



PPGH

Programa de Pós-Graduação
de História

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**NOS TRILHOS DA CIDADE: A TRAJETÓRIA DOS MOTORNEIROS E
DOS BONDES EM MANAUS (1930-1946)**

WANDERLENE DE FREITAS SOUZA BARROS

Manaus

2018



PPGH

Programa de Pós-Graduação
de História

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

WANDERLENE DE FREITAS SOUZA BARROS

**NOS TRILHOS DA CIDADE: A TRAJETÓRIA DOS MOTORNEIROS E DOS
BONDES EM MANAUS (1930-1946)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. César Augusto Bubolz Queirós

Manaus
2018

Ficha Catalográfica

B277n Barros, Wanderlene de Freitas Souza
Nos trilhos da cidade : a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946) / Wanderlene de Freitas Souza Barros. 2018
154 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: César Augusto Bubolz Queirós
Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Bondes. 2. Motorneiros. 3. História. 4. Manaus. I. Queirós, César Augusto Bubolz II. Universidade Federal do Amazonas III.
Título

WANDERLENE DE FREITAS SOUZA BARROS

**NOS TRILHOS DA CIDADE: A TRAJETÓRIA DOS MOTORNEIROS E DOS
BONDES EM MANAUS (1930-1946)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. César Augusto Bubolz Queirós
Universidade Federal do Amazonas – UFAM
Presidente/Orientador

Prof. Dr. Prof. Dr. Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro
Universidade Federal do Amazonas – UFAM
Membro Titular Interno

Prof. Dr. Otoni Moreira de Mesquita
Universidade Federal do Amazonas – UFAM
Membro Titular

Agradecimentos

Mudança! Palavra que me fez enveredar na História, pois não sou pessoa que compactua com a rotina, mesmo que demande sacrifícios e escolhas para chegar ao almejado. Parafraseando Simone Beauvoir, confirmo que “todas as vitórias ocultam uma renúncia”. Administradora de profissão, historiadora por opção, assim tive a certeza de que desafios e novas perspectivas sempre somam como experiência. Desta forma, conhecer lados opostos nas relações estabelecidas empregador e empregado, me fez enveredar pelas categorias profissionais e então reorganizar minha trajetória sob outro olhar.

O estudo sempre me acompanhou, e a busca pelo conhecimento é um ópio para quem tem sede do saber; e nesse sentido a sorte está ao meu lado, porque meus pais, Wanderlen e Marlene, me incentivaram a estudar, e disso sempre tiveram orgulho; meu marido Sérgio, com calma, sabedoria e serenidade soube abrandar meus momentos de agitação e inquietações na pesquisa. Carolina, minha filha, é o motivo maior de eu continuar cada vez que penso em desistir.

Ao professor Otoni que me trouxe a alegria, em um período tão escasso de fontes, de me ceder apontamentos históricos que fizeram uma diferença imensa no meu trabalho; com seu acervo que certamente contribuirá de forma relevante para a historiografia regional; lembrando o professor Fernando Teixeira com a tese do João Marcelo Santos, cuja leitura me deu um norte ao trabalhar minhas fontes.

Na trajetória acadêmica, quantos ensinamentos! Os professores da graduação serviram de alicerce para apurar o caminho do senso crítico e do conhecimento histórico (Auxiliomar, Maria Eugênia, Márcia, Aloysio, Francisco Jorge, Alexandre, Morga, Patrícia, James, Nelson...). No mestrado, professor Luís Balkar que apontou caminhos precisos na pesquisa de trabalhadores e suas experiências na historiografia regional; Professora Maria Luiza Pinheiro que através da delimitação de espaços e práticas mostra o poder da identidade de classe.

Pelas amizades que fiz nessa trajetória, cada uma com sua importância na descontração, assim como na troca de conhecimentos. Minha gratidão aos mestres tão queridos Aldemira, Dayse Sicsú, Eduardo Gomes, Maria, Lidiane Mendes, Sérgio, Isabel, Gláucia, Amaury Pio... sempre com boas contribuições; aos companheiros de mestrado Ludimilla, Moisés, James, que dividiram comigo a trajetória da criação; Ao Carlos Renha por ceder material de relatórios de governo; e ao companheiro de infindáveis estudos

Rafael Lima. Ao nosso secretário do PPGH, Jailson, que é querido e admirado por sua competência e presteza para atender a todos do programa. Muitas angústias, dúvidas, impasses que podiam ser sanados com uma palavra de incentivo, com o compartilhamento de material ou com uma simples indicação. Lembro com carinho das viagens para os eventos, em que o nervosismo de apresentar em lugares diferentes dos de costume era quebrado nos momentos de confraternização, com palavras de incentivo e muitos sorrisos. E como a gente aprende!

Aos amigos e companheiros do GT, com discussões produtivas. Na gestão, aprendendo com o professor Davi Avelino, tendo como exemplo sua competência e ideal humanístico. Convivências como as da Janaína Artiago, Johmara, Anderson Moura, Deusa, Marineide... Para aprimorar o trabalho em equipe na troca de conhecimento. As ações e discussões de textos que nos apontam um universo amplo e possível de estudo.

Não posso esquecer aqueles que, direta ou indiretamente, me abriram as portas neste campo de pesquisa tão árduo, me ensinando, trocando experiências, contribuindo de alguma forma para meu êxito; sendo mensageiros do bem. Socorro Moraes, Janilce Negreiros, Laura Litaiff, Eliana Loureiro, Sr. Antônio Loureiro, Abrahim Baze, Debora Caminha, Glícia Braga, Sr. Robério Braga, Prof. Marcos (Geografia), Elizangela Resende, Juarez, Cesarino, Valter Bonetti, Natércia Gugelmim, Tamires Xavier... Cada um se dispendo de maneira solidária a me ajudar.

Agradeço imensamente ao meu orientador, professor César Augusto Bubolz Queirós que, com sua estratégia de mestre do conhecimento, vem me trazendo a luz do saber pacientemente e lapidando o que vê de potencial. Sua disponibilidade, amizade, apoio e até puxões de orelhas, encontravam o melhor em mim. A monitoria na graduação e o estágio docente na Pós-graduação foram momentos em que depositou sua confiança e oportunizou para mim experiências, sendo essas ações de extrema importância. O estímulo para eu participar ativamente de eventos, comissões, ações de cunho acadêmico foi mola propulsora para minha melhora profissional. Aquelas palavras na hora do medo: “Você pode e é capaz”, sempre tiveram efeito essencial para seguir. Ao amigo, gratidão eterna!

E por fim a alguns personagens dos arquivos que contribuíram para o êxito de meu trabalho como: o Sr. Urtiga e Sebastião do IGHA, a Fátima Gomes da Eletrobrás, Leila do arquivo dos Benchimol, Sr. Nonato do Povos da Amazônia, Juarez Silva Junior e Renan Dantas no TJAM, Erilene da ACA, Viviane do Durango Duarte. Os últimos não

são menos importantes. Na verdade, eles têm a relevância pelas fontes que me proporcionaram, pois sem elas não haveria trabalho.

Desta forma pude perceber o quanto a boa convivência, a humildade e o desprendimento nos abrem muitas portas. A quem recorria, sempre recebi as melhores respostas, dicas, indicações, e principalmente boa vontade e solidariedade. E por fim aquele que tem maior importância “Deus”, por se fazer presente em todos os momentos de minha vida para que eu alcançasse esse objetivo.

