade, pertencentes à primeira e à segunda geração de nascidos em “liberdade”.

Essa complexa rede de trabalhadores e trabalhadoras negras perpassavam as relações familiares constituídas no pós-Abolição de Santa Maria. Reinalda de Oliveira Camargo, esposa de Manoel Ignácio Rodrigues, também era irmã de Geraldo de Oliveira Camargo, esse, era genro de João Jacintho e cunhado de Oswaldo Jacintho e Apparício Jacintho, que foram localizados nas folhas de pagamento da Intendência Municipal operando como carroceiros nas turmas de conserva da cidade, ou seja, eram os trabalhadores que cuidavam da manutenção das estradas, pontes, da limpeza urbana, assim como a construção e calçamento das vias.

A trajetória de João Jacintho encontra-se nas fronteiras da escravidão e do pós-Abolição. João era filho de Romana (1837-1919), que de acordo com Franciele Oliveira (2023) foi escravizada por Basílio Garcia da Rosa e Candida Damázia dos Santos Garcia na

²⁹³ Óbito. João Ignácio Rodrigues, 8 de outubro de 1925. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

²⁹⁴ Não encontramos o registro de óbito de Reinalda de Oliveira Camargo, contudo no livro de matrículas dos trabalhadores do setor de transporte o estado civil de Manoel Ignácio Rodrigues estava descrito como “viúvo”.

²⁹⁵ Ver Franciele Oliveira (2017).

²⁹⁶ Sobre Rafael José da Silva, ver Ênio Grigio (2016) e Franciele Oliveira (2017).

²⁹⁷ *A Federação*, 21 de Fevereiro, 1920. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

cidade de São Borja no Rio Grande do Sul. Romana, segundo Oliveira, teve quatro filhos, sendo que um deles foi João Jacintho, nascido em 1858²⁹⁸. Após a morte de Basílio Garcia da Rosa em 1870, Candida e suas filhas realizaram a partilha da herança delegada pelo marido e migram para Santa Maria. Romana e seus filhos foram levados para aquela nova cidade, contudo serviram em casas diferentes:

Até 1875, o filho João foi propriedade da herdeira Maria Basília Garcia da Rosa, casada com o capitão e agrimensor alemão Otto Brinckmann (1826-1903). Até que em 17 de agosto daquele ano, foi vendido pelo alto valor de um conto e duzentos mil réis para Jacob Adamy Filho. Na ocasião da venda, João foi designado como de profissão “marceneiro”, com “boa aptidão para o trabalho”, com 18 anos, “preto” (OLIVEIRA, 2023, p. 210).

Na cidade de Santa Maria, Romana conviveu com outras comunidades cativas e relacionou-se com o africano José Maria, que foi alforriado em 1870 pela senhora Margarida Niederauer, após pagar a quantia de um conto e oitocentos mil réis²⁹⁹. José Maria assumiu o sobrenome senhorial sendo possível encontrá-lo pela alcunha de José Maria Niederauer, já Romana adotou, segundo Franciele Oliveira, outras práticas nominativas aparecendo enquanto Romana Antônia Maria José e Romana Maria Niederauer. João Jacintho também assumiu em liberdade diferentes formas nominativas, sendo possível encontrá-lo tanto como João Jacintho, João Jacintho da Silva ou João Jacintho Garcia, utilizando nessa última forma o sobrenome senhorial.

Na época em que João trabalhava nas turmas da conserva da cidade juntamente com seus filhos, como carroceiros, ele possuía 62 anos de idade e havia constituído uma numerosa família. Suas experiências durante o período da escravidão e no pós-Abolição foram perpassadas pela manutenção dos laços familiares constituídos no cativo e pelo trabalho, tanto como marceneiro, como por carroceiro, guardando completa relação entre um e outro, já que os conhecimentos na marcenaria eram importantes para a manutenção das carroças.

A trajetória de Manoel Ignácio Rodrigues confunde-se com outros tantos trabalhadores que guardam relações diretas com o período da escravidão. Esses fios que conectam aqueles sujeitos ao Brasil escravista são tênues, muitas vezes difíceis de serem acessados, mas importantes para a compreensão das vivências daqueles que se encontravam na corda bamba da escravidão e da liberdade. Reconstruir essas genealogias e estabelecer as conexões é extremamente importante para que possamos reconhecer a constituição de uma classe trabalhadora do início do século XX construída por egressos da escravidão e seus descendentes, sujeitos que não desapareceram com o assinar da lei áurea.

²⁹⁸ *Op. Cit.* p. 209.

²⁹⁹ *Ibidem.*

No dia 8 de agosto de 1927, o chauffeur Eduardo Edigaray compareceu no cartório de registro civil de Santa Maria exibindo atestado do Doutor Valentim Fernandes, no qual atestava o óbito de Manoel Ignácio Rodrigues, residente na Rua Treze de Maio, com cinquenta anos de idade, de cor preta e chauffeur³⁰⁰. Manoel falecera por “pneumonia dupla” às vinte horas do dia anterior em sua residência, quem se incumbiu pelo registro de seu óbito novamente foi um colega de profissão. Os custos do seu funeral foram pagos pela União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria, entidade na qual era sócio e uma personalidade muito estimada, como é possível perceber através do seu obituário publicado no *Jornal Correio da Serra*, na edição do dia 9 de agosto de 1927:

Após rápida moléstia faleceu nesta cidade o chauffeur Manoel Rodrigues, nosso ardoroso companheiro de causa. Homem humilde e de côr, era, no entanto, extraordinariamente popular e grandemente estimado. E nem podia deixar de ser assim, pelas suas belas qualidades de caráter e pelos seus elevados dotes de honradez e trabalho. A prova disto, tivemos nas cerimônias de seu sepultamento, as quais foram acompanhadas por pessoas de todas as classes sociais, formando no cortejo 32 automóveis e alguns carros de praça. Sobre o seu ataúde, além de inúmeras coroas inclinavam-se, envoltos em crepe, os estandartes das sociedades União Beneficente de Chauffeurs, União Beneficente 1º de Janeiro e Sociedade 28 de Setembro.

Sinceros pêsames³⁰¹.

A nota publicada pela União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria destacava Manoel Ignácio Rodrigues como um companheiro da causa dos chauffeurs santa-marienses, além dos seus *dotes de honradez e trabalho*. Manoel era um “*homem humilde e de côr*”, mas “*extraordinariamente popular e grandemente estimado*”, é interessante perceber como mesmo numa homenagem *post-mortem* o racismo é revelado de forma sutil, mas que não pode ser ignorado. Ser “humilde”, mas principalmente ser “de cor” era o completo oposto, no pensamento da época, de ser “extraordinariamente popular e grandemente estimado”. Entretanto, Rodrigues conseguia congregiar esses opostos, tanto que foi capaz de unir “pessoas de todas as classes sociais” num cortejo de 32 automóveis e alguns carros de praça que parou o trânsito da cidade.

O jornal ainda destacou que sobre o ataúde do chauffeur Manoel Rodrigues estavam inúmeras coroas de flores e os estandartes das associações das quais ele fazia parte, como a União Beneficente dos Chauffeurs, a União Beneficente 1º de Janeiro e a Sociedade 28 de Setembro. Essa descrição carregada de simbolismo nos ajuda a compreender a inserção de Manoel em diferentes associações durante a sua vida. A União Beneficente dos Chauffeurs, como já foi abordada nesse capítulo, era uma sociedade de classe que tinha como objetivo

³⁰⁰ Óbito. Manoel Ignácio Rodrigues, 8 de Agosto de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

³⁰¹ Correio da Serra, 9 de Agosto de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

congregar os trabalhadores do setor de transportes, assim como socorrê-los mutualmente, essa entidade encarregava-se também de levar a cabo as principais demandas daquela categoria. Mas, a militância de Manoel Ignácio Rodrigues não estava ligada apenas a sua relação com o trabalho, mas sim voltada para o associativismo negro.

Rodrigues foi um dos fundadores da Sociedade 28 de Setembro de Santa Maria, como foi possível perceber através do ofício enviado para a Intendência Municipal no dia 21 de agosto de 1913, o qual anunciava a fundação da sociedade, “cujo fim seria comemorar a obra do imortal Rio Branco”³⁰². Tal entidade foi criada em alusão à Lei do Ventre Livre, promulgada em 28 de Setembro de 1871, que “tornava livre os nascidos de mães cativas a partir daquela data, ainda que fossem obrigados a trabalhar até os 21 anos sob o regime de tutelas” (GRIGIO *et al* , 2020, p. 24).

A diretoria da sociedade era composta por Manoel Pereira de Moura, como presidente; Nilo de Medeiros, vice-presidente; Turíbio Machado, primeiro secretário; Rogério Prestes, segundo secretário; Manoel Ignácio Rodrigues, tesoureiro; José Carlos Salles, orador; Manoel Olegário Campos, diretor e Tude Ennes da Silva como fiscal. Localizei o fiscal Tude Ennes da Silva na tese de Franciele Rocha de Oliveira (2023), sendo eles um dos nascidos de ventre livre analisados pela autora³⁰³. O presidente Manoel Pereira de Moura foi um dos fundadores da Sociedade Treze de Maio, criada em 1903. Ele figurava como vice-presidente da entidade no momento da sua criação³⁰⁴. Lembrando que essa era uma organização que congregava um importante número de carroceiros e boleiros, como foi indicado no quadro 3. A hipótese levantada é que Manoel Ignácio Rodrigues também foi um dos nascidos do ventre livre, contudo careço de comprovação documental para embasar essa afirmação.

Foi possível compreender o envolvimento de Manoel Ignácio Rodrigues com uma comunidade negra local ativa, no que diz respeito ao desenvolvimento de formas associativas que tinham objetivos diversos, mas que iam em direção de um único horizonte: a busca pela cidadania naquela sociedade marcada pelo racismo. A trajetória de Manoel não foi algo excepcional, trouxe consigo elementos importantes para a compreensão das vivências de outros trabalhadores comuns, que tiveram suas experiências marcadas pela tonalidade da sua tez.

Agora é o momento de partirmos para a história de outro Ignácio.

³⁰² Fundo da Intendência Municipal. Caixa 20, Tomo 104. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, encontrado por Ênio Grigio.

³⁰³ OLIVEIRA, 2023, p. 433.

³⁰⁴ Acervo do Arquivo do Museu Treze de Maio. Sociedade Treze de Maio. Livro de Atas n.1, 1903-1914.

No dia 24 de Abril de 1923, Nicanor Ignácio dos Santos apresentou-se no Juízo da Providência e de Casamentos de Santa Maria, juntamente com sua noiva Mathilde dos Santos. Nicanor, segundo as informações da sua habilitação de casamento, era de profissão boleeiro, nascido em São Vicente, no Rio Grande do Sul, em 21 de Abril de 1888, filho natural de Júlia Prates. A noiva Mathilde era doméstica, nascida em Santa Maria, no dia 6 de Março de 1898, filha legítima de Camillo dos Santos e Augusta Camilla dos Santos - ambos os noivos eram analfabetos³⁰⁵. Dentre as testemunhas estavam três boleeiros negros, seus colegas de profissão Antão Glória, sócio da Sociedade Treze de Maio³⁰⁶, Antero Rodrigues e o já conhecido por nós Manoel Ignácio Rodrigues. Laços de amizade e convivência no cotidiano das ruas de Santa Maria impulsionaram essa escolha o que demonstra as conexões entre aqueles trabalhadores.

A relação de Nicanor com o setor de transportes urbanos é bem semelhante à de Manoel Rodrigues. Os dois trabalhadores oscilaram entre o trabalho com os carros de tração animal e os automóveis, sendo possível encontrar Nicanor tanto como boleeiro e como chauffeur. Um pouco das suas atividades enquanto boleeiro puderam ser resgatadas graças aos recibos emitidos pela Intendência Municipal que descrevem os serviços realizados pelo trabalhador. Na noite do dia 3 de maio de 1913, Nicanor foi chamado para “realizar uma corrida com urgência” a fim de transportar o Subintendente de Santa Maria³⁰⁷. O recibo não explicita para qual local o passageiro foi levado e que tipo de urgência era aquela, mas como é possível perceber através da análise dessas fontes, aqueles trabalhadores transportavam autoridades municipais no desempenho das suas funções, inclusive em ocorrências policiais.

Outra chamada foi realizada, contudo em junho de 1915, na qual Nicanor foi solicitado para realizar “um serviço de carro com o Dr. Torres para a assistência pública”. Alfredo Torres, mais conhecido na documentação como “Dr. Torres”, era de acordo com Daiane Rossi (2012), o Inspetor de Higiene Municipal de Santa Maria³⁰⁸, o localizamos também trabalhando como médico no Hospital de Caridade³⁰⁹. Encontrei trinta chamadas as quais Alfredo Torres figurava como passageiro, essas corridas tinham como objetivo a averiguação de óbitos, autos de corpo de delito, além do atendimento a feridos. Todos esses

³⁰⁵ APERS. Habilitação de casamento de Nicanor Ignácio dos Santos e Mathilde dos Santos. Santa Maria, 1923.

³⁰⁶ Encontrei o nome de Antão Glória mencionado nas atas do Clube Treze de Maio/ Sociedade Treze de Maio, Livro de ATAS, 7 de Janeiro de 1914.

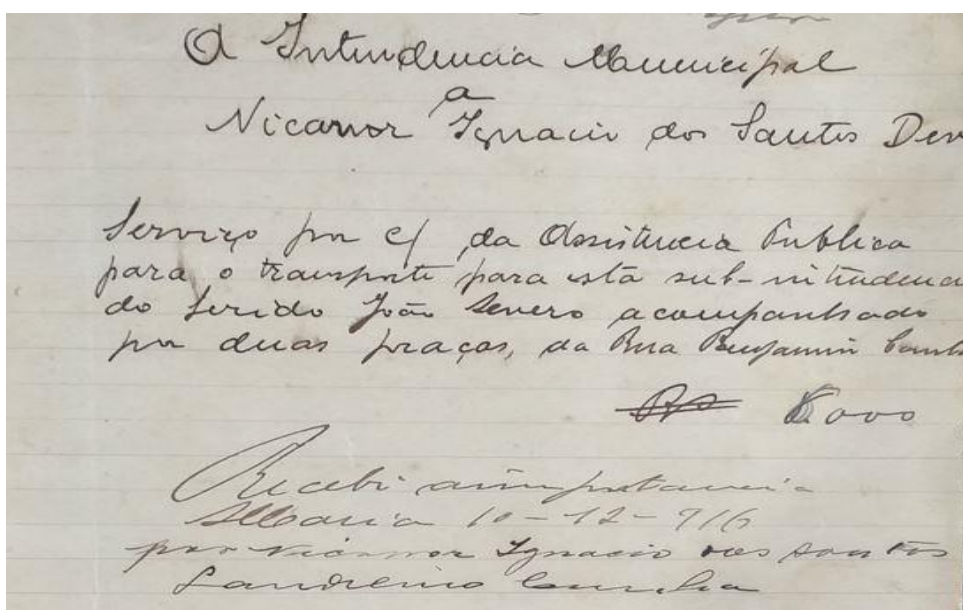
³⁰⁷ Recibo. Foi pago a quantia de \$8.000 réis para o boleeiro Nicanor Ignácio dos Santos para uma corrida de carro com o subintendente, numa chamada de urgência. 1913. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

³⁰⁸ Daiane Rossi, 2012.

³⁰⁹ Livro de Registro de Entrada de Pacientes do Hospital de Caridade de Santa Maria, nº 1 e 2, Arquivo do Hospital de Caridade. Gentilmente cedido pela pesquisadora Gabriela Rotilli dos Santos.

serviços eram levados a cabo pela assistência pública de Santa Maria, que agia através do trabalho dos carroceiros, boleiros e chauffeurs da cidade. O último recibo que tivemos acesso foi mais uma chamada da assistência pública em dezembro de 1916, que levava o “ferido João Severo e dois praças” para a Subintendência³¹⁰. O trabalho dos transportadores de Santa Maria ia muito além do simples transporte de passageiros, mas estava relacionada a toda uma lógica de funcionamento do próprio poder público municipal.

Imagem 26: Recibo de serviço realizado por Nicanor Ignácio dos Santos -1916



Fundo da Intendência Municipal. Caixa 30. Tomo 169. 1917. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria (AHMSM).

A experiência de Nicanor como boleiro e chauffeur nos faz refletir sobre a possibilidade daqueles trabalhadores operarem nessas diferentes modalidades concomitantemente. Ele foi encontrado trabalhando como boleiro anos de 1913, 1915, 1916 e 1923, porém um ofício mandado para a Intendência Municipal no dia 28 de junho de 1913, cujo remetente era o Major José da Costa Villar Filho, comandante do 7º Regimento de Infantaria de Santa Maria que dizia o seguinte:

Achando-se a 26 do corrente a banda de música deste Regimento tocando em frente ao Colyseu às 8 horas da noite, naquele local passara em carreira vertiginosa o automóvel nº 6 guiado pelo indivíduo Nicanor Ignácio dos Santos, que tocou-o por cima da banda de música determinando isso, que o mestre da música desse ligeiro salto, para livrar-se, talvez, da morte certa, ocasionando então a queda do seu instrumento-Bugle que ficou completamente inutilizado em vista de ter sido machucado pelas rodas daquele veículo. Nestas condições solicito vossas providências para que tal fato não venha a reproduzir-se³¹¹.

³¹⁰ Recibo. Foi pago a quantia de \$8.000 réis para o boleiro Nicanor Ignácio dos Santos para uma corrida de carro para levar o ferido João Severo e dois praças para o Hospital de Caridade. 1916. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

³¹¹ Ofício. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 20, Tomo 106. AHMSM.

Essa fonte foi analisada no capítulo 1 desse trabalho para destacar a maneira pela qual os cidadãos lidavam com a inserção dos automóveis no ambiente urbano, assim como os acidentes de trânsito que envolviam aqueles veículos e começaram a serem cada vez mais comuns nas ruas de Santa Maria naquele período. Nicanor surge guiando um automóvel em “vertiginosa carreira”, ele acaba perdendo o controle da direção e por pouco não vitimiza um dos integrantes da banda de música do 7º Regimento de Infantaria de Santa Maria. Como vimos no primeiro capítulo, os automóveis ainda eram uma assustadora novidade, sendo que o primeiro deles adentrou na cidade apenas no ano de 1909. Pode ser que aquele episódio foi a primeira vez que o Nicanor assumiu a direção de um *auto*, visto a imprudência e a falta de experiência na condução, ou que o mesmo operava em diferentes modalidades no setor de transportes.

Nicanor aparece em 1924 matriculado na Intendência Municipal como chauffeur de um “automóvel Ford de praça” cujo proprietário era Noemio Lemos³¹², é preciso lembrar que em sua habilitação de casamento em 1923, o trabalhador ainda se declarava enquanto boleiro. Nicanor, assim como seu amigo e colega de trabalho Manoel Ignácio Rodrigues, vendo as transformações no setor de transportes da cidade abandonou os veículos de tração animal e começou a operar como chauffeur.

Imagem 27: Fotografia de Nicanor Ignácio dos Santos – 1924



³¹² Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Em 1928, Nicanor Ignácio dos Santos apresentou-se no Juízo Distrital da Vara de Órfãos de Santa Maria, para requerer a tutela do menor Gumercindo. Através desse processo de tutela é possível adentrarmos em elementos das relações pessoais e afetivas do chauffeur que declarou-se como: “chauffeur, sem filhos e há 19 anos residente nesta cidade”³¹³. Nicanor requeria, diante da justiça, a tutela de Gumercindo, seu afilhado. O menor nasceu no dia 21 de Junho de 1926 e no momento em que sua tutela era requerida por Nicanor, ele possuía dois anos de idade. Nicanor, durante o requerimento, contou que Gumercindo era filho de Anna Maria Martins, que possuía cerca de 20 anos de idade e vivia em companhia com o indigente Syrio de Tal, com idade aproximada aos 90 anos. “Anna Maria, estando em dificuldades de vida, pediu agasalho a Syrio de Tal; passados três meses de estadia na casa de Syrio ela deu a luz a uma criança do sexo masculino”³¹⁴. Como Nicanor e sua esposa Mathilde sempre iam a socorro de Anna e seu filho Gumercindo, a mesma tornou-se amiga do casal e os chamaram para serem padrinhos da criança.

Imagem 28: Registro de Batismo de Gumercindo – 1927

P. Carlos Cayulard P. S. M. cura da Paroquia de Santa Maria.

Certifico que revendo o livro de baptismo da Paroquia de Santa Maria, do anno de 1927, nella a folha 42, encontra-se o seguinte: 715. Gumercindo - filho de Syrio de Tal e Anna Maria Martins, nascido a vinte e tres de Junho de mil novecentos e vinte e seis, no Hospital, baptisado sob o nome de Gumercindo nascido a vinte e tres de Junho de mil novecentos e vinte e seis, filho legitimo de Syrio de Tal e Anna Maria Martins, naturaes de S. Gabriel e residentes nesta parochia. Foram padrinhos Nicanor Ignacio dos Santos e Mathilde dos Santos. O Vigario P. Carlos Cayulard P. S. M. Nada mais consta, de que dou fe'

Santa Maria 19 de Janeiro de 1928

P. Carlos Cayulard P. S. M. cura da Paroquia de Santa Maria.

Fonte: Anexado ao requerimento de tutela. Processo de tutela. Ano 1928. Nº 1166, maço 29. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. APERS.

³¹³ Processo de tutela. Ano 1928. Nº 1166, maço 29. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. APERS.

³¹⁴ Processo de tutela. Ano 1928. Nº 1166, maço 29. APERS. P. 2.

Gumercindo foi batizado pelo padre Caetano Pagliuca, pároco da Catedral de Santa Maria no dia 17 de Julho de 1927. O registro consta que o mesmo era filho legítimo de Anna Maria Martins e Syrio Diniz, contudo as testemunhas do processo de requerimento de tutela movida por Nicanor indicaram que Anna Maria vivia amasiada com Syrio. Como padrinhos da criança estavam o casal Nicanor e Mathilde dos Santos. A proximidade de Anna Maria com Mathilde e, conseqüentemente com Nicanor, serviu de motivo para que ela buscasse alguma forma de vincular a criança a eles, visto as suas condições econômicas e a fragilidade da sua saúde, pois era tuberculosa. Um batismo religioso, mesmo não possuindo mais o peso legal, seria uma estratégia de garantir alguma forma de proteção ao seu filho, já que seu companheiro Syrio era um homem idoso e sem condições de cuidar de Gumercindo caso ela não pudesse mais. Por conta da sua tuberculose Anna Maria Martins acabou falecendo, entre o final do ano de 1927 e início de 1928³¹⁵, Syrio entregou Gumercindo, que possuía um pouco mais de um ano de idade, para uma vizinha chamada Maria de Tal, contudo, de acordo com Nicanor a última vontade de Anna Maria era que o menino fosse entregue para ele, que “aceita a tutoria e desejava mantê-lo, educá-lo como se seu filho fosse”³¹⁶. O juiz defere o requerimento de Nicanor e o chauffeur passa a ser o tutor legal de Gumercindo.

Episódios como esse destacado acima fazem parte do aspecto humano daqueles sujeitos do passado, mesmo que não ressalte embates, conflitos, organização, greves. A luta de um casal sem filhos pelo reconhecimento legal dos vínculos familiares que foram construídos com uma criança evoca os sentimentos de solidariedade, compaixão e amor estabelecidos por aquelas pessoas. A partir daquele momento a própria relação do chauffeur Nicanor com o trabalho pode ter se transformado, agora ele teria a responsabilidade de alimentar uma criança, que dependia dele para se desenvolver.

Nicanor Ignácio dos Santos também atuou em organizações negras de Santa Maria. No dia 15 de Março de 1932 o Jornal *O Succo* publicou a nova diretoria da “Sociedade Carnavalesca Os Cardeais”, na qual Nicanor constava como um dos diretores. *Os Cardeais* foi uma das organizações negras mapeadas em Santa Maria dentre as 30 descobertas até então, fazia parte de um conjunto de associações e blocos carnavalescos que mobilizava a população negra da cidade para as festividades do carnaval. O Jornal *O Succo* era um órgão da imprensa negra de Santa Maria era englobado por aquilo que José Antônio dos Santos (2011)

³¹⁵ O processo não traz a data exata da morte de Anna Maria Martins.

³¹⁶ Processo de tutela. Ano 1928. Nº 1166, maço 29. APERS. p. 2.

denominou como “imprensa negra meridional”, ou seja, o estabelecimento de uma produção sistemática de jornais no Rio Grande do Sul desenvolvidos por pessoas negras, as quais eram seus principais leitores. Santos destaca alguns elementos que caracterizam essa produção intelectual:

Primeiro, os periódicos eram fundados, escritos e mantidos por pessoas que se auto-identificavam como negras ou que se colocavam como muito próximas deste meio; Segundo, tinham como leitores e alvos prioritários das publicações, embora muitas vezes não fossem os únicos, a população negra; Terceiro, os jornais divulgavam assuntos de interesses dos negros e eram reconhecidos pelos leitores como defensores das suas questões; Quarto, alguns redatores dos jornais mantinham contatos próximos entre si, trocavam exemplares e autorreferenciavam-se como “co-irmãos” que “colima[vam] o mesmo ideal pelo qual nos batemos”; Quinto, todos esses aspectos eram, de forma recorrente, divulgados pelos jornais de maior circulação. As publicações negras e os seus principais responsáveis eram representados na “grande imprensa”, quando dos lançamentos ou pela passagem das datas comemorativas das fundações, como pertencentes àquela parcela populacional (SANTOS, 2011, p. 108).

Num esforço de mapear os principais periódicos da imprensa negra sul-riograndense, os historiadores Guilherme Pedroso, Taiane Lima e Franciele Oliveira (2022) realizaram uma pesquisa para compreender a distribuição dessa imprensa negra no território do estado, além de refletir sobre o caso de Santa Maria, que se sabe até o momento da existência de seis periódicos: *O Rebate* (1919), *O Succo* (1921), *O Vaqueano* (?), *União* (?), *o Tigre* (?) e *A Voz do 13* (1965)³¹⁷

Dentro desse universo de jornais que refletiam “os anseios por liberdade, democracia e igualdade, que a República prometia incorporar”³¹⁸ encontra-se o jornal *O Succo* de Santa Maria.

O Succo foi fundado no ano de 1920, tinha como gerente o carroceiro José Francisco do Nascimento Filho, cujo pai era o carroceiro José Francisco do Nascimento, que abriu a introdução desse capítulo. José Filho tinha uma enorme transitoriedade entre as organizações negras da cidade, foi possível localizá-lo em pelo menos quatro entidades: na Sociedade 77777, no Sport Club Rio Branco, no Jornal *O Succo* e na Sociedade Floresta Aurora³¹⁹. Sua presença como gerente no *O Succo* indica que aqueles sujeitos mesmo fugindo da concepção de intelectualidade da época, não se resumiam ao trabalho braçal e inseriam-se em projetos cujo principal objetivo era a luta contra os “preconceitos de raça”. Foi dessa forma que o jornal negro *O Exemplo*, de Porto Alegre, apresentou o periódico *Rebate* de Santa Maria no dia 13 de abril de 1919:

³¹⁷ PEDROSO, et al, 2022, p. 58.