Resumo

O espaço dos primeiros cinquenta anos do século XX, no Amazonas, está pautado em muitas controvérsias, no sentido de uma estagnação econômica e, conseqüentemente, social e política. Manaus através de seu porto, polo de escoamento da borracha, por décadas que se seguem, experimenta uma concorrência desleal no sistema de Plantation, implantado na Malásia, com mudas contrabandeadas do Brasil; perdendo assim uma hegemonia da matéria prima, também conhecida como “ouro branco”. O legado da modernização, implantado desde a República, tendo como mentor desse projeto, Eduardo Gonçalves Ribeiro – Governador - segue por anos na cidade, com toda uma estrutura arquitetônica e de serviços, que em nada perdia em relação ao restante do país. O volume de negócios do extrativismo foi se adensando e atraindo investidores de várias nacionalidades, principalmente os ingleses. O serviço de bondes, trazido pela companhia inglesa *Manaós Tramways Light & Co.*, nos chamou atenção por estar envolto em toda uma relação com a dinâmica da cidade, adentrando pela paisagem da cidade no transporte de passageiros e mercadorias, distinguindo-se como uma necessidade para os translados. A cidade embora tenha passado por um baque financeiro sem proporções, buscou, a cada dia, se reinventar através de novas estratégias de sobrevivência econômica. Sabendo que a troca de experiências entre nacionais e estrangeiros apontariam para uma nova trajetória, que era movimentada diariamente através dos trabalhadores da urbe; esses novos atores sociais, através de suas demandas apresentam-se como classe na cidade, protagonizando sua própria história. Desta forma, esta pesquisa busca elencar e destacar a trajetória do profissional motorneiro, que por estar assumindo seu posto diariamente, nas idas e vindas pela cidade, pode comprovadamente, através das fontes históricas, deixar marcada sua participação na dinâmica da cidade. Portanto, buscamos trazer a baila parte da caminhada desses profissionais, que assim como surgiram com a ideologia do progresso, anos depois, foram extintos pela mesma, deixando um misto de memórias para aqueles que um dia tiveram a oportunidade de utilizar um dos primeiros transportes coletivos da cidade.

Palavras-chave: Manaus, Motorneiros e bondes.

Abstract

The first fifty years of the twentieth century, in the Amazon, are based on many controversies, in the sense of economic stagnation and, consequently, social and political. Manaus through its port, the rubber outlet hub, has experienced unfair competition in the Plantation system, installed in Malaysia, with smuggled seedlings from Brazil; losing a hegemony of the raw material, also known as "white gold." The legacy of the modernization, implemented since the Republic, having as mentor of this project, Eduardo Gonçalves Ribeiro - Governador- continues for years in the city, with a whole architectural and service structure, with nothing left to be desired in relation to the rest of the country. The turnover of extractivism has been increasing and attracting investors of various nationalities, mainly the English. The tram service, brought by the English company Manaós Tramways Light & Co., called our attention because it is wrapped in an entire relationship with the city, entering the landscape with the transportation of passengers and merchandise, distinguishing itself as a necessity for the transfers. Although the city has gone through a financial crisis without proportions, it has sought, every day, to reinvent itself through new strategies of economic survival. Knowing that the exchange of experiences between nationals and foreigners would point to a new trajectory, which was moved daily through the workers of the city; these new social actors, through their demands, are presented as class in the city, starring their own history. In this way, this research seeks to include and highlight the trajectory of the motor-professional that, by assuming his post daily, in the comings and goings through the city, can be proven, through historical sources, leaves marked its participation in the dynamics of the city. Therefore, we sought to bring some of the path of these professionals, which emerged from the ideology of progress, and years later, were extinct by the same ideology, leaving a mix of memory for those who once had the opportunity to use one of the first collective transport City.

Keywords: Manaus, drivers and trams.

Lista de Ilustrações

- * Figura 1 – Aviaquário
- * Figura 2 – Mapa de Manaus 1913
- * Figura 3 - Mapa de Manaus 1938
- * Figura 4 – Vitórias Régias no Paraná do Careiro
- * Figura 5 – Censo demográfico 1872-1950
- * Figura 6 – População de Manaus 1933-1934
- * Figura 7 – Registro estatístico de veículos em Manaus década de 1930
- * Figura 8 – Bonde e sua primeira arrendatária Railway
- * Figura 9 – Bonde aberto
- * Figura 10 – Rota dos bondes em 1910
- * Figura 11 – Escritório da *Manaós Tramways*
- * Figura 12 – Bondes em Manaus 1943
- * Figura 13 – Brim Kaki Floriano
- * Figura 14 – Registro individual André Negreiros Garcia
- * Figura 15 – Interno carteira de habilitação 1
- * Figura 16– Interno carteira de habilitação 2
- * Figura 17 – Desfile em 1945, cobradores, fiscais e motorneiros

Siglas

CBO – Classificação Brasileira de Ocupações

TJAM – Tribunal de Justiça do Amazonas

IGHA – Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Sumário

INTRODUÇÃO.....	
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1: UMA CIDADE EM “CRISE” ENTRE IDAS E VINDAS DA MALHA VIÁRIA	20
1.1. MANAUS EM FOCO PÓS-DECADÊNCIA DA BORRACHA.....	21
1.2. OS BONDES NA CIDADE: MEIO SÉCULO DE SERVIÇOS	45
a) A chegada dos Bonds em Manaus	46
b) A expansão da malha ferroviária.....	59
CAPÍTULO 2: PERFIL, COTIDIANO E QUESTÕES ORGANIZACIONAIS DO TRABALHO DOS MOTORNEIROS	65
2.1. <i>A Manaós Tramways</i> : estrutura e trajetória.....	66
2.2. Na labuta: os trabalhadores na empresa	78
CAPÍTULO 3: CULPADOS OU INOCENTES!? OS MOTORNEIROS EM BUSCA DE DIREITOS.....	98
3.1 Motorneiros e a Justiça Criminal.....	99
3.2 Greves e paralisações: as lutas da categoria em busca de dias melhores.....	112
3.3 Olhares sobre o motorneiro.....	125
CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
ANEXOS:	139
REFERÊNCIAS	149
a) Periódicos.....	149
b) Documentos oficiais	149
c) Bibliografia	150

INTRODUÇÃO

Manaus sempre chamou atenção por ser um lugar exótico e cheio de belezas naturais que, com o tempo, se imbricaram com as transformações ocorridas pela sua modernização. Cravada no interior da floresta, com um potencial extrativista que deslumbrou o mundo, viveu muitos dias de glória e outros nem tanto. É certo que a pequena cidade aflorou; desenvolveu-se de maneira meteórica, criando uma estrutura europeia a partir dos investimentos vindos do exterior. Porém, envolta em meio a uma concorrência capitalista de meios de produção, entra em seguidas crises tendo a necessidade de reinventar-se através de novas estratégias de sobrevivência.

O atrativo da borracha transformou Manaus em uma Babilônia cultural no sentido de saberes e fazeres compartilhados entre nacionais e estrangeiros. Imigrantes chegaram à Amazônia promovendo um intercâmbio cultural, econômico e social para a região. A influência europeia tomou a cidade, surgindo empresas estrangeiras que buscavam o acúmulo de capitais no novo mercado, em grande medida, na prestação de serviços. Em harmonia com as transformações da urbe, vários segmentos do trabalho foram se disseminando, através de crescimento econômico promissor que veio a partir das demandas. A participação das companhias está ligada diretamente à ampla diversificação nas funções desempenhadas no mundo do trabalho. Cabe ressaltar que a entrada de concessionárias de serviços em Manaus nos aponta para uma economia e população em ascendência. A *Manaós Tramways*, empresa inglesa investiu na Amazônia, em setores básicos de infraestrutura econômica e social, como empresa concessionária.

Pautados nas questões que envolvem a urbe, percebemos que a cada perspectiva abordada há uma reconstrução da historiografia da cidade, que diante de novos atores sociais, nos remete a uma complexidade de relações estabelecidas nesse espaço. Dentro dessa gama de perspectivas, o estudo do trabalho voltado para as diversas categorias profissionais vem ganhando fôlego, assim como temáticas de gênero e etnia. Estudar a classe trabalhadora é abrir um universo cada vez maior de possibilidades de investigação. Cláudio Batalha parte do pressuposto, em tese, que a redução do trabalho a um simples operariado fabril é inviável, no entanto, na prática, incluir trabalhadores

assalariados e eventuais, livres e não livres, urbanos e rurais é algo mais complexo¹. Aportar nessas novas abordagens que envolvem o trabalho é contribuir para as mudanças que história propõe.

O estudo em questão tem como objetivo analisar parte da rotina do profissional motorneiro de bonde, no município de Manaus. Trabalhador que transitava pelo espaço citadino diariamente mantendo, assim, uma relação de troca entre experiências e vivências ali estabelecidas, no tocante ao labor e cotidiano; resgatando trajetórias destes homens, com seus saberes e fazeres nas suas relações dentro da cidade. É notório que a passagem dos motoristas de bondes por Manaus pode ser vista através das fontes, participando ativamente como categoria e certamente como cidadãos. Eles cresceram como uma classe que atuou na urbe, na condução da coletividade, viabilizando o deslocamento da população de um ponto a outro. Os motorneiros na direção acompanhavam a mudança da paisagem diariamente, transportavam, entre idas e vindas dos pontos mais periféricos da cidade, o trabalhador, a criança, o idoso, etc. Os responsáveis por esses trajetos diários que merecem uma atenção especial, visto que são sujeitos que contribuíram diretamente para a movimentação do “trabalho” e da dinâmica da urbe. Através de olhares como o de Michel de Certeau, pretendemos resgatar uma história do cotidiano tendo como protagonistas os sujeitos comuns que, de certa forma, contribuíram para uma descristalização da história. Percebe-se que estes sujeitos sempre tiveram voz. No entanto, ela só foi “ouvida” através de uma resignificação das fontes. Segundo Certeau:

Figura de um universal abstrato, o homem ordinário desempenha aqui ainda o papel de um deus que se pode reconhecer por seus efeitos, mesmo acanalhado e confundido com um supersticioso: fornece ao discurso o meio de generalizar um saber particular e garantir por toda a história a sua validade².

A eletricidade foi um facilitador e um diferencial para as cidades modernas; ela, assim como os bondes, já era símbolo da modernização e urbanização em fins do século XIX. Em decorrência de novos espaços, entre deslocamentos e afastamentos da área central, o bonde elétrico tem papel importante como transporte coletivo, embora dividisse o espaço com outros veículos – carroças, caminhões e carros de aluguel³, e não chegasse

¹ BATALHA, Cláudio. História do trabalho: um olhar sobre os anos 1990. História (São Paulo) Vol. 21; Pág. 73.

² CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: artes de fazer. Rio de Janeiro: Vozes, 1994; Pág. 62.

³ COSTA, Deusa. Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915). Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014. Pág. 45

a algumas áreas periféricas. O elétrico surge em Manaus ainda em fins do século XIX, através de arrendatários prestadores de serviços⁴; seus motorneiros e outros trabalhadores do setor são categorias que emergiram com a ideologia do progresso e, por meio do mesmo pensamento, se extinguiram. Faziam moradia nas áreas centrais, mas, através dos deslocamentos, tinham *in loco* uma panorâmica da cidade e das inter-relações ali existentes. O bonde e o seu guia destacaram-se por um bom período na movimentação do transporte coletivo que, em certa medida, serviu de meio de locomoção para parte da população⁵. Por esse viés, abriram-se possibilidades de delimitar a categoria, perfil, atuação política, comportamentos, relações cotidianas que se desenrolaram no espaço urbano e que nos remetem à identificação de personagens distintos, com formas e significados nas suas representações sociais na cidade, nesse período em destaque.

O recorte temporal cabe a década de 1930 a 1946, que define para o trabalhador um momento de uma identidade que se consolida, trazendo à baila o reflexo das lutas por direitos e melhores condições de vida para a população; e finaliza com a decadência do bonde. Um tempo em que se inicia uma crise com demandas sociais, trabalhistas e políticas; o Estado, como resposta a essas ações, vê-se obrigado a montar estratégias que demarquem território, na tentativa de manter o controle dos atos de quem ali vivia, ainda que de maneira mais branda. Certamente os motorneiros, assim como outros trabalhadores, têm um importante papel nesta dinâmica que envolve estado e cidade. Segundo Ângela de Castro Gomes:

A elaboração de uma política social pelo estado, sem abandonar as feições e objetivos controladores que já faziam parte de sua própria concepção, passa a revestir-se de uma dimensão fundamental que consistia no atendimento mais eficaz às demandas operárias por melhores condições de trabalho. Ou seja, as burlas e a não implementação da legislação já aprovada seriam verificadas por mecanismos de fiscalização oficial. A política social tornava-se uma área de interesse político do estado, e numa certa dimensão, com isso ganhavam também as camadas populares⁶.

Algumas obras acadêmicas resgatam uma historiografia regional, sendo de grande monta para as pesquisas, pois traçam uma visão panorâmica através de vários olhares que

⁴ A companhia Manaus Electric Lighting Company foi sua primeira arrendatária dos serviços, passando a direção definitiva ainda na primeira década do século XX para a companhia The Manaus Tramways and Light Co. Ltda – Vide em: CASTRO, Marvignier. Síntese histórica da Evolução de Manaus. 2ª ed. correta e atualizada

⁵ COSTA, Deusa. Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915). Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.

⁶ GOMES, Ângela de Castro. Burguesia e trabalho: Política e legislação social no Brasil (1917 – 1937) / Ângela Maria de Castro Gomes. 2. Ed – Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014. Pág. 238

constroem a cidade desde a virada do século XIX, com as primeiras décadas do XX, desmistificando uma história cartesiana. Autores como: Otoni Mesquita, Samuel Benchimol, Ednéia Mascarenhas, Maria Luiza Pinheiro, José Aldemir de Oliveira, Deusa Costa, Soraia Magalhães, entre outros; contribuem para um melhor entendimento social, cultural, laboral e econômico nas transformações que envolveram a cidade de Manaus e seus personagens em sua dinâmica. Partindo dessa premissa, a busca por um estudo voltado para questões regionais traz similaridades ou diferenças comuns a cada espaço geográfico. Consonante com essa ideia, Silvia Petersen propõe que a História regional pode ir além ao “servir para destruir concepções gerais que parecem definitivas e que foram incorporadas a tantos livros, artigos ou conferências⁷”.

Diante de tantas leituras de trabalhos acadêmicos e do que nos é mostrado pelos memorialistas, observa-se uma lacuna a partir de 1925; que, a partir de algumas fontes primárias ainda sem uso, surgiu a motivação pela pouca quantidade de trabalhos acadêmicos desenvolvidos aqui no que tange esse vácuo. Além disso, estudos voltados para o trabalhador, assim como para outros objetos nos diversos segmentos do cotidiano, são recorrentes apenas entre fins do século XIX e início do século XX. Desta feita, faz-se necessário buscar neste momento mudanças significativas, que abarcam nossa região, confirmando que ela não está apartada do restante do país.