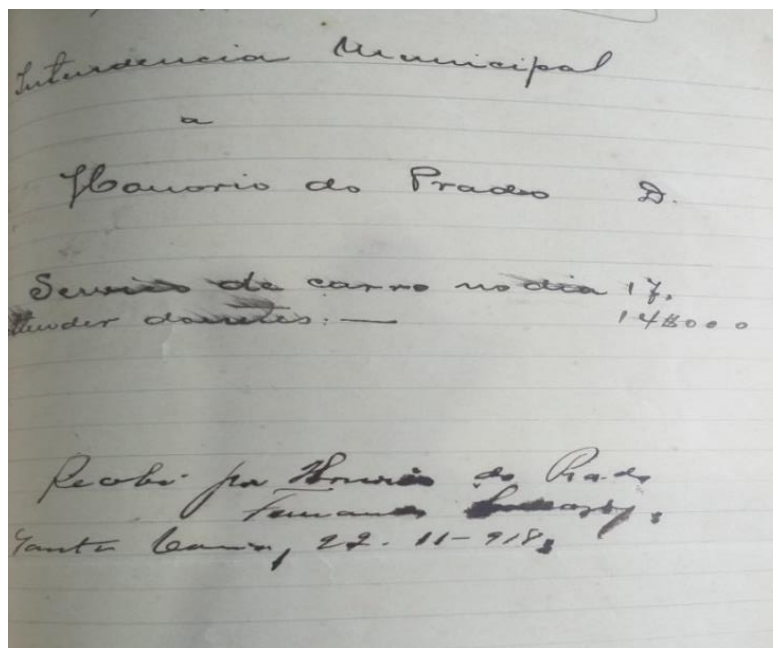
³¹⁸ Op. Cit. p. 50

³¹⁹ Ver OLIVEIRA, 2017 e LIMA, 2023.

Brevemente aparecerá nesta localidade, com o fim de combater estultos preconceitos de raça, um semanário crítico-literário, sob o nome de *Rebate*. Sua direção será confiada às reconhecidas competências dos srs. Arlindo Andrade, Luiz Almeida e Honório do Prado. Felicidades almejamos ao futuro paladino de causa tão nobre. O correspondente³²⁰.

A criação do *Rebate* foi anunciada no *O Exemplo* por um correspondente de Santa Maria, que se acredita ser Honório do Prado³²¹. Surpreendam-se! Honório também atuou no setor de transportes. Ele possui uma trajetória semelhante a do carroceiro José do Nascimento Filho. Era filho de Ovídio Vicente do Prado e de Laura Joaquina, nascida de ventre livre, cuja trajetória também foi objeto de pesquisa de Franciele Oliveira (2017). Ovídio, de acordo com Oliveira, envolveu-se em diversas associações negras, como na Sociedade Treze de Maio na qual foi um dos fundadores em 1903, na Irmandade Nossa Senhora do Rosário e foi um importante mantenedor do jornal negro *O Succo*³²². Ele e Laura tiveram apenas um filho, Honório Vicente do Prado, que foi encontrado atuando em outras organizações negras da cidade, como Clube de Futebol 7 de Setembro (1916) e no jornal *Rebate* (1919)³²³. Honório também foi boleeiro, o localizamos nos recibos da Intendência Municipal de Santa Maria, o que ajuda a enfatizar a existência de um setor de transportes composto por mão de obra negra e vinculada à rede de organizações negras da cidade.

Imagem 29: Recibo de serviço realizado por Honório do Prado -1918



³²⁰ *O Exemplo*. 13 de abril de 1919. Ano I, nº 15. Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Hemeroteca Digital Brasileira. Retirado de PEDROSO *et al*, 2022, p. 60.

³²¹ Hipótese levantada pelos autores Pedroso *et al*, 2022 com base no cruzamento com outras fontes.

³²² Oliveira, 2016, p. 193.

³²³ *Op. Cit.* p. 194.

Fonte: Fundo da Intendência Municipal. Caixa 35. Tomo 203. 1918. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria (AHMSM).

Mais uma vez ressalto que é difícil abordarmos as experiências de um trabalhador sem traçar paralelos com as de outros. Nicanor, assim como José Filho e Honório do Prado, foi um trabalhador negro que operou no setor de transportes e envolveu-se em organizações negras da cidade, mas ao mesmo tempo era atuante no associativismo de classe, nesse ponto sua trajetória aproxima-se a de Manoel Ignácio Rodrigues. Nicanor e Manoel eram sujeitos comuns, talvez suas vivências, aqui costuradas, se perdessem em arquivos empoeirados, se não fosse a insistência quase que irracional de um grupo de pesquisadores que insistem em olhar para Santa Maria no chão da sua História.

O envolvimento de Nicanor e Manoel na União Beneficente dos Chauffeurs, mas ao mesmo tempo em organizações negras que se conectavam através dos próprios trabalhadores, nos faz pensar em uma “dupla militância”, tanto em entidades de classe como em associações de “raça”³²⁴. Mesmo que no capítulo anterior observamos um perfil “mais branco” dos chauffeurs, não era necessariamente assim que aqueles trabalhadores eram vistos pelos seus contemporâneos. A União Beneficente dos Chauffeurs por mais que congregasse trabalhadores negros e brancos, apareceu como uma entidade representativa da “comunidade etiópica” de Santa Maria e foi colocada ao lado das principais organizações negras da cidade nas festividades em comemoração ao 13 de Maio no ano de 1935, como indica o jornal *Diário do Interior*:

Às 8 horas de Domingo reuniram-se em frente a sede da Sociedade 13 de Maio, à Rua Silva Jardim, os elementos da colônia etiópica, fazendo-se representar as seguintes sociedades: 13 de Maio, Rancho o Succo, Recreio da Mocidade, Rosa Branca, União Familiar, S.C Rio Branco, S.C Cruzeiro e União Beneficente dos Chauffeurs, que compareceram com os respectivos estandartes³²⁵.

Comemorações em alusão ao 13 de Maio eram comuns no início do século XX. Em Santa Maria, como é possível observar através do recorte acima, as organizações negras da cidade possuíam papel central nessas festividades. O jornal anunciava em destaque “A grandiosa manifestação cívica”, que era levada a cabo por membros da elite de Santa Maria, mas também contava com a participação da comunidade negra local. O fato da União Beneficente dos Chauffeurs ser a única entidade de classe citada ao lado das associações negras demonstra como os chauffeurs negros presentes nessa entidade se articulavam enquanto classe, mas também sujeitos pertencentes a um grupo racial. Aqueles trabalhadores,

³²⁴ Esse movimento foi observado nas cidades de Pelotas e Rio Grande por Beatriz Loner (1999).

³²⁵ *Diário do Interior*, 07 de maio de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria. Fotografado por Taine Lima.

a exemplo de Nicanor e Manoel, transitavam nessas diferentes sociedades e levavam consigo suas experiências, através de marcadores sociais que estavam em constante intersecção. É nessa linha de raciocínio que iremos adentrar num conflito entre dois chauffeurs. Daremos as boas vindas para Januário e Miguel.

4.4.2 *Negro, velho e corno: conflito, raça e masculinidades*

Na noite do dia 22 de março de 1937, um grupo de chauffeurs estava no Centro dos Autos, localizado na Avenida Rio Branco de Santa Maria, a espera de algum chamado. Jogavam conversa fora, davam risadas e debochavam uns dos outros. Nesse grupo estavam os chauffeurs Januário Ferreira Bicca, Miguel dos Santos, João Gorodicht e Hans Werner Seerig. Quando, em um momento de implicância, Januário começou a caçoar de Hans, pelo fato dele ter sido pintor antes de trabalhar como chauffeur. Conversa vai, conversa vem, Miguel dos Santos saiu em defesa de seu colega afirmando que *toda profissão era honrada*, diante disso Januário afronta Miguel dizendo: *Eu bem sei que tu nasceu no Itaimbé e criou-se nas ruas junto de uma troça de negrinhos quebrando vidros, isso não é ser honrado*. Miguel sentindo-se ofendido responde: *Isso não é verdade, me criei trabalhando, lavando os autos e enchendo os pneus* e ainda frisou: *você sim nasceu e foi criado em galpão servindo de escravo do velho Januário Chagas*. Diante da declaração de Miguel, Januário afirmou que não admitia tamanha ofensa, arrematando essa observação com a frase: *pois eu sou um homem!* Miguel destaca que ele também era homem e grita: *sai daqui seu negro, velho e bobo!* Enfurecido Januário destacou *bobo és tu!* Miguel ironicamente responde *para mim que sou solteiro não é feio ser bobo e sim para ti que é casado, pois tu bem sabes que para um homem casado ser bobo é o mesmo que ser corno!*

Nesse momento iniciou-se o teatro da morte. Januário saca sua faca, Miguel desfere um chute contra seu antagonista e joga seu casaco para cima de um banco da praça, dizendo que estava desarmado, mas já era tarde. Com ódio nos olhos Januário crava sua faca em Miguel, que morre no hospital esvaindo-se em sangue.

As cenas e diálogos descritos acima foram retirados dos depoimentos das testemunhas do processo criminal instaurado para averiguar as circunstâncias do conflito³²⁶. Esse episódio descrito em riquíssimos detalhes pelos chauffeurs que depuseram expressa as várias camadas daqueles trabalhadores, que emergem como importantes categorias a serem analisadas: raça,

³²⁶ Processo-crime n. 501. 1937. Santa Maria, AHMSM.

masculinidade, geratividade e nacionalidade. Entretanto, primeiramente iremos conhecer nossos personagens.

Começaremos por Januário. Nascido na República Oriental do Uruguai no dia 19 de julho de 1890, era filho de Januário Ferreira e de Maria Bicca. Casou-se em 1920, aos 30 anos de idade, em Santa Maria, com Santa Augusta de Freitas natural de Alegrete, filha de Alcino Baptista de Freitas e de Gregória Bicca³²⁷. Nos autos do casamento Januário afirmou ser jornalista, entretanto em 1924 o encontramos matriculado como chauffeur na Intendência Municipal conduzindo um *auto* de praça cujo proprietário era Alexandre Lommes. Em 1925, havia uma segunda matrícula do chauffeur, novamente operando um *auto* de praça, contudo o proprietário do veículo era Israel Rozemberg. A última matrícula de Januário na Intendência foi no ano de 1927, quando conduzia um automóvel de praça de Jeronymo Schetmi³²⁸.

Imagem 30: Januário Ferreira Bicca – 1924



Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Januário também fez parte da União Beneficente dos Chauffeurs, o localizamos na diretoria da entidade no ano de 1935, na nota publicada pelo Jornal *A Razão* no dia 7 de

³²⁷ APERS. Habilitação de Casamento, Número 2905. Ano 1920.

³²⁸ Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

maio³²⁹. *Nahin*, como era conhecido pelos seus colegas de trabalho, figurava no conselho fiscal da União dos Chauffeurs, ao lado de Luiz Kruger, Mário Euclides Pereira e Hans Werner Seerig, o mesmo que foi vítima de comentários maldosos no episódio descrito no processo criminal de 1937. Januário não era o único trabalhador estrangeiro e negro naquela diretoria, como secretário estava o chauffeur João Waldemar Teixeira, de nacionalidade argentina, que trabalhava juntamente com irmão mais novo Juvenal Hipólito Teixeira como chauffeurs na cidade. Juvenal foi assassinado no dia 19 de junho de 1928, num conflito entre um grupo de chauffeurs e trabalhadores dos correios e da ferrovia³³⁰.

Imagem 31: João Waldemar Teixeira e Juvenal Hipólito Teixeira – 1927



Fonte: Da direita para a esquerda: João Waldemar Teixeira e Juvenal Hipólito Teixeira. Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Não era apenas Januário que fazia parte da União Beneficente dos Chauffeurs. Miguel dos Santos, a vítima, também atuava na entidade e dividia não apenas o cotidiano do trabalho, mas também a experiência associativa com o seu algoz. Miguel nasceu no ano de 1915, na época em que o processo criminal foi instaurado ele possuía apenas 22 anos de idade. O chauffeur era filho de Leocádio dos Santos e Maria Christina dos Santos, seus familiares residiam no Bairro do Rosário³³¹, localidade conhecida por ser o berço de uma importante parcela da comunidade negra de Santa Maria. Não foram muitas as informações que obtivemos sobre Miguel dos Santos, a não ser aquelas que constavam no processo criminal.

³²⁹ A Razão, 7 de maio de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

³³⁰ Diário do Interior, 19 de junho de 1928. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

³³¹ Informações retiradas do registro do Processo-crime n. 501. 1937. Santa Maria, AHMSM.

Entretanto, uma notícia do jornal *A Razão* do dia 3 de Julho de 1935, nos traz indícios sobre a atuação de Miguel na União dos Chauffeurs.

Tudo começa quando o chauffeur João Manoel Martins, aceita uma corrida para o distrito de Agudo, que na época pertencia ao município de Cachoeira do Sul. Um viajante que chegou à Santa Maria contrata essa viagem, dizendo que precisava ver seu pai que morava naquela localidade, pois o mesmo estava muito enfermo. O chauffeur João Manoel aceitou, mas ficou com receio, pois aquela seria uma longa viagem, mas não sabia ele que seria a última que faria. Após alguns dias o corpo de João Manoel Martins foi encontrado ao lado do seu automóvel, sendo ele vítima de cinco facadas. Esse episódio mobilizou a opinião pública de Santa Maria sendo estampado nas capas dos jornais da época³³². O sepultamento do chauffeur João Manoel Martins foi levado a cabo pela União Beneficente dos Chauffeurs, que se fez representar pelo orador Miguel dos Santos, que expressou durante cerimônia os seus mais sinceros pêsames aos familiares da vítima, além de ressaltar as qualidades do seu colega de profissão³³³. Miguel aparece nesse episódio como orador da União Beneficente dos Chauffeurs, um cargo muito importante na organização, pois essa figura representava a entidade nos eventos públicos, sendo muitas vezes através dela que a entidade era ouvida.

Agora que nossos personagens já foram apresentados, seguiremos com o desenrolar da contenda ocorrida na Praça dos Autos de Santa Maria.

O conflito que ocorreu naquela noite de março de 1937 inicia-se pela defesa da honra. E isso nos faz refletir as concepções de honra popular. Quem seria mais honrado: um pintor ou um chauffeur? Um “negrinho quebrador de vidros criado nos subúrbios” ou um uruguaio “nascido em galpão, servindo de escravo”? Um homem solteiro ou um homem casado chamado de “corno”?

Alguns autores, principalmente no campo da antropologia, buscaram refletir sobre o conceito de honra em diferentes sociedades³³⁴. A honra muito mais do que um conjunto de símbolos universais, vem sendo entendida como fluída, na qual a concepção de “pessoa honrada” se modifica de acordo com o contexto histórico, das diferenças culturais e, principalmente, da classe social³³⁵. José Martinho Remedi (2011) em sua tese de doutorado nos ajuda a compreender a amplitude dessa categoria, na qual pode conter “o todo cultural, a base do desvendamento da sociabilidade”, entretanto, de acordo com o autor, um conceito tão amplo corre o risco de ser vazio. Remedi destaca que:

³³² *A Razão*, 2 de Julho de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

³³³ *A Razão*, 3 de Julho de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

³³⁴ PERISTIANY; PITT-RIVERS, 1988.