Temos como foco, também, captar as experiências de saberes e fazeres da função do motorneiro, além das condições de vida e trabalho. Relativizar para entender o diálogo travado entre os trabalhadores de mesma função é importante para compor o lugar e o período. O próprio diálogo entre eles e o patronato, a dinâmica no tratamento ao público-alvo e suas relações interpessoais nos mostram ações cotidianas de suas experiências. Buscando compor esses sujeitos em suas atividades, resistências, enfrentamentos, vida social, etc.; vislumbramos um melhor entendimento das relações estabelecidas, assim como representações e códigos de pertencimento, que ocorriam no espaço citadino. Luís Balkar Pinheiro aponta para uma nova abordagem da história, destacando estes trabalhadores, e mostrando as condições impostas pela cidade e elites. Segundo ele:

A História de Manaus durante o ciclo da borracha tem sido contada de diversas formas, mas em todas elas paira um desconcertante silêncio sobre a classe trabalhadora e sobre o seu papel na construção da dinâmica social da cidade. Anônimos, os trabalhadores vagavam por

⁷ PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. Anos 90 (UFRGS), Porto Alegre, UFRGS., v 3, p.129-153, 1995. Pág 133.

uma cidade que, desejando mostrar-se opulenta e moderna, não os ouvia, nem os queria ver na cena pública, além de não lhes assegurar quaisquer direitos⁸.

Refletir sobre as dificuldades e condições de trabalho a eles oferecidas, em situações como: poder da decisão em momentos de risco, as condições mecânicas dos bondes, procedimentos utilizados no exercício do trabalho, as práticas adotadas, etc., nos permite apontar muitas vertentes utilizadas por este trabalhador. A ação destes motorneiros, embora de grande relevância para a movimentação no espaço urbano, pode muitas vezes passar despercebida aos olhos das pessoas. Atendendo diariamente as diversas classes sociais, esses trabalhadores têm papel importante no contexto citadino, pois transitavam entre a elite e as massas populares. No entanto, muitas vezes foram vistos como representantes da classe dominante nas reclamações dos maus usos dos serviços de bonde; os motorneiros apenas são sujeitos comuns, imbuídos de uma atividade, cuja relação de trabalho se dá de maneira direta com os consumidores dos serviços.

Desta forma, buscamos perceber um universo rico de detalhes que contribuem para a caracterização de uma época, dos trabalhadores em questão no exercício da profissão ou nas relações pessoais, assim como a forma em que a cidade se distribuía e apresentava-se. Aqui cabem levantamentos, descrições e reflexões e não a emissão de juízo de valor. Enveredando pelos trilhos dos bondes aparecem seus condutores que como trabalhadores comuns faziam parte da paisagem urbana da cidade de Manaus. Diariamente cortando os caminhos num cotidiano e aparecendo como símbolo de mudanças do mundo moderno.

Através de Apelações Criminais ou Recursos Criminais envolvendo condutores de bonde, que trabalharam na Companhia inglesa “*The Manaus Tramways*” conseguimos apurar dados que dialogam com o perfil. Ao fazer o levantamento através das sentenças, abrem-se algumas lacunas, visto que os livros de julgados e decisões não se encontram completos, inviabilizando uma eficácia na contabilização, devido à ausência de páginas e o comprometimento de algumas folhas⁹. Os processos são ricos em detalhes, pois além dos envolvidos havia testemunhas, por se tratar de um transporte coletivo de utilização pública. Ainda assim, podemos traçar alguns perfis dando rostos

⁸PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. Na contramão da história: mundos do trabalho na cidade da borracha (Manaus, 1920-1945) – Canoa do Tempo – Revista do Programa de Pós-Graduação Manaus, vol. 1 nº 1 – jan. e dez. 2007 ¹⁶COSTA, Deusa. *Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915)*. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014; Pág. 45.

⁹ Fontes disponibilizadas no IGHA

a esses sujeitos e apontando características nos processos de certa forma peculiares como: profissão, naturalidade, nacionalidade, idade, entre outros. Consoante à importância dos processos na história do trabalho, César Augusto Bubolz Queirós aponta-os como fontes que merecem atenção por parte do historiador, tendo em vista que estes trabalhadores permeavam o espaço urbano. Assim, ele afirma que: “Estas vozes operárias, roucas e por muitas vezes emudecidas, se mostram presentes em situações como as dos processos-crime, em que são chamadas a testemunhar ou responder perante a justiça sobre determinado acontecimento. Nestas ocasiões estas vozes mostram-se audíveis a nós pesquisadores”¹⁰.

Além de utilizarmos processos, utilizamos os códigos de postura do município, registro de empregados da Manaus Tramways, assim como registros em jornais, cruzando informações no sentido de analisar, refletir e indagar a respeito desses trabalhadores e suas condutas diante das relações estabelecidas.

Desta forma, a pesquisa se desenvolveu em três capítulos; sendo o primeiro iniciado em 1930, momento em que Manaus, apesar de reunir condições estruturais de uma cidade economicamente estabilizada, tentava resgatar o equilíbrio econômico que os tempos áureos da borracha deixaram. Tempo de Intervenção Federal, período no qual os recursos eram escassos, havendo um refluxo de pessoas do interior devido à crise econômica no extrativismo. Em seguida, recuaremos para a primeira década do século XX para demonstrar como os bondes entraram na cidade de Manaus e de que forma foram os trilhos tomando o contorno geográfico da cidade. Destacando, assim, o primeiro transporte coletivo da cidade que durou, por quase meio século, nas mãos de seus motorneiros.

O segundo capítulo já traz um perfil do motorneiro através de dados documentais do arquivo da empresa, assim como documentação individual do trabalhador, ao discorrer sobre a origem da empresa, partido de seu segmento de serviços e sua relação com o Estado, principalmente em tempos de intervenção. Desse modo, aponta para a estrutura desenvolvida no setor de tráfego, as funções do setor e o tipo de trabalho desenvolvido na empresa, assim como algumas regras a serem cumpridas. Trata também sobre a dia a dia dos bondes nas ruas e a parceria de trabalho entre motorneiro e condutor.

¹⁰ QUEIRÓS, César Augusto. História operária em processo: apontamentos sobre o uso de processos criminais no estudo da história do trabalho. I Encontro estadual da ANPUH AP/I jornada internacional de estudos de história da Amazônia: Diásporas, migrações e territorialidades na Pan-Amazônia.2015; pág. 2

E por fim, no terceiro capítulo trataremos dos motorneiros e as relações diversas entre motorneiros versus justiça, empresa e consumidor. Sendo apresentado um olhar judicial sobre as intercorrências no desempenho da função no dia a dia, através dos processos criminais; a batalha por direitos em movimentos como greves e paralisações que, entre avanços e recuos, demarcavam a presença do trabalhador. Encerrando com olhares do Estado, consumidores, jornais e memorialistas sobre esses trabalhadores, que foram observados através de críticas ou elogios nas suas vivências e no atendimento da população manauara.

CAPÍTULO 1: UMA CIDADE EM “CRISE” ENTRE IDAS E VINDAS DA MALHA VIÁRIA

Nas primeiras décadas do século XX, a cidade de Manaus enfrentava as agruras de uma crise da economia extrativista, que se acentuava com a concorrência do sistema de *plantation* da Malásia, encerrando assim o grande ciclo da Borracha na Amazônia e marcando o fim dos dias de luxo e ostentação da elite da borracha. No entanto, foi também o tempo do povo se reafirmar no seu cotidiano, em um autoconhecimento, com valores culturais e modos de vida que lhes eram próprios e que se consolidaram com o passar das décadas.

Ainda envolta em sua espessa floresta a cidade recebia seus migrantes, que afugentados pela falta de condições de sobrevivência, tentavam um recomeçar através de novas alternativas, reinventando-se, realizando atividades como trabalhadores da urbe, movimentando e modificando a dinâmica da cidade.

Tendo em vista o legado que a *Belle Époque* deixou, podemos observar, através das fontes e memórias, uma cidade cosmopolita, idealizada por iniciativas como a do governador Eduardo Ribeiro, em consonância com a proposta republicana; realizada com o investimento do capital estrangeiro no segmento extrativista gomífero. Mesmo em tempos de crise a cidade permanecia envolta em uma estrutura luxuosa que chamava atenção e garantia longas narrativas por parte dos viajantes. Com o decorrer dos anos, depois de seguidos baques na economia, todo aparato tecnológico, estrutural e de serviços ainda se mantinha na década de 1930, funcionando em vias de precarização por falta de maiores investimentos.

Desta feita, neste capítulo, elaboraremos a contextualização da cidade de Manaus, vislumbrando sua metamorfose diante de uma série de mudanças econômicas sofridas no decorrer da primeira metade do século XX; apresentando supostas tentativas ou iniciativas na retomada de uma nova estratégia extrativista voltada para a região, que apontasse para dias melhores. Nesse sentido, analisaremos a introdução do transporte coletivo pioneiro, o bonde, na relação de expansão da malha viária, como meio de deslocamento dos moradores da cidade que tinham nas periferias seu lugar de viver. Procuraremos demonstrar pontos desde a entrada dos bondes até sua extinção, permeando a cidade em seus espaços e sociabilidades numa dinâmica cotidiana, podendo assim

referendar parte da trajetória vivida pelos trabalhadores que conduziam esse aparato tecnológico.

1.1. MANAUS EM FOCO PÓS-DECADÊNCIA DA BORRACHA

Em uma viagem a vapor, saindo de Liverpool, com destino à Amazônia, o transporte tem como rota de parada: Nova York, Buenos Aires, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro,... E assim o viajante, narrado por Edézio de Freitas, passando por algumas cidades, ao observar suas belezas naturais e aquelas proporcionadas pelo “homem”, segue até chegar a Belém. No momento que aportou na penúltima parada, ele se questionou sobre continuar ou não, achando que a “civilização” terminava ali; até que resolveu ir a “tal Manaus”. No seu imaginário, ao arriscar-se em seguir viagem, ele pensou:

Vamos vêr índios, os jacarés, as cobras e outros animais ferozes, passeando em comum com os selvagens, que habitam em Manaus pelas suas estradas, pois de certo lá não haverá ruas e sim veredas feitas de mata a dentro¹¹.

Eis que o viajante se equivocou, pois, em 1930, Manaus já estava estruturada devido ao legado deixado pelo processo modernizador, proporcionado pela economia da borracha. Ao chegar, em uma moldura desenhada pela floresta, viu uma cidade bela com escolas de Direito, Agronomia, Farmácia; escolas públicas e particulares; Academia de Letras, Sociedade Médica e várias associações; cidade provida de bons serviços de iluminação, de aparato portuário, de abastecimento de água, e tráfego de bondes em nada diferente das outras cidades desenvolvidas do país¹². Porém, nos cabe partir de um pressuposto que, apesar de seus encantos naturais e outros criados pelo capitalismo, podemos inferir que sua principal fonte de renda advinha do meio primário, que era o extrativismo, e que suas crises seguidas, com peculiaridades próprias, foram - em certos momentos - um entrave no desenvolvimento da cidade.

Partindo do olhar dos viajantes, que em sua maioria embarcavam por dias a fio em paquetes, vapores, navios, entre outros, para chegar à “Cidade Sorriso”, podemos observar uma percepção bem abrangente, farta em detalhes. Havia uma alternativa mais rápida, porém, devido ao elevado preço das passagens aéreas, a maioria não utilizava o avião em seus deslocamentos. Eram privilegiados apenas dos ricos ou funcionários

¹¹FREITAS, Edézio de. Guia Turístico e Comercial da Cidade de Manaus e seus arredores. Manaus Oficinas Graphics da Papelaria Velho Lino, 1932, Pág. 13.

¹² FREITAS, Op. Cit., 1932, Págs. 17-21.

públicos, que tinham garantidos seus cinquenta por cento de desconto¹³. Viajar pelo rio, apesar de uma viagem demorada e extenuante - diante dos citados carapanãs, de uma mata espessa, da lentidão da embarcação, o transporte aos poucos vencia igarapés e igapós, abandonando ilhas e paranás a caminho de seu destino - o trajeto era repleto de encantamentos e descobertas. Nove dias se passavam, e surgia então Manaus, envolta em uma vasta vegetação de terra firme. Nas palavras de Mário Domingues a boa impressão da cidade em sua afirmação é que:

Manaós parece que vive sorrindo para a gente. É pequenina, alegre, asseada. Com ruas limpíssimas, atestando boa administração municipal, lembra uma das suas lindas caboclas, vestida de chita, em dia de festa..., Mas, Manaós, assim modesta e sympathica, já teve dias de fausto. Já usou sedas e joias¹⁴.

O viajante ressaltou que Manaus já vivera dias de glória, se referindo à *Belle Époque* manauara, tempos do comércio soberano da borracha; o que se pode constatar ainda hoje através de grandiosidades como o Teatro Amazonas, Palácio da Justiça e mesmo o monumento comemorativo da abertura dos portos amazonenses ao comércio do mundo¹⁵. Dentre os espaços atrativos, para quem aqui aportava e para os moradores, podemos citar o extinto aviaquário¹⁶ – espaço reservado aos animais da região, sob a administração municipal¹⁷, que se localizava na entrada da cidade. Domingues refere-se ao aviaquário afirmando: “ali vivem, como se estivessem no próprio “habitat”, peixes e aves, jacarés e tartarugas. Aves belíssimas, lindos peixes, enormes crocodilos e curiosos chelonios¹⁸”. No entanto, nem todos concordavam com o espaço e ambiente urbano destinado aos animais da floresta; o geógrafo José Cândido de Melo Carvalho diverge no que tange ao ambiente disposto aos animais. Devido ser um espaço minúsculo, cujo objetivo era apenas atrair os de fora. Concluiu que:

¹³ DOMINGUES, Mario. Impressões de viagem ao norte do Brasil. Ed. Irmãos Pongetti, 1938. Pág. 18 a 23.

¹⁴ DOMINGUES, Op. Cit., 1938, pág. 27.

¹⁵ O monumento ainda hoje existente foi criado pelo artista italiano Domenico de Angelis em 1900. O material usado na construção foi inteiramente importado da Europa, em especial da Itália, de onde vieram o granito usado no topo e o mármore da frisa, além dos elementos em bronze, na forma de máscaras em estilo antigo, fundidos em Gênova. A estátua que encima a obra foi feita no ateliê de Enrico Quatrini, em Roma. Vide em: <http://www.cultura.am.gov.br/monumento-a-abertura-dos-portos-integra-nova-serie-de-selos-comemorativos-dos-correios/>

¹⁶ Parque Zoológico com um conjunto de variadas espécies de animais amazônicos, mantendo seu funcionamento até meados da década de 1940. Sendo reinstaurado em 1979, perdurando até fins dos anos 1980. DUARTE, Durango Martins. Manaus entre o passado e o presente/Durango Martins Duarte. 1ª ed. Manaus: Ed. Mídia Ponto Comm, 2009. Pág. 25

¹⁷ CARVALHO, José Cândido de Melo. Notas de viagem ao Rio Negro. 2. Ed. São Paulo: GRD [Brasília] : INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1983. Pág. 4 e 7.

¹⁸ DOMINGUES, Mario. Impressões de viagem ao norte do Brasil. Ed. Irmãos Pongetti, 1940. Pág. 29.

Infelizmente, apesar da magnífica fauna existente logo às portas da cidade, o aviaquário não possui espaço nem condições satisfatórias para a exibição dos mesmos, estando situado em local impróprio à ida dos animais, com área reduzidíssima¹⁹.