³³⁵ REMEDI, 2011, p. 19.

Um sistema de valores nunca é um código homogêneo de princípios abstratos a que obedecem todos os participantes de uma dada cultura e que pode ser extraído de um manual com o auxílio de perguntas hipotéticas, mas uma coleção de conceitos inter-relacionados e utilizados de maneira distinta pelos vários grupos sociais definidos por sexo, idade, classe, ocupação, em contextos que lhes conferem diferentes significados (REMEDI, 2011, p. 23).

A honra e a sua defesa não são restritas às classes mais altas da sociedade. Mariana Thompson Flores e Jéssica Arend (2017) abordam as noções de honra e as práticas de justiça entre as classes populares na fronteira oeste do Rio Grande do Sul no século XIX. As autoras compreendem um processo de marginalização dessas práticas, vistas como atos de violência irracional, em contraponto às práticas adotadas pelas elites, como os duelos, que possuíam aspecto ritualístico e não sofriam tamanha interferência estatal. Entretanto, as autoras pontuam, com base em Sidney Chalhoub (2001), a existência de códigos populares não compartilhados pelas elites, nos quais a resolução desses conflitos e a defesa da honra passariam por processos de significação do que seria considerada uma ofensa à honra daqueles sujeitos. É importante pontuar que a “desonra só ocorre de fato quando há espectadores que testemunhem a vergonha do ofendido degradado pública e socialmente”³³⁶, por conseguinte a restauração da honra também necessita de publicidade.

Os agentes envolvidos no conflito na Praça dos *Autos* defendiam uma honra profissional, o que fica explícita a existência de uma hierarquia entre as ocupações profissionais daqueles sujeitos. Naquela ótica, ser chauffeur é ser mais honrado do que ser pintor. Marta Ciocari (2011) analisa por meio de um trabalho etnográfico a construção da honra entre trabalhadores em minas de carvão no Brasil e na França. A autora observa um sentimento de honra construído através da idealização dos mineiros enquanto heróis e do imaginário estabelecido das minas, através dos perigos que o subsolo representava³³⁷. Entretanto, a validação da honra profissional se dava através de estímulos externos, que serviam estrategicamente para a manutenção daqueles trabalhadores em seus postos de trabalho.

Ao pensar esse processo para compreender a realidade dos trabalhadores dos transportes, vemos emergir entre aqueles sujeitos, uma honra construída com base no significado da profissão. Ser chauffeur, diferentemente de ser boleeiro ou carroceiro, significava primeiramente estar em consonância com o progresso da sociedade, pois era esse o discurso que apresentava os automóveis como os veículos da modernidade. Em segundo lugar, conduzir automóveis era estar constantemente em risco, era necessário perícia,

³³⁶ ELIAS, 1993, p. 242 *apud* THOMPSON FLORES, 2017, p. 300.

³³⁷ CIOCCARI, 2011, p. 19.

prudência e controle absoluto de uma máquina até então desconhecida por grande parte das pessoas. Em terceiro lugar, ser chauffeur representava estar em contato com diferentes segmentos da sociedade, inclusive autoridades e pessoas com grande prestígio, além de ter como requisito para o exercício profissional uma postura idônea e manter-se sempre asseado. Outrossim, ser chauffeur, diferentemente de ser pintor, significava ter ao seu dispor uma organização de classe, que servia como elemento catalizador do desenvolvimento dessa honra profissional.

Januário, na época era chauffeur a mais de 13 anos, já tinha internalizado todo esse sentimento que possibilitou a construção de uma identidade profissional. Ele caçoava de seus colegas de trabalho, pois segundo a sua lógica era mais honrado, por isso mais experiente na condução de automóveis. Só não contava com o contraponto de Miguel dos Santos, que destacava a honorabilidade de todas as profissões. Nesse momento histórias do passado daqueles dois trabalhadores vieram à tona. Januário destaca que Miguel “era um negrinho que se criou no Itaymbé quebrando vidros” e que isso não seria honrado. Miguel responde os comentários de Januário apontando qual seria a sua concepção de honra e expõe “que criou-se lavando e enchendo os pneus dos autos”. O trabalho para ele o tornaria honrado.

Primeiramente, é preciso prestar atenção às palavras de Januário. O que seria um “negrinho quebrador de vidros”? Por que isso ofendeu Miguel? Para compreender essas expressões é preciso voltar para a dissertação de Taiane Anhanha Lima (2023). A autora analisa o processo de moralização do futebol em ambientes públicos em Santa Maria, assim como a maneira com que a cidade adotava discursos de pessoas negras e pobres nesses espaços. O futebol difundiu-se entre as classes populares, por conseguinte a prática do esporte em localidades públicas, principalmente por menores, contrariava o discurso de ordem urbana, o qual as autoridades municipais precisavam manter. Lima encontra uma série de reclamações nos jornais locais, as quais denunciavam os menores “vadios e vagabundos” que se entregavam ao ócio e ao “vício do esporte”.

E são exatamente essas situações que as notas da imprensa da cidade diziam que os “menores” faziam nas ruas: “a bola de futebol (...) foi de encontro aos fios de iluminação pública, deixando as vizinhanças às escuras e prejudicando o trânsito” ou “lâmpadas quebradas, árvores desganhadas, vidraças esfaceladas, tornaram-se tão comuns nesta avenida” e ainda “os bicos de iluminação pública estão sendo quebrados com a grande pelota, que é jogada à enorme altura” (LIMA, 2023, p. 71).

Ser chamado de “negrinho quebrador de vidros”, além da ofensa racial, expressa a desmoralização atribuída àqueles menores, sobretudo crianças negras que eram tratadas como um problema social; apresenta outro elemento do qual aqueles sujeitos desejavam se

distanciar: da alcunha de “vagabundo”, “vadio” e “ocioso”. Miguel responde os comentários de Januário destacando que ele desde muito jovem trabalhava ao lado dos chauffeurs, lavando os autos e enchendo pneus. Esse ponto expõe a realidade do trabalho de menores no setor de transportes, não necessariamente como condutores, mas auxiliando o trabalho deles.

Outro episódio que tem relação com o trabalho de menores no setor de transportes foi a contenda que envolveu os boleiros Clarimundo Pinto de Menezes e João Alves Pimentel em 1916³³⁸. Tudo começou quando Waldemar de Oliveira, trabalhador da Cocheira Bopp, com apenas 10 anos de idade, negou-se a alimentar e dar água para o cavalo de Clarimundo. O mesmo repreendeu Waldemar, afirmando que como trabalhador da cocheira aquela seria a sua obrigação. Waldemar contou o ocorrido para seu padrasto, também boleiro, José Alves Pimentel, que partiu para cima de Clarimundo, desferindo uma série de ofensas, chamando-o de “negro” e o agredindo violentamente.

Nesse caso os ânimos entre os boleiros se alteraram por conta da recusa em acatar a ordem vinda de uma pessoa negra. Abaixo reproduzirei a fotografia do boleiro Clarimundo anexada em sua matrícula na Intendência Municipal no ano de 1924.

Imagem 32: Clarimundo Pinto de Menezes – 1924



Fonte: Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Waldemar de Oliveira e Miguel dos Santos foram menores que atuaram ao lado dos transportadores, seja dando de comer e beber para os animais, ou lavando e enchendo os pneus dos automóveis. Isso nos faz refletir acerca da inserção precoce daquelas crianças nos

³³⁸ APERS - Maço 8 - Processo-crime 1707 - Ano 1916.

mundos do trabalho, assim como o desempenho dessas atividades de auxílio como uma porta de entrada daqueles sujeitos no trabalho como boleiros e chauffeurs.

Voltando ao fatídico diálogo da noite do dia 22 de março de 1937 no Centro dos Autos em Santa Maria. Miguel dos Santos, em contraponto aos comentários realizados por Januário acerca das suas origens expõe: *você sim nasceu e foi criado em galpão servindo de escravo do velho Januário Chagas*³³⁹. Acredito que o velho Januário Chagas era o estancieiro Januário Gonçalves Chagas, nascido em São Gabriel em 1848, filho de Luís Gonçalves das Chagas, o Barão de Candiota. Família muito poderosa que possuía inúmeros negócios e extensas terras que abarcavam da cidade de Santa Maria até Bagé³⁴⁰. Não localizei nada que ligasse os dois Januários, nem mesmo havia a possibilidade de Januário Bicca ter sido escravizado por Januário Chagas, já que ele teria nascido dois anos após a lei áurea. A não ser que o chauffeur Januário tenha trabalhado nas estâncias da família Chagas e essa associação do trabalho rural com a escravidão fosse estabelecida para ressaltar que Miguel dos Santos é que seria mais honrado, pois nasceu e foi criado na cidade, longe dos signos de subserviência da escravidão.

Miguel dos Santos ressalta que Januário teria nascido e se criado em “galpão”. Qual seria o significado dessa expressão? Nesse ponto é que o trabalho antropológico de Ondina Fachel Leal nos ajuda a compreender a construção do *ethos* gaúcho e a importância do “galpão” na construção dessa identidade. A autora realizou uma pesquisa etnográfica sobre os gaúchos, “tomados na acepção restrita do termo – vaqueiros, trabalhadores rurais e da pecuária extensiva na região do pampa latino-americano”³⁴¹. Sua pesquisa, segundo ela, é datada, seus dados estão “congelados” no tempo e se referem aos estudos realizados durante a década de 1980, embora o artigo que estamos analisando seja recente³⁴². O galpão, de acordo com a autora, é “a casa desses homens, alguns trabalhadores fixos –os peões -, outros temporários, outros ainda, de passagem, a cavalo, a caminho de outra estância onde pedem pouso”. O galpão é o lugar onde aqueles trabalhadores se recolhem ao final do dia, onde contam seus causos e estabelecem um senso de si próprios e da sua identidade, naquele lugar os trabalhadores vivem juntamente com suas ferramentas de trabalho, estão sempre em prontidão caso surja alguma emergência. O galpão, segundo Fachel Leal, é a casa dos homens, “o lugar por excelência de produção de significado do que é ser homem”³⁴³.

³³⁹ Processo-crime n. 501. 1937. Santa Maria, AHMSM.

³⁴⁰ Sobre a família Chagas ver UBERTI, 2011.

³⁴¹ FACHEL LEAL, 2019, p. 17.

³⁴² FACHEL LEAL, 2019.

³⁴³ *Op. Cit.* p. 27.

Mas, mesmo sendo um aspecto importante da produção da masculinidade, por que o “galpão” é usado por Miguel dos Santos no sentido de inferiorizar o chauffeur Januário Ferreira Bicca? Primeiramente, não podemos esquecer que o conflito gira entorno de duas pessoas com nacionalidades distintas: um chauffeur uruguaio de provavelmente origem rural e um chauffeur nascido e criado nos subúrbios de Santa Maria. Estamos falando de uma figura que veio de fora da cidade e outra já estabelecida. É importante compreender que os mecanismos de produção da masculinidade mudam-se conforme o contexto em que aqueles sujeitos se encontram. O que pode ser algo positivo em determinado espaço, pode ser objeto de chacota em outro. Ou seja, vemos emergir uma diferenciação daquilo que é considerado honrado no campo, daquilo que é considerado honrado no ambiente urbano. Pensando nisso, considerando o espaço urbano e o discurso de modernidade, que figura que substituiria o gaúcho como modelo de masculinidade e virilidade?

Um artigo publicado no Jornal *Diário do Interior* de Santa Maria no dia 20 de Setembro de 1929 nos ajuda a responder essa questão.

O Gaúcho e o automóvel

Um escritor argentino acaba de lançar curioso artigo sobre o aspecto novo que vão adquirindo os planos infundáveis de seu país com a rápida substituição do inseparável “pingo” dos gaúchos pelo automóvel.

Lembrando um conceito de Kayserling – toda cultura e todo estado físico existem num tipo representativo – o escritor que vimos referindo encontra facilmente explicação para o caso.

A Roma Cesárea tinha o seu tipo representativo no legionário. A Idade Média no guerreiro e o no frade. O período da libertação e consolidação do seu país – o gaúcho. A idade moderna... o chauffeur.

Esse encarna e simboliza as energias fortes e novas da nossa época. É a vitória sobre o espaço e sobre o tempo. Significa uma revolução para melhor nos sistemas de transporte, é a aproximação dos povos, a confraternização.

Comparando o chauffeur atual com o antigo carreiro do seu país, diz – que, enquanto este era taciturno, apático, romântico e um pouco fatalista, o chauffeur é alegre, vivaz, ativo, otimista. E é por compreender ter o seu tempo que o gaúcho prefere o volante ao “bagoal corcoveador”, troca o pingo pelos cavalos mecânicos do seu Chevrolet ou do seu Oldsmobile, cuja notável rapidez não mais permite saudades do passado³⁴⁴.

O artigo exposto no jornal *Diário do Interior* fazia parte de um conjunto de publicações em alusão ao 20 de Setembro, a qual relembra a campanha dos Farrapos pela implementação da malograda República de Piratini, no contexto das Revoltas Regenciais do Império Brasileiro. O autor, um argentino, que destaca o papel central do “gaúcho” na construção da identidade nacional do seu país, ressalta a substituição dos “pingos”, ou seja, os cavalos, que eram vistos como a continuidade daquele homem dos pampas, pelos automóveis.

³⁴⁴ *Diário do Interior*, 20 de Setembro de 1929. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Casa de Memória Edmundo Cardoso.

Ondina Fachel Leal (2019) destaca que a historiografia e a literatura a respeito do gaúcho modificou-se em diferentes períodos históricos, “para incorporar significados diversos que oscilavam entre fora da lei, trabalhador, herói e como a noção do gaúcho fora apropriada para indicar uma identidade regional, no caso do Brasil, e identidades nacionais, no caso da Argentina e do Uruguai”³⁴⁵. Sendo um tipo representativo da cultura do Rio Grande do Sul, o gaúcho era tido como um modelo de masculinidade, contudo, esse modelo não era universal, por isso é interessante que nos apropriemos dos conceitos de masculinidade hegemônica e subordinada.