A partir de diversas perspectivas, percebemos que a cidade é como um palco no qual os atores sociais se apresentam sob as mais variadas posturas, interferindo - direta ou indiretamente - na sua dinâmica. O perímetro urbano se forma pelo contraste entre ideologia e realidade, partindo das mais diversas dicotomias que se digladiam no espaço citadino, resultando em algumas transformações.



Figura 1: Foto Aviaquário²⁰

É fato que as companhias estrangeiras, ao entrar com seu capital na concessão de bens e serviços, foram responsáveis por grande parte das mudanças no panorama da cidade, sendo os ingleses os inovadores na tecnologia ocidental, com a importante tarefa de difusão cultural, transferência de tecnologia e inversão de capitais em se tratando de infraestrutura econômica e de serviços. Suas concessões atravessaram décadas até a era das dificuldades econômicas, quando perderam o interesse na região, diante dos poucos lucros alcançados através do investimento, deixando de prestar a devida manutenção dos serviços públicos. Assim, aguardavam o vencimento das concessões, entregando os

¹⁹ CARVALHO, Op. Cit., 1983, Pág. 8.

²⁰ DUARTE, Durango Martins. Manaus entre o passado e o presente/Durango Martins Duarte.1ª ed. Manaus: Ed. Mídia Ponto Comm, 2009. Pág. 25.

serviços aos governos, quando não eram encampadas ou desapropriadas pela administração pública²¹.

O período estudado frequentemente é visto como um período de estagnação ou retrocesso na cidade de Manaus, devido à decadência na comercialização da borracha, matéria prima principal de nossa economia. As mais diversas “histórias” sobre Manaus ser um “*El Dourado*”, dos coronéis que acendiam charutos em notas de cem dólares, se algum dia aconteceu dali por diante provavelmente não aconteceria mais. E realmente o exagero nos gastos foi contido com a diminuição das exportações, que teve como principal causa a concorrência vinda da Malásia, além de outras situações da economia desencadeadas no decorrer das primeiras décadas do século XX²². Thiago de Melo, entre outros, aponta para uma inércia econômica por causa das crises seguidas no setor primário, e ao mesmo tempo relata que se revestiram de estratégias adotadas, sendo o povo o maior sacrificado, ao afirmar que:

Os novos ricos se apavoraram. Os ricos mais sólidos se acutelaram e trataram de abrir novos atalhos para continuar a enriquecer. O povo continuou sendo povo. A cidade ingressou então no seu largo período de declínio e estagnação²³.

A opulência e ostentação sustentadas pelo suor e árduo trabalho do seringueiro pereceu; os lucros inexistiam; as falências e concordatas se acumularam – fatos comprovados nos arquivos de processos do TJAM. Era comum ver partindo do *Roadway* famílias inteiras de estrangeiros, comerciantes ingleses e alemães, que abandonavam a cidade. Não obstante, o arrocho econômico revestiu Manaus e seus habitantes que ali permaneceram com novas estratégias de sobrevivência, mesmo diante de uma economia oscilante e de um largo período sob Intervenção Federal. Gizlene Neder traz uma concepção de crise entre rupturas, permanências e continuidades:

Os momentos históricos de crise e mudanças institucionais possibilitam o florescimento de propostas de organização social e política, num sentido mais amplo, bem como de projetos de cidade que expressam as múltiplas clivagens ideológicas da formação histórico-social. Nestes momentos, pelas frestas das formulações mais elaboradas destes projetos, escapam aspectos culturais significativos, que estão a indicar

²¹BENCHIMOL, Samuel. Amazônia formação social e cultural/Samuel Benchimol. 3ª ed. Manaus Ed. Valer 2009; Pág. 225 -236.

²² Como uma variável agravante dessas dificuldades com que se deparava o Governo, não podemos deixar de registrar o debacle do dia 24 de outubro de 1929, conhecido como “quinta-feira negra”, apresentando como consequência o início da depressão americana, que iria durar por um período aproximado de um quinquênio [...] SILVA, José Lopes da. Aspectos sócio-econômicos (1930-1939). Manaus: Gráfica do Sesc/am, 1995. Pág.16

²³ MELLO, Thiago de. Manaus: amor e memória. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984. Pág. 28.

não apenas rupturas, mas também permanências e continuidades que devem ser anotadas²⁴.

A Associação Comercial do Amazonas (ACA), em nome da economia do Estado, tratou de buscar aportes para assim se utilizar de outros recursos extrativos e estratégias de beneficiamento de matéria prima no sentido de movimentar a economia Amazônica. Levar feiras ao exterior, mostras dos produtos extraídos na região, artigos incitando a iniciativa do poder público para dinamizar a economia da região, assim como a aproximação de outros mercados estrangeiros fronteiriços, e mesmo o papel de veiculação de informes de utilidade pública circulavam em sua revista mensal. No artigo intitulado “Consolidação Econômica” de 1942, temos uma notícia animadora na seguinte afirmação:

Parece aproximar-se de termos concretos a esperada reabilitação econômica e financeira da Amazônia. Os atuais quadros de seus recursos mobilizáveis, no domínio das atividades comerciais, oferecem perspectivas novas e admitem presunções auspiciosas, em quase todos os setores de sua produção. Se tropeçamos com agressivas dificuldades, em relação ao problema de transportes para dois de nossos principais produtos – a castanha e a madeira - nem por isso podemos deixar de medir, com alegria e confiança as proporções inéditas com que nos acenam quase todos os demais gêneros, que opulentam a vasta nomenclatura de nossos artigos exportáveis. Caminhamos, em realidade, para um período de consolidação econômica²⁵.

A revista que levava o nome da associação contava com recursos dos próprios comerciantes, na verdade grandes interessados na ascensão econômica do estado. Mesmo sem colaboração dos governos Federal e estadual para a materialização de projetos que deixassem a borracha no páreo de concorrência, a Associação assume a posição de defender os interesses glebários como um compromisso. Podemos observar em suas publicações o incentivo aos produtores e consumidores; propondo ações de suporte no sentido de garantir o desenvolvimento econômico, assim como, a divulgação para a fabricação de remédios e o benefício para a saúde ao consumi-los (Ver anexos I e II).

É importante atentar para a dinâmica da cidade de Manaus e das relações estabelecidas; seu desenvolvimento deve-se ao fato de que começou a crescer a partir do extrativismo, que rapidamente ganhou espaço a nível nacional e depois mundial²⁶.

²⁴ NEDER, Gizlene. Cidade, identidade e exclusão social. Tempo, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p.106-134, jan. 1997. Pág. 106.

²⁵ Boletim da Associação Comercial do Amazonas. Ano 1 nº 8. Março de 1942. Digitalizado em Novembro de 2017.

²⁶ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. História econômica da Amazônia: 1800 a 1920. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

Partimos então de uma economia que tinha a borracha como principal fonte de renda do setor primário, seguida da “castanha do Pará” e vários produtos do sistema de extração assim como: guaraná, madeira, piaçava, balata, timbó, entre outros. O setor primário, após mais de uma década de ascensão com a extração da borracha, passou por crises seguidas, e pela perda de competitividade a nível internacional, porém a cidade sempre seguiu sua atividade base em meio às dificuldades.