Raewyn Connell (1995), pensando no cenário contemporâneo, mas que pode ser apropriado para a compreensão do século XX, destaca que os modelos de masculinidade são diversos e hierarquizados, a partir disso a autora estabelece dois conceitos de masculinidade. A hegemônica, que se refere o padrão dominante e culturalmente aceito de masculinidade em uma sociedade, geralmente associada ao poder, autoridade e controle, sendo a forma de masculinidade que detém prestígio e é considerada como o ideal social. E a subordinada, que são as formas de masculinidade que são percebidas como desviantes em relação ao padrão hegemônico, muitas vezes associadas a grupos marginalizados. É importante compreender que esses conceitos de masculinidade não são estruturas, o que pode ser hegemônico num determinado espaço pode ser subordinado em outro, podemos pegar como exemplo a própria relação entre as masculinidades construídas no campo e aquelas estabelecidas no espaço urbano. Connell e Messerschmidt (2013), ao repensarem o conceito de masculinidade hegemônica destacam que:

Os homens podem adotar a masculinidade hegemônica quando é desejável, mas os mesmos homens podem se distanciar estrategicamente da masculinidade hegemônica em outros momentos. Consequentemente, a “masculinidade” representa não um tipo determinado de homem, mas, em vez disso, uma forma como os homens se posicionam através de práticas discursivas (CONNELL; MESSERSCHMIDT, 2013, p. 257).

Sendo a masculinidade a forma como os homens se posicionam através de práticas discursivas, percebemos que o “homem moderno e urbano” do Rio Grande do Sul no início do século XX, procurava distanciar-se da imagem construída do gaúcho como um ser preso no atraso do passado, embora alguns anos mais tarde essa figura mitológica fosse resgada através da criação dos Centros de Tradições Gaúchas. O texto do autor argentino expõe alguns modelos masculinos de cada período histórico: na Roma Antiga, os legionários; na Idade Média, os guerreiros e os frades; no período de construção da identidade nacional argentina

³⁴⁵ FACHEL LEAL, 2019, p. 18.

(nesse caso podemos pensar na construção da identidade sul-rio-grandense), o gaúcho e na Modernidade, o chauffeur. O modelo de masculinidade urbana era a imagem daquele homem que havia deixado os cavalos para trás, abandonando a selvageria e se rendeu à modernidade dos “cavalos mecânicos”.

Obviamente, quando o autor do texto ressalta que o modelo masculino da modernidade é o chauffeur, ele não está se referindo especificamente ao trabalhador profissional, mas sim aos condutores dos automóveis. Vanderlei Machado e Fernando Seffner (2013), ao analisarem as estratégias de produção simultânea das masculinidades hegemônicas e subordinadas em Florianópolis durante a Primeira República, encontram nas propagandas de automóveis nos jornais locais, modelos de reprodução daquela masculinidade urbana que estava muito alinhada à automobilidade. Os autores entendem também que nesse momento através da consolidação moralidade burguesa, foi possível o surgimento de um novo código de conduta masculino baseado na disciplinarização, na cordialidade e nos hábitos higiênicos. Fazendo com que episódios de violência fossem cada vez mais repreendidos pela população e, por conseguinte, se enquadrasse num modelo de masculinidade subordinada.

Ao ser comparado a um escravo, o chauffeur Januário Ferreira Bicca contrapõe Miguel dos Santos dizendo que era melhor Miguel parar, pois não admitiria tamanha ofensa, destacando: *pois eu sou um homem!* Um homem, de acordo com a concepção do que era ser homem para Januário, não deixaria aquilo barato. Miguel, não deixa por assim e retruca: *Sai daqui seu negro, velho e bobo!* Chamar seu antagonista de *negro, velho e bobo*, foi uma forma de Miguel dizer que Januário era menos homem que ele, primeiramente por que era negro e velho, portanto mais próximo do passado escravista e da submissão e, em segundo lugar, por que era *bobo*, que de acordo com suas próprias palavras *ser casado e ser bobo era mesmo que ser corno*. Nesse ponto José Remedi (2011) nos ajuda a compreender quais os significados atribuídos à honra de homens casados e solteiros nesse contexto:

O acesso a essa condição, aos direitos e aos deveres da hombridade, se dá pelo casamento. O homem solteiro permanece na condição status de “rapaz” e o seu social será sempre inferior ao de um homem casado. O status de qualquer família depende de fatores morais e de fatores materiais. Idealmente, a divisão dos sexos é objetiva: cabe ao homem assegurar a sobrevivência material e, se possível, a prosperidade da família; cabe à mulher garantir que permaneça intacta a sua integridade moral. A falência do marido e o adultério da mulher são situações limites que podem levar uma família à derrocada (REMEDI, 2011, p. 21).

O casamento, de acordo com Remedi, dava àqueles sujeitos os direitos e deveres da hombridade, ou seja, impunha maior respeitabilidade diante dos homens solteiros. Entretanto, a honra do homem estava intrinsecamente relacionada à honra feminina, o dever da mulher

seria, portanto, garantir a integridade moral do homem e da família como um todo. A honra era um capital social importante para as populares, “a defesa desta nesses estratos sociais assumia formas mais espontâneas e violentas, diferentes das regulamentações das elites”³⁴⁶. Ao ser chamado de “corno”, Januário teve a sua honra maculada e para lava-la era necessário sangue. Diante disso, Thompson Flores e Arend ressaltam:

A “honra é um conceito relacional e coletivo: é atribuído a uma totalidade que circunscreve ‘pessoas’ frente a outras totalidades e é a partir desta totalidade que se desdobra a honra das pessoas” (MACHADO, 1985, p.8). Dessa forma, a desonra só ocorre de fato quando há espectadores que testemunhem a vergonha do ofendido degradado pública e socialmente (ELIAS, 1993, p.242)³⁴⁷.

O desfecho daquilo tudo só poderia ser a morte, a maneira de reparar publicamente a desonra.

Por fim, o processo criminal analisado descreve as várias facetas daqueles trabalhadores, o que de certa forma da sustentação e performa os dados e discussões abordadas nesse trabalho. Vemos através desse episódio um setor de transportes heterogêneo, onde trabalhadores brancos e negros disputavam espaço, havia também nesse setor relações que vão além dos conflitos e embates raciais, estão relacionadas a outros elementos, como as origens daqueles sujeitos, suas amizades e animosidades, assim como um elemento importante que diz respeito ao embate entre gerações. Januário um homem de 48 anos na época, destoava de seus colegas de trabalho, jovens na casa dos vinte e poucos. Por ser mais velho e mais experiente, sua relação com os jovens trabalhadores talvez fosse pautada através de uma hierarquia, se não fosse outros marcadores sociais como a própria raça e origem nacional. A honra e a masculinidade surgem, nesse interim, como importantes categorias de análise da própria construção das identidades daqueles trabalhadores, mas também como ponto de partida para problematizar o gênero enquanto categoria de análise histórica não restrita à História das Mulheres³⁴⁸.

4.5 Considerações finais

Esse capítulo teve como objetivo compreender as experiências dos trabalhadores do setor de transportes urbanos de Santa Maria nas fronteiras da escravidão e do pós-Abolição. Essas fronteiras eram turvas, não lineares e confusas; não possuem o 13 de Maio de 1888 como um marco temporal rígido, pois as estruturas da sociedade escravista não são demolidas, são reformadas. Os trabalhadores que fizeram parte desse processo encontravam-se nesses

³⁴⁶ THOMPSON FLORES; AREND, 2017, p. 303.

³⁴⁷ *Ibid*, p. 300.

³⁴⁸ SCOTT, 1995

limiars; guardam experiências ligadas ao cativo, procuram se distanciar dos signos atribuídos àquele passado, migram para outras localidades, permanecem nos locais aos quais foram escravizados, constituem famílias, constroem redes sociais, brigam, disputam, se solidarizam, se associam... entre outras inúmeras estratégias, que possuem um objetivo em comum: a luta pela sobrevivência. Seguimos agora para o último ato desse trabalho.

5. CONCLUSÃO

Escrevo essas últimas páginas com alívio e apreensão, o caminho que me levou até aqui foi repleto de preocupações pela responsabilidade em estudar um tema que engloba a interconexão de campos de pesquisa distintos e tão relevantes para a historiografia brasileira. Conseqüentemente, por se tratar de uma temática tão ampla, a qual envolveu uma intensa pesquisa empírica, fico com a sensação de ter deixado para trás elementos importantes para a compreensão do setor de transportes de Santa Maria e as experiências de seus trabalhadores. Entretanto, assim como esse trabalho não começou com a presente dissertação, tampouco terminará com ela, pois o universo de relações entre os sujeitos que estudo há um bom tempo está latente entre as páginas amareladas dos arquivos empoeirados, que estão à espera de pessoas que decifrem aquilo que está escrito, mas também o não escrito, ao exemplo de *Zadig*, o sábio da Babilônia³⁴⁹.

Vimos ao longo dessa pesquisa o surgimento de um setor de transportes orgânico, que acompanhava o desenvolvimento da cidade de Santa Maria, influenciava e era influenciado pelas transformações urbanas que se desencadeavam no alvorecer do século XX. Conseguimos perceber um espaço urbano transformado pela agência dos populares, que reivindicavam melhorias, no que diz respeito à construção de pontes sobre os arroios, calçamento de ruas, construção de garagens, oficinas mecânicas, lavagens de carros, construção de cocheiras, bombas de gasolina e etc. Ou seja, as transformações urbanas que ocorreram nesse contexto não encontraram os habitantes da cidade como passivos, mas sim foram sujeitos atuantes, que agiam através de negociações e conflitos diante da municipalidade.

Percebemos como o discurso de modernização atingiu em cheio o setor de transportes e a atuação de seus trabalhadores. Nesse período emergiram os códigos de posturas municipais que estabeleceram uma série de regras e medidas que visavam controlar o trabalho daqueles sujeitos, impondo uma moralidade burguesa, que afetou as relações pessoais e de trabalho e que visava enquadrar aqueles sujeitos numa concepção estética concebida pelas classes dirigentes. É importante compreender que as transformações urbanas idealizadas naquele período, que ocorreram a partir da ampliação das ruas, construção de praças, arborização dos espaços, na limpeza urbana, coleta de lixo e saneamento, foram concretizadas

³⁴⁹VOLTAIRE. *Zadig ou o destino*. Tradução de Paulo Neves. Porto Alegre: L&PM, 2014.

pelos trabalhadores, sendo impossível pensarmos um processo de modernização do Brasil levado a cabo, única e exclusivamente pelas elites.

Ao longo dos capítulos dessa dissertação encaramos um setor de transportes complexo, no qual havia o envolvimento de trabalhadores de diversas origens étnicas e sociais. Compreender a categoria “raça” ou “cor” como elementos importantes para a análise histórica e oportuniza a desconstrução de uma historiografia do trabalho que invisibiliza a atuação de trabalhadores negros e sua contribuição na construção da classe trabalhadora brasileira. Negros e negras não sumiram com o assinar da lei áurea, ainda é preciso destacar o óbvio. Aqueles sujeitos possuíam expectativas e estratégias, embora muitas delas acabaram se frustrando, pois mesmo com o fim daquela *instituição nefanda*, o acesso à cidadania e inserção social permaneceram como grandes muros, quase que intransponíveis pela população negra brasileira, o que configura um dos mais importantes problemas levantados pelos estudos do pós-Abolição.

A análise das fotografias anexadas nos livros de matrículas dos trabalhadores do setor de transportes (1924 -1928) despertou vários questionamentos sobre a relevância de tais fontes para os estudos da História Social do Trabalho. Mesmo que em muitos documentos as cores dos sujeitos encontram-se ausentes, não podemos desconsiderar, assumindo os problemas que envolvem esse tipo de análise, as fotografias para a identificação dos sujeitos do passado - levando em conta, é claro, a fluidez racial característica da nossa formação enquanto nação. As fotografias, por sua vez, vão além de um mero instrumento de identificação daqueles sujeitos, os mecanismos que encontram-se por trás delas evoca a preocupação daquela sociedade em controlar as ditas *classes perigosas*, num momento caracterizado pela atribuição a um tipo racial os problemas relacionados à criminalidade e ao atraso do Brasil.

Identificamos também as distintas relações de trabalho que se estabeleceram no imediato pós-Abolição e que envolviam aqueles trabalhadores. Os transportes eram considerados atividades nas quais os trabalhadores gozavam de autonomia e mobilidade, muitos trabalhavam para si e possuíam o acesso e controle dos seus meios de trabalho, ou seja, os veículos (sejam eles as carroças, coches ou os automóveis). Acontece que o acesso aos meios de trabalho era complexo, envolvia o arrendamento dos veículos de terceiros ou o trabalho direto daqueles sujeitos como condutores particulares. Foi nesse ponto que os fragmentos das trajetórias de Rubens Pinto e de Alexandre Graúna nos ajudaram a compreender as relações no âmbito doméstico, assim como as relações entre descendentes de

antigos senhores escravistas e descendentes de egressos da escravidão, que se encontravam naquele limiar, nas opacas fronteiras da escravidão e da liberdade.

A transitoriedade entre diferentes fontes me oportunizou a reconhecer nas habilitações de casamento um recurso importante para o estudo dos trabalhadores, nelas percebemos a riqueza de informações sobre aqueles sujeitos, que nos permitiu acessar elementos como as profissões declaradas, as localidades de origem, a constituição de arranjos sociais e familiares, além dos dados genealógicos tão caros para a reconstrução de trajetórias. Percebi através da análise das habilitações de casamento movimentos internos de migração de trabalhadores, que partiam, sobretudo, da metade oeste do Rio Grande do Sul em direção à Santa Maria. Esse processo foi facilitado pela ferrovia que interligou as distintas localidades do estado, num momento de declínio econômico da pecuária e crescimento dos núcleos coloniais.

Foi possível compreender a importância dos casamentos para a inserção daqueles homens nos mundos do trabalho, pois como foi evidenciado, muitos dos laços matrimoniais deram-se entre os jovens trabalhadores e as filhas ou irmãs de sujeitos que também atuavam no setor de transportes. Podemos entender que as relações estabelecidas entre aqueles trabalhadores foram fundamentais para a construção de laços familiares, que de certa forma serviram estrategicamente, mesmo de modo não intencional, como uma maneira de manutenção daqueles postos de trabalho.

As formas de associativismo foram elementos chaves para o entendimento das experiências dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria. Aqueles trabalhadores formaram uma rede associativa, que tinha a raça como ponto de conexão, mas também era tangenciada pela classe. As experiências comuns enquanto homens negros pertencentes a uma categoria socioprofissional poderia servir como um ponto de encontro, se não fosse as diferenças internas que existiam entre aqueles sujeitos. Localizei diversos trabalhadores do setor dos transportes que atuavam nas organizações negras da cidade, algumas delas foram fundadas por trabalhadores desse setor, o que de certa forma evidencia que dentro das possibilidades de inserção de homens negros nos mundos do trabalho urbano, os transportes significavam importantes espaços de atuação.

Além do desenvolvimento do associativismo negro, explorei a atuação dos trabalhadores na construção de uma entidade de classe, que mesmo tendo o caráter beneficente, assumia para si o papel de representar aqueles trabalhadores e suas principais reivindicações diante da municipalidade. A União Beneficente dos Chauffeurs de Santa Maria, como foi evidenciado, tinha em sua mesa diretora sujeitos que não compunham a

classe de chauffeurs profissionais, o que de certa forma casou momentos de tensão quando coube a essa associação uma postura mais incisiva para garantir os interesses dos trabalhadores.

Os percursos de Manoel Ignácio Rodrigues e de Nicanor Ignácio dos Santos traduziram o trânsito de trabalhadores negros tanto em organizações de raça como de classe, demonstram a existência de uma dupla militância, assim como um intercâmbio entre essas entidades levado a cabo aqueles sujeitos. A presença de trabalhadores negros em ambas associações, possibilitou que a própria União Beneficente dos Chauffeurs assumisse, em alguns momentos, o *status* de “organização representativa da comunidade etiópica de Santa Maria”, o que de certa forma reforça um dos argumentos centrais dessa pesquisa, de reconhecer a construção de uma identidade negra ligada aos transportes nas primeiras décadas do século XX.

Por fim, o conflito analisado entre os chauffeurs Januário Bicca e Miguel dos Santos, surgiu como um ponto de culminância da intersecção das categorias gênero, raça e classe nessa dissertação. Esse episódio desperta atenção para a maneira com que aqueles sujeitos se posicionavam discursivamente nas suas concepções próprias do significado de ser homem, trabalhador, de origem rural ou urbana, novo ou velho, honrado ou não honrado. Através disso percebemos na prática que as categorias analisadas variam de acordo com o local social de quem as evoca, percebemos como elas são maleáveis e incorporam noções particulares relacionadas às formas pelas quais são vividas pelos atores sociais em cena. É importante pontuar que essa noção de masculinidade urbana que emergiu no início do século XX, tem como figura representativa o chauffeur, o que reforça um sentimento de honra profissional entre aqueles trabalhadores, que veem na sua profissão como expoente da modernidade.

Em suma, busquei através dessa pesquisa articular conceitos e campos de estudos distintos. A partir dessa empreitada um universo de relações sociais emergiu, como se aquelas histórias estivessem ali esperando para serem contadas. Despeço-me com a tranquilidade insana de quem sabe que deixou algumas pontas soltas, porém espero que as pontas deixadas auxiliem outros pesquisadores e se aventurem pela nas margens da História da provinciana Santa Maria da Boca do Monte.

6. ANEXOS

ANEXO 1: Definições dos vocábulos relacionados aos transportes no início do século XX

VOCÁBULO	DEFINIÇÃO
Carroceiro	Condutor de carroça; aquele que faz fretes com carroça. Utiliza para tração, na maioria das vezes, cavalos.
Boleeiro	Aquele que monta a besta de cela nas carruagens de boleia. Cocheiro (De boleia). Muitas vezes esse termo é utilizado como sinônimo de “cocheiro”, sendo que a diferença entre os dois está no veículo e na forma de condução. O boleeiro conduz montado no animal, entretanto a documentação histórica muitas vezes não diferencia esses condutores.
Chauffeur	Condutor de veículos automotores sejam eles automóveis ou caminhões.
Aranha	Viatura leve, de rodas altas, para ser puxada por um só cavalo. Conduzida pelo boleeiro/cocheiro.
Coche	Carruagem ou carro (tração animal). Conduzida pelo cocheiro ou boleeiro.
Carreta	Utilizada para o transporte de cargas (produtos agrícolas) ou pessoas. Utiliza para tração juntas de bois. O condutor é chamado de carreteiro, mas também pode aparecer na documentação como carroceiro.
Caminhão	Veículo motorizado para o transporte de cargas. O condutor era chamado de chauffeur.
Automóvel	Veículo motorizado utilizado para o transporte de pessoas. O condutor era chamado de chauffeur.
Autobus	Ou ônibus. Veículo motorizado utilizado para o transporte coletivo de pessoas. O condutor era chamado de chauffeur.

Fonte: As definições acima foram retiradas do Novo Dicionário da Língua Portuguesa de Candido de Figueiredo, publicado em 1913. FIGUEIREDO, Candido de. Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Lisboa: Clássica Ed., 1913.

ANEXO 2 - FOTOGRAFIAS DOS CHAUFFEURS IDENTIFICADOS COMO BRANCOS - 1924 a 1928



Da esquerda para a direita: Claudiano D. de Oliveira, Darcy Caputi, David França, Edmundo Macedo, Eduardo Araújo Porto, Eufrásio Carvalho, Florinal M. Jacques, Francisco Urdangarin e Gilberto Teixeira.



Da esquerda para a direita: Guilherme B. Silva, Hélio Flores Pinto, Herman Elephant, Idalencio F. de Oliveira, Izaltino Paz, Jacinto Tolasi, Juarez Agne, Jerônimo Araújo e João Antunes Conceição.



Da esquerda para a direita: João Marques, Joaquim Dias da Silveira, José F. Rivê, Libio Farias Garcia, Luiz Dal Ponte, Luiz Kriger, Manoel Dutra, Miguel San Leon e Moisés Corrêa.



Da esquerda para a direita: Orlando de Oliveira, Paulo Fleigh, Praxedes Velasco Molina, Santiago Gustavino, Vasco Lucas, Vasco Ordocoski, Veríssimo Torres, Vicente Guciardi, Victor Rios e Vidal D. de Oliveira.

7. FONTES

Jornais

A Razão. 14 de Setembro de 1974. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

A Razão, 7 de maio de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

A Razão, 2 de Julho de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

A Razão, 3 de Julho de 1935. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

Correio da Serra, 7 de agosto de 1917. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Correio da Serra, 9 de maio de 1926. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taine Anhanha Lima.

Correio da Serra, 03 de maio de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Anhanha Lima.

Correio da Serra, 23 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

Sul Brasil, 08 de Novembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

Sul do Brasil, 16 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

Sul Brasil, 2 de Novembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Anhanha Lima.

Sul Brasil, 13 de Dezembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM. Encontrado por Taiane Anhanha Lima.

O Castilhista, 10 de Setembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

Correio da Serra, 22 de Dezembro de 1927. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

Correio da Serra, 22 de Dezembro de 1927. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

A federação. Porto Alegre. 10 de Julho de 1906. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

A federação, 21 de Fevereiro, 1920. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

O Paiz. Rio de Janeiro. 5 de Janeiro de 1907. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

A liberdade, 28 de novembro de 1920. Bagé, Rio Grande do Sul. Anno II, nº 70, p. 2. ACAB.

Diário do Interior, 20 de Novembro de 1926, Santa Maria, Rio Grande do Sul. Casa de Memória Edmundo Cardoso.

Diário do Interior, 03 de Dezembro de 1929. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Casa de memória Edmundo Cardoso.

Diário do Interior, 19 de junho de 1928. Santa Maria, Rio Grande do Sul. AHMSM.

O Exemplo. 13 de abril de 1919. Ano I, nº 15. Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Hemeroteca Digital

Almanaques

Almanaque de Santa Maria, 1926. Casa de Memória Edmundo Cardoso.

Livro de matrículas

Livros de Matrículas dos carroceiros, boleiros e choferes (1924-1928). Fundo da Intendência Municipal. Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499. AHMSM.

Processos criminais

Processo-crime, número 1866. 1928. Santa Maria. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

Processo-crime, número 362. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Processo-crime, número 784. 1942. Porto Alegre. Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

Processo - crime, número 465. 1934. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Processo-crime n. 501. 1937. Santa Maria, AHMSM.

Código de Posturas

Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 33 de 15 de Junho de 1913. AHMSM.

Coletânea da Legislação Municipal de Santa Maria. Lei nº 12 de 20 de Dezembro de 1897. AHMSM.

Notas e recibos

Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o carreteiro José Rosa da Silva pelo transporte de uma família de imigrantes. 1915. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 24, AHMSM.

Recibo. Foi pago a quantia de \$1.000 réis para o carreteiro João Manoel Domingos pelo transporte de uma carga de forragem. 1914. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 21, AHMSM.

Recibo. Foi pago a quantia de \$4.000 réis para o boleiro Marcelo Barrieiro pela corrida para assistência pública na condução de uma criança queimada para o Hospital de Caridade. 1914. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

Recibo. Foi pago a quantia de \$10.000 réis para o carroceiro Manoel Cardoso pela condução de dois cadáveres para o Hospital de Caridade. 1914. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o carreteiro João Lourenço pelo transporte dos aparelhos da desinfecção. 1914. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 21, AHMSM.

Recibo. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 35, Tomo 203. AHMSM.

Recibo. Foi pago a quantia de \$ 5.000 réis para o boleiro Narciso Pereira da Cruz pela corrida com o Intendente a serviço. 1913. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 24. AHMSM.

Recibo. Foi pago a quantia de \$6.000 réis para o boleiro Narciso Pereira da Cruz pela corrida com os mesários nas eleições municipais. 1915. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 25. AHMSM.

Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida com o Sr. Ignácio Valle Machado. 1913. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 24.

Recibo. Foi pago a quantia de \$3.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida para assistência pública na condução de um ferido da Vila Brasil para o Hospital de Caridade. 1914. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 22.

Recibo. Foi pago a quantia de \$2.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida para assistência pública na condução de uma indigente de nome Adélia Aud. 1917. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 32.

Recibo. Foi pago a quantia de \$3.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues por duas corridas para a assistência pública. 1917. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 30.

Recibo. Foi pago a quantia de \$5.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida com o Intendente Municipal e o engenheiro para a inspeção dos serviços municipais. 1920. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 44.

Recibo. Foi pago a quantia de \$8.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida em razão do desembarque do deputado João Simplício. 1920. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 48.

Recibo. Foi pago a quantia de \$10.000 réis para o boleiro Manoel Rodrigues pela corrida para assistência pública na condução do ferido Anaurelino José, de uma praça, do médico e do delegado. 1921. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria. Caixa 50.

Recibo. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 22, Tomo 116. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 37, Tomo 209. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 66, Tomo 393. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 80, Tomo 476. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 13, Tomo 68. AHMSM

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 67, Tomo 404. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 69, Tomo 418. AHMSM.

Nota. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 62, Tomo 364. AHMSM.

Atos e decretos

Decreto. Fundo da Intendência Municipal. Alteração do trânsito de carretas. 1914. Caixa 14, Tomo 74. AHMSM.

Decreto. Fundo da Intendência Municipal. Extinção do trânsito de carretas em determinadas ruas. 1913. Caixa 14, tomo 73. AHMSM.

Decreto. Fundo da Intendência Municipal. Criação da Inspetoria de Veículos. 1924. Caixa 49, tomo 288. AHMSM.

Requerimentos

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Pedido de manutenção da estrada que liga a cidade e a Montanha Russa. 1919. Caixa 39, tomo 229. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Pedido de construção de uma ponte na Vila Ponte Seca. 1925. Caixa 70. Tomo 419. AHMSM

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Pedido construção e ponte para passagem de carretas e carroças. 1922. Caixa 54, Tomo 316. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Solicitação de melhorias nas ruas. 1919. Caixa 39, Tomo 229. AHMSM.

Requerimento. Adolpho Brinckmann solicitou permissão para a construção de uma cocheira nos fundos de um terreno de sua propriedade na rua Ipiranga. Fundo da Intendência Municipal. 1913. Caixa 16, Tomo 93. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Solicitação de calçamento. 1918. Caixa 38, Tomo 224. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Eduardo Hozoroski solicitou permissão para construir um galpão de tábuas e zinco, que iria servir como cocheira. 1919. Caixa 39, Tomo 229 AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Guilherme Cassel solicitou licença para construir um pequeno galpão para uma cocheira, na Rua General Canabarro. 1919. Caixa 39, Tomo 229. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Domingos Martins solicitou permissão para construir uma cocheira aos fundos do Hotel Central localizado na Avenida Rio Branco. 1921. Caixa 49, Tomo 291. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. José Abelin solicitou a permissão para a construção de um galpão para garagem do seu automóvel em sua residência na Rua Silva Jardim. Fundo da Intendência Municipal. 1924. Caixa 65, tomo 389. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. João Appel Lenz solicitou permissão para a construção de uma garagem nos fundos do prédio nº 64, na Rua Dr. Bozano. 1928. Caixa 87, tomo 528. AHMSM.

Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 73, Tomo 438. AHMSM. Encontrado por Ênio Grigio.

Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 76, Tomo 454. AHMSM.

Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 79, Tomo 469. AHMSM. Encontrada por Ênio Grigio

Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 79, Tomo 470. AHMSM. Encontrada por Ênio Grigio.

Pedido de concessão. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 81, Tomo 485. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 5, Tomo 31. AHMSM.

Requerimento. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 8, Tomo 40. AHMSM.

Ofícios

Ofício. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 44, Tomo 261. AHMSM.

Contratos

Contrato. Fundo da Intendência Municipal. Privilégio para o estabelecimento de bondes elétricos em Santa Maria. Caixa 18, Tomo 93. AHMSM.