Ainda na década de 1930, os habitantes de Manaus, de um modo geral, distribuía-se entre as moradas do centro – palacetes e cortiços – e as suburbanas, algumas alcançadas pelos trilhos e outras não. Algumas pessoas começaram a fazer o caminho migratório inverso, vindo dos seringais decadentes para a cidade de Manaus, tentar a sorte mais uma vez, visto que a penúria e a fome só aumentavam a partir de 1920. Diante da situação da cidade a partir da fala do interventor Álvaro Maia, destacamos no Diário Oficial o seguinte trecho do relatório:

Amparo aos sem-trabalho – Factores Múltiplos – desorganização dos serviços do velho regime, extinção da Força Policial, dispensa de funcionários, desvalorização de preços dos gêneros exportados, ocasionando o abandono do interior – encheram Manaós de desocupados. Muitos queriam voltar para seus lares, outros pretendiam colocar-se nos rios centrais; no sentido de impedir o despovoamento e, por outro lado, de encaminhar os desocupados, que até poderiam constituir elementos perturbadores da ordem...²⁷.

De fato percebe-se que a falta de recursos no interior é fator compulsório de retorno à cidade. Diante do exposto a colocação de Eunice Durham corrobora com esse contexto ao afirmar que “a migração é motivada por insatisfações que são sentidas, sobretudo na esfera econômica²⁸”. Com o aumento da população era comum que a cidade tivesse tendência a desenvolver-se, grande parte, no entorno na malha viária, devido à opção de transporte - mesmo com outras alternativas de deslocamento. Os trilhos na realidade tem grande influência na dinâmica da cidade, e ao abrir caminho criam oportunidades de moradia, o que Langenbuch primeira chama de “povoamento-estação”

²⁷ Diário Oficial, Interventor Álvaro Maia, quinta-feira 09 de julho de 1931, pág. 13.

²⁸ DURHAM, Eunice R.. A caminho da cidade. São Paulo: Perspectiva, 1978. Pág. 145.

e em seguida “subúrbio-estação²⁹”. A distribuição desses trabalhadores se deu em grande medida nas áreas periféricas, pois os regramentos impostos no Código de Postura do município – leis municipais de ordenamento – garantiam o afastamento dos menos abastados da área central, com a exceção dos que moravam em cortiços, estâncias ou quartos alugados. Como exemplo temos a área do “Emboca”, situada entre o centro, Educandos e Cachoeirinha, na embocadura dos igarapés do Mestre Chico e da Pancada – hoje chamado Santa Luzia, que desde 1920 foi ocupada por famílias de migrantes, em sua maioria, caboclos e nordestinos que fugiram dos seringais falidos³⁰.

Sidney Chalhoub atribui o crescimento da cidade para as áreas periféricas à expansão da linha de bondes, já no século XIX. Não só as moradias simples, mas fazendas e chácaras foram sendo compradas e loteadas a partir dos interesses dos próprios empresários de transportes junto a agentes do capital imobiliário³¹. No que tange à cidade de Manaus, Benchimol atribui uma inclinação para a descentralização populacional um período à frente, apontando mais para uma pressão no aumento de valor dos terrenos e casas na área central, numa tendência dos menos abastados se espriarem pelos locais periféricos; que, em certa medida, se aproxima da tendência dos outros centros urbanos, sendo uma característica das cidades comerciais e industriais³².

Na busca de abordar outras perspectivas, partiremos da fala de José Aldemir de Oliveira que diz que a cidade deve desnudar-se da imagem fáustica ao afirmar que “atinge-se o real, o próprio ser, a sua essência quando se busca a compreensão da cidade para além da aparência, objetivada na investigação do processo de produção da paisagem urbana³³”. Sendo assim, podemos identificar esses atores sociais que contribuíram de forma significativa para o processo de desenvolvimento da cidade.

Logo, percebemos que para estudar a cidade como um todo, temos que ir além do eixo central da urbe. O avanço das cidades para os pontos periféricos nos apontam novas abordagens no que tange a seus personagens, espaço e modos de vida; o que antes era rural vai aos poucos recebendo toques de urbanidade. Mostrando uma linha tênue entre o

²⁹ LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo – Estudo da Geografia Urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1971, p.146 – 161.

³⁰ Figueiredo, Agnaldo Nascimento. Santa Luzia – História e memória do povo do Emboca. 2ª ed. Manaus: Edição do autor, 2009; Pág. 14.

³¹ CHALLOUB, Sidney. “Classes perigosas”. In: Revista Trabalhadores. Vol. 6. Unicamp: Associação Cultural do Arquivo Edgar Leuenroth/IFCH, 1990. Pág. 18.

³² BENCHMOL, Samuel. Manaus - O crescimento de uma cidade no Vale Amazônico. 1947. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia e Economia, Miami University, Oxford, Ohio, 1947. Pág. 78.

³³ OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920 -1967: a cidade doce e dura em excesso. Manaus: Valer, 2003, pág. 27.

espaço e as relações travadas entre o Rural e o Urbano. Os mapas (1913 e 1938) a seguir sugerem um crescimento da cidade em torno da construção dos trilhos. Porém, observamos que, entre as décadas dos respectivos mapas, as alterações no que tange ao crescimento da cidade apontam para bairros que se expandem apesar de separados do centro por igarapés. Seguem os mapas:



Figura 2 – Mapa da cidade de Manaus de 1913³⁴

O mapa apresentado acima mostra que, já em 1913, Manaus era uma cidade com muitas características urbanas. A planta da cidade demonstra nitidamente uma cidade em expansão, contando com hospital, escola, teatro Igreja, penitenciária, chefatura e polícia, transporte coletivo, entre outros. Em destaque aparece todo trajeto da viação elétrica no entorno da cidade, o que nos possibilita ver que muitos quilômetros de trilhos percorriam a cidade. Mesmo recortada por igarapés a cidade avançou sob uma estrutura que possibilitou um crescimento, ainda que, em certa medida, permeada por uma relação

³⁴Apud GROBE, Cristiana Maria Petersen. Manaus e seus igarapés: a construção da cidade e suas representações (1880-1915). 2014. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História – Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014.

rural, a cidade toma ares europeus. Em destaque, há um porto altamente preparado para os diversos tipos de embarcações que nele aportassem (ver anexo II) visto que era o principal ponto de saída e entrada de produtos. A década de 1930 vem representada, pelo mapa abaixo, em um momento que a cidade acumulava crises econômicas, e agora, sob Intervenção Federal, a cidade inchava sob a reversão de migração do interior para a capital. O crescimento territorial se dá em função do avanço das moradias para os subúrbios, tendo em vista a impossibilidade dos menos abastados em morar nas áreas centrais.

Observamos o aparecimento dos bairros de São Raimundo e Constantinópolis, na parte inferior da planta, cuja separação por igarapés só permitia o acesso via catraias. Ao norte da planta notamos o aumento no bairro nobre da Vila Municipal com ruas contornando suas adjacências, como exemplo a Rua Paraíba. A malha viária, devido aos problemas de natureza econômica, aos poucos, vai sendo substituída por camadas de mantas asfálticas apropriadas para carros com pneus de borracha. Portanto concluímos que, mesmo envolta em crise, a cidade cresceu diante de novas perspectivas e modos de viver, adquirindo uma nova dinâmica.