Contrato. Fundo da Intendência Municipal. Caixa 39, Tomo 229. AHMSM.

Correspondências

Correspondência. Compra de gasolina pela Intendência Municipal. 1918. Fundo da Intendência Municipal Caixa 37, Tomo 220. AHMSM.

Correspondências. Sociedade Rio-grandense protetora dos animais de Santa Maria. Fundo da Intendência Municipal, Caixa 20, Tomo 107. AHMSM.

Fontes cartoriais

Habilitação de casamento. Pelágio Vernes e Jesuína Lameira, 1913. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Habilitação de casamento. Tahiti Ramos e Maria Augusta Sabbadini. 1919. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Habilitação de casamento. Aldorindo Fernandes e Lídia Campos de Barros. 1914. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Habilitação de Casamento. Manoel Pereira de Macedo e Georgina Fagundes, 1931. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Habilitação de casamento. José Maria Gonçalves e Olga de Souza, 1941. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Habilitação de casamento. Abelard Werney e Alicia Chagas, 1924. Santa Maria. APERS.

Óbito. Gabriela dos Santos, 1911. Santa Maria. Family Search.

Nascimento. João Ignácio Rodrigues, 30 de março de 1912. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Óbito. João Ignácio Rodrigues, 8 de outubro de 1925. Santa Maria, Rio Grande do Sul. Family Search.

Livros de Entrada dos Pacientes do Hospital de Caridade

Livro de Registro de Entrada de Pacientes do Hospital de Caridade de Santa Maria, nº 1 e 2, Arquivo do Hospital de Caridade. Gentilmente disponibilizado pela pesquisadora Gabriela Rotilli dos Santos.

Bancos de dados

Banco de dados das habilitações de casamento dos trabalhadores do setor de transportes urbanos entre 1897 a 1942. Santa Maria. Encontradas no acervo do *Family Search*.

Banco de dados com as matrículas dos carroceiros, boleiros e chauffeurs de Santa Maria entre os anos de 1924 a 1928. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria, Caixa 82, Tomo 495; Caixa 83, Tomo 499.

Banco de dados com os recibos de carroceiros, carreteiros, boleiros e chauffeurs entre os anos de 1913 a 1930. Fundo da Intendência Municipal de Santa Maria, caixas 16 a 94.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Martha. C. "A Festa do Divino No Rio de Janeiro: Religiosidade Popular e Políticas de Controle No Século Xix". Arrabalde, Niterói - RJ, v. I, n.3, p. 107-116, 1996.

ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. *O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

ANDREWS, George R. *Negros e brancos em São Paulo (1888-1988)*. Bauru: Edusc, 1998.

ARAGÃO, Joaquim José *et al.* Transportes no Brasil: Que História Contar?. Transportes (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, v. 9, n.2, p. 87-107, 2001.

AREND, Sílvia Maria Fávero. *Casar ou amasiar: a família popular em fins do século XIX*. POA: UFRGS, 2001.

AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Onda Negra, Medo Branco: O Negro no Imaginário das Elites, Brasil, século XIX*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

AZEVEDO, Elciene. "A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da 'raça paulista'". In: Elciene Azevedo et alii (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

BASSANEZI, Maria Sílvia. *Uma Fonte Para O Estudo Da Migração e Do Migrante: Os Registros Dos Eventos vitais*. In: *Ideias - Revista do Instituto de Filosofia e Ciências*. v. 1, n. 2, 2011.

BATALHA, Cláudio H. M. *Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária*. Cadernos AEL. Campinas: UNICAMP, v. 6, n. 10-11, 1999, p. 43-66.

_____. *O movimento operário na Primeira República*. 1. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000. v. 1. 80p

_____. *A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências*. In: Marcos César de Freitas. (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 4 ed. São Paulo: Contexto, 2001, v. , p. 145-158.

BECKER NETO, Octávio. *Espaço urbano, relações sociais e concessões de terrenos: a conformação da vila de Santa Maria da Boca do Monte (1858-1876)*. Mestrado em História - Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Ano de obtenção: 2020.

BELÉM, João. *História do município de Santa Maria 1797-1933*. 2.ed. Santa Maria: Editora UFSM, 1989.

BELTRÃO, Romeu. *Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto Município de São Martinho, 1787-1930*. 3 ed. Santa Maria: Editora da UFSM, 2013.

BENCHIMOL, Jaime. *Reforma urbana e Revolta da Vacina na cidade do Rio de Janeiro*. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. N. (Orgs.). *Brasil Republicano. O tempo do liberalismo excludente – da proclamação da república à revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

BIASOLI, Vitor Otávio Fernandes. *A Igreja Católica em Santa Maria: de capela militar à criação da diocese (1797-1910)*. In: WEBER, Beatriz Teixeira & RIBEIRO, José Iran. (Org.). *Nova história de Santa Maria: contribuições recentes*. 1ed. Santa Maria: Câmara dos Vereadores de Santa Maria, 2010, v. 1, p. 169-196

BIAVASCHI, Márcio A. C. *Coronelismo e conflitos políticos em Santa Maria (1889-1930)*. *Sociais e Humanas*, v. 19, p. 61-77, 2006.

BORGES, Barsanufu Gomides. *Dossiê Ferrovia e modernidade*. *Revista UFG*, ano XIII, nº 11. Goiás, Dezembro 2011.

BRESCIANI, Maria Stella. *Permanência e ruptura na história das cidades*. In: FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (Org.) *Cidade & História – modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: UFBA, 1990, p. 11-26.

BRUNHAUSER, Felipe Farret. *Menores populares na Primeira República (Santa Maria, 1917-1921)*. Monografia (Licenciatura em História) - Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2018.

_____. *As lutas por moradia no extremo sul do Brasil: Notas de pesquisa sobre o caso de Santa Maria no Pós-Abolição*. *Anais eletrônicos do 10º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, UNIFESP, São Paulo: 2021.

_____. *Moradia urbana e espacialização da desigualdade: o caso de Santa Maria na Primeira República*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2023.

CAMPOS, Ipojucan Dias. *Pensando nos valores morais: casamento civil e divórcio em Belém (1890-1900)*. *Margens (UFPA)*, v. 05, p. 325-341, 2010.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

CARVALHO, Daniela Vallandro de. *Entre a solidariedade e a animosidade: os conflitos e as relações interétnicas populares - Santa Maria 1885-1915*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade do Vale do Rio dos Sinos. São Leopoldo, 2005.

CASTELUCCI, Aldrin. *Flutuações econômicas, crise política e greve geral na Bahia da Primeira República*. In: *Revista Brasileira de História*, n. 50. São Paulo: ANPUH, 2005.

CAULFIELD, Sueann. *Em defesa da honra: moralidade, modernidade e nação no Rio de Janeiro (1918-1940)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2000.

CERASOLI, Josianne Francia. *Modernização no Plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Unicamp, Campinas, 2004.

_____. *Configurações de um Brasil republicano: relações de força*. In: Paulo Cruz Terra; Marcelo de Souza Magalhães; Martha Abreu. (Org.). *Os poderes municipais e a cidade: império e república*. 1ed. Rio de Janeiro: Ed. Mauad; Faperj, 2019, v. 1, p. 45-72

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: O cotidiano dos Trabalhadores do Rio de Janeiro da Belle Époque*. São Paulo: Editora Unicamp, 2001.

_____. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte* (nova edição em formato de bolso). 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. v. 1. 359p

_____; SILVA, Fernando Teixeira. *Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980*. Cadernos Arquivo Edgard Leuenroth (UNICAMP), v. 14, p. 11-50, 2009

CIGNACHI, Henrique. *Os Operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul: entre a radicalização e o consenso (1917-1936)*. Monografia (Especialização em História). Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2011.

CIOCCARI, Marta. *Risco, riso e respeito: notas sobre a construção da honra entre os trabalhadores nas minas de carvão no Brasil e na França*. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, v. 3, p. 17-27, 2011.

CONNELL, Raewyn. *Masculinities*. Berkeley: University of California Press, 1995.

_____; Messerschmidt, J. W. *Masculinidade Hegemônica: repensando o conceito*. In: Estudos Feministas, Florianópolis, 21(1): 424, janeiro-abril, 2013. pp. 241-282

CRENSHAW, Kimberlé. *Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color*. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241-1299. 1991.

DOMINGUES, Petrônio. *Fios de Ariadne: o protagonismo negro no pós-abolição. Anos 90* (UFRGS. Impresso), v. 30, p. 215-250, 2009.

FACHEL LEAL, Ondina. *Os Gaúchos: Cultura e Identidade no Pampa*. *TESSITURAS: REVISTA DE ANTROPOLOGIA E ARQUEOLOGIA*, v. 7, p. 17-47, 2019.

FARINATTI, Luís Augusto. *Sobre as cinzas da mata virgem: os lavradores nacionais na província do Rio Grande do Sul (Santa Maria: 1845-1880)*. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

_____. *Construção de séries e micro-análise: notas sobre o tratamento de fontes para a história social. Anos 90*. Porto Alegre, v. 15, p. 57-72, 2008.

FAUSTO, Boris. *Crime e cotidiano: a criminalidade em São Paulo (1880-1924)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

FLORES, João Rodolpho Amaral. *Fragmentos da História Ferroviária Brasileira*. Santa Maria: Palloti, 2007.

FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da Liberdade: Histórias e Trajetórias de Escravos e Libertos na Bahia, 1870-1910*. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2004.

ESCOBAR, Giane. *Clube sociais negros: lugares de memória, resistência negra, patrimônio e potencial*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Maria: Santa Maria, 2010.

GINZBURG, Carlo. *O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico*. In: *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa/Rio de Janeiro: DIFEL/Bertrand Brasil, 1989. p. 169-178.

GRIBAUDI, Maurizio. *Percursos individuais e evolução histórica: quatro trajetórias operárias na França do século XIX*. In: KARSBURG, A., VENDRAME, M. e CARNEIRO, D. *Espaços, escalas e práticas sociais na micro-história italiana*. Rio de Janeiro: FGV, 2021.

GOMES, Alessandro Filipe de Menezes. *Os carroceiros do Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder*. *Revista Mundos do Trabalho* (online), v. 12, p. 1-18, 2020.

GOMES, Flávio Santos. *A Hidra e os Pântanos. Mocambos e Quilombos no Brasil Escravista*. São Paulo: Editora da Unesp/Polis, 2005. 462p.

GOMES, Flávio. ; NEGRO, Antônio L. *Além das senzalas e fábricas: uma história social do trabalho*. *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP*, v. 18, p. 217-240, 2006.

GOMES, Fabrício Romani. *Sob a proteção da princesa e de São Benedito: identidade étnica, associativismo e projetos num clube negro de Caxias do Sul (1934-1988)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade do Vale do Rio dos Sinos. São Leopoldo, 2008.

GRUNEWALDT, Silvana. *Santa Maria e a modernização urbana no fim do século XIX e início do século XX*. In: WEBER, Beatriz Teixeira; RIBEIRO, José Iran. (Org.). *Nova História de Santa Maria: contribuições recentes*. Santa Maria: Câmara de Vereadores de Santa Maria, 2010, v. 1, p. 335-350.

GRIGIO, Ênio. *“No alvoreço da festa, não havia corrente de ferro que os prendesse, nem chibata que intimidasse”*: a comunidade negra e sua Irmandade do Rosário (Santa Maria, 1873-1942). Tese (Doutorado em História). Universidade do Vale do Rio dos Sinos. São Leopoldo, 2016.

_____; BRUNHAUSER, Felipe Farret; OLIVEIRA, Franciele Rocha de; RODRIGUES, Luiz Fernando dos Santos da Silva; LIMA, Taiane Anhanha. *Organizações Negras de Santa Maria: primeiras associações negras dos séculos XIX e XX*. Santa Maria, 2020.

GUTERRES, Leticia B. S. *Escravidão, Família e Compadrio ao Sul do Império do Brasil: Santa Maria (1884-1882)*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Rio de Janeiro, 2013.

HERRLEIN JR., Ronaldo. *O cenário econômico da Revolução de 1923 (Rio Grande do Sul): mudança estrutural, crescimento e crise da pecuária*. Revista de História Regional, v. 20, p. 76-97, 2015.

HOBSBAWM, Eric. *“Da história social à história da sociedade”*. In: _____. Sobre história. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

KRAUSE, Cleandro; FRIDMAN, Fania. *Segregação residencial em perspectiva histórica: delimitações administrativas e de áreas de intervenção urbanística em Porto Alegre*. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. Anais do XVII ENANPUR, 2017.

KULZER, Gláucia Giovana Lixinski. *De Sacramento a Boca do Monte: a Formação Patrimonial de Famílias de Elite nas Província de São Pedro (Santa Maria, RS, século XIX)*. Dissertação (Mestrado em História) Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2009.

LARA, Silvia Hunold. *Blowin in the wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil*. Projeto História. São Paulo, n. 12, 1995.

_____. *Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil*. Projeto História. São Paulo, v. 16, p. 25-38, 1998.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003. p. 460.

LEVI, Giovanni. *A Herança Imaterial. Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LEUCHTENBERGER, Rafaela. *O Lábaro protetor da classe operária. As Associações voluntárias de socorros-mútuos dos trabalhadores em Florianópolis Santa Catarina (1886-1932)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2009.

LINDEN, Marcel van der (ed.). *Social security mutualism. The comparative history of Mutual Benefit Societies*. Bern: Lang, 1996

LIMA, Taiane Anhanha. *Clubes negros de futebol em Santa Maria no pós-Abolição (1916 - 1932)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2023.

LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado. (O mutualismo em São Paulo)*. São Paulo: Contexto, 1990.

_____. *30 anos depois: repensando a Micro-História*. In: VENDRAME, Maíra Ines; KARSBURG, Alexandre; MOREIRA, Paulo Roberto Staudt (Orgs.) *Ensaio de Micro-História, Trajetórias e Imigração*. São Leopoldo: Oikos, Editora Unisinos, 2016.

LONER, Beatriz. *Classe operária: organização e mobilização em Pelotas: 1888-1937*. Tese (Doutorado em Sociologia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1999.

_____. *A rede associativa negra de Pelotas e Rio Grande*. In: SILVA, Gilberto Ferreira da; SANTOS, José Antônio dos; CARNEIRO, Luiz Carlos da Cunha (orgs.). *RS negro: cartografias sobre a produção do conhecimento*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

_____. *Construção de classe. Operários de Pelotas e Rio Grande*. Pelotas: Editora UFPEL, 2016.

LOPES, Aristeu Elisandro Machado. *Jovens trabalhadores em 3x4: Fotografia e história do trabalho no Rio Grande do Sul, 1933-1943*. VARIA HISTÓRIA, v. 35, p. 345-376, 2019a.

_____. *Os trabalhadores negros em 3x4: fotografia, história do trabalho e pós-abolição*. Pelotas-RS, 1933-1944. *Revista Mundos do Trabalho(online)*, v. 11, p. 1-24, 2019b.

_____. *Os trabalhadores das fábricas de chocolates e caramelos em 3x4: história do trabalho e fotografia a partir da Delegacia Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul, 1933-1943*. *Revista de História da Unisinos*, v. 21, p. 109-124, 2020.

_____. *Mulheres trabalhadoras no Rio Grande do Sul: fotografias 3x4 de solicitantes de carteira profissional (1933 - 1944)*. HISTÓRIA (SÃO PAULO), v. 41, p. 01, 2022.

MACHADO, Vanderlei; SEFFNER, Fernando. *Florianópolis 1889/1930: estratégias de produção simultânea de masculinidades hegemônicas e subordinadas*. HISTÓRIA (SÃO PAULO), v. 32, p. 354-376, 2013.

MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista (Brasil, século XIX)*. 3ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

_____; RIOS, Ana M. Lugão. *O pós-Abolição como problema histórico: balanços e perspectivas*. In: *Revista Topoi*, v. 5, nº 8, p. 170 - 198, 2004.

MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. *Santa Maria: Relatos e impressões de viagem*. Santa Maria: Editora da UFSM, 2008.

MAUAD, Ana Maria. *Poses e flagrantes: ensaios sobre história e fotografias*. Niterói: UFF, 2008.

MEDEIROS, Alícia Quinhones. *“Branços, Mixtos e pretos”*: O perfil social e racial do alunado da Escola Elementar Olavo Bilac na década de 1930, em Santa Maria/RS. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2021.

_____. Educação, trabalho, família e associativismo: experiências negras no campo educacional em Santa Maria/RS no pós-Abolição (1888-1930). Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2023.

MORALES, Neida. *Santa Maria - Memória*. 1. ed. Santa Maria: Editora Pallotti, 2008. 280p .

MOREIRA, Paulo. *Faces da Liberdade, Máscaras do Cativo* - Experiências de liberdade e escravidão, percebidas através das Cartas de Alforria - Porto Alegre (1858-1888). 1. ed. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996. v. 1.

_____. *Entre o deboche e a rapina: os cenários sociais da criminalidade popular em Porto Alegre*. Porto Alegre: Armazém Literário, 2009.

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

NASCIMENTO, Álvaro Pereira. *Trabalhadores negros e o “paradigma da ausência”*: contribuições à história social do trabalho no Brasil. In: Revista Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 29, nº 59, p. 607 - 626, 2016.

NICOLOSO, Fabrício Rigo. *Fazer-se da Elite em Santa Maria-RS: os imigrantes alemães entre estratégias políticas e sociais – 1830/1891*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2013.

OLIVEIRA, Franciele Rocha de. *Moreno rei dos astros a brilhar, querida União Familiar: trajetória e memórias do clube negro fundado em Santa Maria, no Pós-Abolição*. Santa Maria: Câmara Municipal de Vereadores de Santa Maria, 2016.

_____. *Dos laços entre José e Innocência: trajetórias de uma família negra entre a escravidão e a liberdade no Rio Grande do Sul*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2017.

_____. *Trabalhadores negros criam União Familiar: revivendo o mais antigo Clube Social Negro de Santa Maria/ RS*. História em Revista, v. 27, p. 42-68, 2022.

_____. *Negros laços: trajetórias coletivas das famílias dos nascidos de ventre livre no pós-Abolição (Santa Maria/RS, 1871 -1941)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2023.

PADOIN, Maria Medianeira. *Viação férrea e o desenvolvimento do comércio e da indústria de Santa Maria*. In: RIBEIRO, José Iran; WEBER, Beatriz Teixeira. Nova História de Santa Maria: contribuições recentes. Santa Maria: Câmara Municipal de Vereadores, 2010.

PEDROSO, Guilherme. V.; OLIVEIRA, Franciele. R. ; LIMA, Taiane. A. *Combatendo “estultos preconceitos de raça”*: Mapeamento da imprensa negra do Rio Grande do Sul e o caso de Santa Maria/RS. REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO SUL, v. 162, p. 45-72, 2022.

PEDROSO, Guilherme. *Nas margens da República: trabalhadoras e trabalhadores negros no Alegrete/RS pós-abolição (1890 -1910)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2023.

PERUSSATTO, Melina Kleinert. *Arautos da liberdade: educação, trabalho e cidadania no pós-Abolição a partir do jornal O Exemplo de Porto Alegre (c. 1892 – c. 1911)*, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Emergência dos subalternos. Trabalho Livre e ordem burguesa*. Porto Alegre: UFRGS, 1989.

_____. *Os pobres da cidade: vida e trabalho 1880- 1920*. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 1994.

PETIZ, Silmei. *CASAMENTO CIVIL E MODELO DE FAMÍLIA NO MUNICÍPIO DE CRUZEIRO(SC): mudanças e permanências no contexto da laicização do estado brasileiro sob uma ótica histórico-constitucional*. CONFLUÊNCIAS (NITERÓI) , v. 23, p. 42-71-71, 2020.

PITT-RIVERS, J. *Honra e posição social*. In: PERISTIANY, J. G. (org.). *Honra e vergonha: valores das sociedades mediterrâneas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988. p. 11-60.

PRAZERES, Maria das Graças Nascimento. *Construindo a cidade: Os discursos Oficiais Referentes aos Bondes Elétricos na Primeira República em São Luís/ MA*. Anais eletrônicos X Encontro Nacional de História Oral: Testemunhos, História e Política. Universidade Federal de Pernambuco, Recife: 2011.

PINTO, Ana Flávia M. *De pele escura e tinta preta: A imprensa negra no século XIX (1833-1899)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

_____. *Fortes laços em linhas rotas: literatos negros, racismo e cidadania na segunda metade do século XIX*. Tese (Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2014.

RAHMEIER, Clarissa Sanfelice. *A experiência da paisagem estancieira*. Um estudo de caso em arqueologia fenomenológica. Estância Vista Alegre, Noroeste do Rio Grande do Sul, séc. XIX”. Tese (doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2007

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês (1835)*. 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986. 296p.

REMEDY, José Martinho Rodrigues. *Palavras de honra: um estudo acerca da honorabilidade na sociedade sul-rio-grandense do século XIX, a partir dos romances de Caldre Fião*. Tese (Doutorado em História), Universidade do Vale do Rio dos Sinos. São Leopoldo, 2011.

REVEL, Jacques. *Micro-análise e construção do social*. In:_____ (org.) *Jogos de Escalas. A experiência da micro-análise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas Editora, 1998, pp. 15-38.

RIBEIRO, Gladys Sabina. *O povo na rua e na Justiça*, a construção da cidadania e luta por direitos: 1889-1930. In: SAMPAIO, Maria da Penha Franco (Org.). *Autos da memória: a história brasileira no Arquivo da Justiça Federal*. Rio de Janeiro: Justiça Federal/ NDC-UFF, 2006.

RIBEIRO, Liana Severo. *Combate à carestia nas páginas da Imprensa Negra: Jornal O Exemplo*. *História em Revista*, v. 27, p. 09-23, 2022.

RODRIGUES, Luiz Fernando dos Santos da Silva. *Carroceiros, boleiros e choferes: primeiras notas acerca do perfil social dos trabalhadores do setor de transportes em Santa Maria (1924-1928)*. In: II CONEPEH - *História(s) em tempos de crise: possibilidades e perspectivas*, 2020, Santa Maria. *História(s) em tempos de crise: possibilidades e perspectivas*. Santa Maria: FACO-UFSM, 2020. v. 1. p. 377-384.

_____. *Carroceiros, boleiros e chauffeurs: os trabalhadores do setor dos transportes urbanos em Santa Maria durante a Primeira República (1889-1930)*. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal de Santa Maria, 2021.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei*. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo, 2ª. ed. São Paulo: FAPESP – Studio Nobel, 1999 [1997], p. 15-58.

ROSA, Marcus Vinicius Freitas da. *Além da invisibilidade: história social do racismo em Porto Alegre durante o pós-Abolição (1884-1918)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2014.

ROSSI, Daiane Silveira. *Assistência à pobreza no interior do sul do Brasil (1903-1913)*. Tese (Doutorado em História das Ciências da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro, 2019.

SAES, Alexandre Macchione. *Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930)*. *Revista Brasileira de História*, v. 27, p. 219-238, 2007.

SANTOS, Gabriela R. dos. *Na saúde e na doença: perfil social das mulheres pobres na Santa Maria/RS do início do século XX (1903 - 1913)*. 2017. 52 f. Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria.

_____. *Desabusadas e levadas do Diabo: Mulheres pobres no ambiente urbano de Santa Maria no início do século XX (1903-1918)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria. 2021.

SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/ IFCH, 2009.

SANTOS, Dhyene Vieira dos. *Motoristas e Condutores de Bondes: Sociabilidade, cultura associativa e greves (1899-1930)*. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Manaus: Manaus, 2020.

SANTOS, Wagner Serafini. *Exposição fotográfico sobre a revolta militar de 1926 em Santa Maria, RS, Brasil*. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2016.

SCHETTINI, Cristiana; POPINIGIS, Fabiane; TERRA, Paulo Cruz. Dossiê: *Negociações Municipais: trabalho na cidade*. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, n. 9, 2015.

SCHUCMAN, Lia V. *Entre o "encardido", o "branco" e o "branquíssimo": raça, hierarquia e poder na construção da branquitude paulistana*, Tese de Doutorado do Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *Do preto, do branco e do amarelo: sobre o mito nacional de um Brasil (bem) mestiçado*. Ciência e Cultura, v. 64, p. 48-55, 2012.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. *Educação & Realidade*. Porto Alegre, vol. 20, n2, jul./dez. 1995, pp. 71-99.

SILVA, Adhemar Lourenço. *As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas (estudo centrado no Rio Grande do Sul-Brasil, 1854-1940)*. Porto Alegre: PUCRS, (Tese de doutorado em história), 2004.

SILVA, Eduardo. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SILVA, Fernanda Oliveira da. *Os negros, a constituição e espaços para os seus e entrelaçamento destes espaços: associações e identidades negras em Pelotas (1820-1943)*. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História, PUCRS, Porto Alegre, 2011.

_____. *As Lutas Políticas nos Clubes Negros: Culturas Negras, Racialização e Cidadania na Fronteira Brasil-Uruguaí no Pós-abolição (1870-1960)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

SLENES, Robert Wayne Andrew. *Na Senzala, Uma Flor: Esperanças e Recordações Na Formação da Família Escrava (Brasil Sudeste, Século XIX)*. Rio de Janeiro - RJ: Nova Fronteira, 1999.

SÔNIGO, Aline. *Correspondemos a uma aspiração de nossa classe: O pós-abolição a partir do jornal O Astro (Cachoeira e Rio Pardo, RS)*. Tese (Doutorado), Universidade Federal de Santa Maria: Santa Maria, 2022.

TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2007.

_____. *cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*, Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2012.

_____. ABREU, Martha. (Org.) ; MAGALHÃES, Marcelo de Souza. (Org.). *Os poderes municipais e a cidade: Império e República*. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2019

TAMBASCO, José Carlos Vargens. *Cocheiros e Chauffeurs no trânsito urbano da Belo Horizonte Adolescente*. Mosaico (Vassouras), 2016-09-28, Vol.1 (2).

THOMPSON, Edward. P. *A Miséria da Teoria*. Rio: Zahar, 1981.

_____. *A Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987

THOMPSON FLORES, Mariana Flores da Cunha; AREND, Jéssica. F. Noções de honra e justiça entre as classes populares da fronteira no Brasil meridional na segunda metade do século XIX - estudo de casos. *AEDOS: REVISTA DO CORPO DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DA UFRGS (ONLINE)*, v. 9, p. 296-315, 2017.

TOCHETTO, Daniel. *A Cidade de Santa Maria e o saneamento de Saturnino de Brito*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2013.

UBERTI, Hermes. “A benção que se pede e a benção que se dá”: Redes sócio- familiares de camadas intermediárias (Randolpho José da Silva Pereira, 1841-1914). Dissertação (Mestrado em História). São Leopoldo: UNISINOS- PPGH, 2011.

VIEIRA, David Durval Jesus. *A cidade e os "bichos": poder público, sociedade e animais em Belém (1892-1917)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Pará. Belém, 2015.

VIOTTI DA COSTA, Emília. *Estruturas versus experiências: novas tendências na história do movimento operário e das classes trabalhadoras na América Latina*. Boletim informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais, 29, (1990), 3-16.

WEIMER, Rodrigo. *A gente da Felisberta*. Niterói, Tese (Doutorado em História) Universidade Federal Fluminense, 2013.

_____. *Os nomes da liberdade: experiências de autonomia e práticas de nomeação em um município da serra rio-grandense nas duas últimas décadas do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade do Vale do Rio dos Sinos. São Leopoldo, 2007.

_____. *Ser “moreno”, ser “negro”*: memórias de experiências de racialização no litoral norte do Rio Grande do Sul no século XX. *ESTUDOS HISTÓRICOS (RIO DE JANEIRO)*, v. 26, p. 409-428, 2013.

WOLF, Joel. *Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity*. Oxford University Press. New York, 2010.

ZUBARAN, Maria Angélica. *A invenção branca da liberdade negra: memória social da abolição em Porto Alegre*. *Fênix - Revista de História e Estudos Culturais*, v. 6, n. 3, p. 1-16,

2009. Disponível em: <http://www.revistafenix.pro.br/vol20mangelica.php> Acesso em fevereiro de 2017.