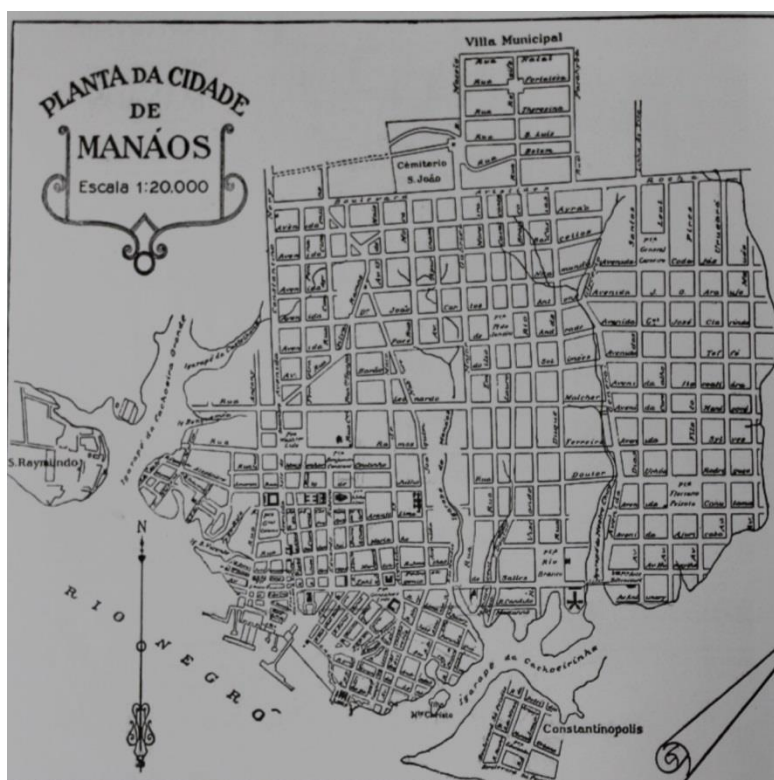


Figura 3 – Mapa da cidade de Manaus 1938³⁵

³⁵BENCHIMOL, Op. Cit., 1947. Pág. 69.

Os subúrbios, que antes desse grande fluxo migratório eram considerados como áreas semi-rurais, tornaram-se áreas residenciais e, em 1940, já compunham 38% da população total de Manaus³⁶. Através da planta acima, podemos ver os bairros que se desenvolveram até meados do século XX, sendo respectivamente Educandos, São Raimundo, Cachoeirinha, Adrianópolis e Flores.

Educandos, antes conhecido como Constantinópolis, separado do centro pelo igarapé da Cachoeirinha, foi um bairro que abrigou uma demanda significativa de nordestinos. Podemos considerar um bairro que rapidamente consegue uma autonomia com facilitadores das atividades religiosas, recreativas e educacionais, em certa medida, aproximando a comunidade. A partir da construção do aeródromo em Ponta Pelada e de fábricas de beneficiamento de castanhas – de propriedade do Sr. I. B. Sabbá –, o bairro muda de paisagem e modo de viver, tornando-se um subúrbio industrial, e assim, diminuindo a taxa de circulação diária e dependência de e para o centro da cidade³⁷.

São Raimundo, separado pelo igarapé da Cachoeira Grande, era considerado subúrbio “dormitório ou de consumo”. Seus moradores dividiam-se entre o descanso no bairro e o emprego, compras ou diversão no centro. Apesar de ter um grupo comunitário integrado com igreja, cemitério e um comércio de consumo, não podia ser considerado tão próspero como Educandos, pois a sua estrutura se mantinha bem precária, com casas de taipa e barro, ruas não pavimentadas e irregulares³⁸.

O meio de transporte de São Raimundo e Educandos com o centro, era o das pequenas embarcações conhecidas como catraias³⁹. Os catraieiros, que antes faziam o transporte de pessoas e mercadorias que chegavam em navios, após a reforma do porto, perdem essa função, pois o mesmo se torna apropriado para a atracação dos navios. Eles passam então a fazer o transporte dos moradores de Educandos e São Raimundo que, embora fossem bairros próximos do centro, tinham como ligação pontes afastadas da área central, o que dificultava a circulação de pedestres. Corroborando com esta estratégia de locomoção, José Aldemir assevera que as catraias foram o único meio de transporte

³⁶ Idem, Pág. 75.

³⁷ Ibidem, Pág. 76.

³⁸ BENCHMOL, Samuel. Manaus - O crescimento de uma cidade no Vale Amazônico. 1947. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia e Economia, Miami University, Oxford, Ohio, 1947. Pág. 77.

³⁹ As catraias eram pequenas embarcações cobertas com um toldo de lona, tocadas manualmente por um homem que manjava habilmente duas faias. As pequenas embarcações conduziam entre 15 e 20 passageiros sentados. Funcionava a partir de certa ordem, com horário para saída. O transporte funcionava normalmente até às 19:00 horas. A partir desse horário e durante toda noite. Havia também os plantonistas que permaneciam nos domingos e feriados - ESPAÇO E CULTURA, UERJ, RJ, N. 23, P. 33-41, JAN./JUN. DE 2008, P38, José Aldemir Oliveira.

coletivo que atendia Educandos e São Raimundo até os anos 1940 e, a partir da chegada dos ônibus, passaram a ser transporte alternativo⁴⁰.

O bairro da Cachoeirinha tem uma posição estratégica, ligado pela ponte metálica da Av. Municipal – hoje Sete de Setembro –, o que facilitava o acesso dos bondes, já com o traçado das ruas dentro de um padrão urbanístico, além de um centro comercial dominante. Estes eram fatores que muito contribuíram para uma descentralização. Benchimol propunha outro futuro para o bairro ao pensar em novos moradores quando afirma:

Talvez, em futuro próximo, venha a se tornar em distrito residencial de classe média. Até agora, porém, ele é um bairro típico de classe trabalhadora, com um grau acentuado de homogeneidade de status e padrão habitacional. Porém, recentemente, um grande número de famílias da cidade o elegeram para sua residência, especialmente perto do fim da avenida sete de setembro. A alta dos alugueis e a falta de casas estão expulsando as famílias de classe média do centro urbano, a despeito de ainda existir um sentimento de fixação, pois muitas famílias ainda pensam que morar perto de uma avenida principal do centro é uma forma de manutenção do seu “status”⁴¹.

O bairro de Adrianópolis, localizado próximo ao cemitério São João, atraía a classe média superior e a classe alta, sendo os pioneiros a fixarem residência no bairro: o médico Dr. Adriano Jorge e alguns poucos ingleses. O bairro se localizava próximo do centro, além de possuir linhas de bondes e luz elétrica. As famílias mais abastadas costumavam manter duas residências, durante a semana, no centro, e um sítio nos subúrbios aos fins de semana. A partir de então, o subúrbio quieto e tranquilo passa a ser opção de moradia.

Nem sempre Manaus fora apenas prédios, construções suntuosas, ruas alargadas com calçamentos de pedra; houve um tempo em que a geografia acidentada da cidade passeava entre cachoeiras, rios e igarapés. Mas com o passar dos anos e a ideologia do processo modernizador, mudaram-se os costumes, aterraram-se igarapés e os caminhos aquáticos foram sucumbindo⁴². Um exemplo claro na mudança da paisagem são os trilhos dos bondes, que para serem assentados necessitaram de aterros e ajustes de nivelamento,

⁴⁰ OLIVEIRA, José Aldemir de. ESPAÇO-TEMPO DE MANAUS: a natureza das águas na produção do espaço urbano. Espaço e Cultura, Rio de Janeiro, v. 23, p.33-41, 2008. Jan/jun.

⁴¹ BENCHIMOL, Samuel. Manaus - O crescimento de uma cidade no Vale Amazônico. 1947. 1 v. Dissertação (Mestrado) – Curso de Sociologia e Economia, Miami University, Oxford, Ohio, 1947. Pág. 78.

⁴² GROBE, Cristiana Maria Petersen. Manaus e seus igarapés: a construção da cidade e suas representações (1880-1915). 2014. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História - Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014. Pág. 43-57.

e por algum tempo deixaram Manaus em situação de canteiro de obras⁴³. Apesar de tantas mudanças no caminho preparado para os bondes, com o tempo, qualquer desajuste nas pedras assentadas ou algo que desnivelasse os trilhos poderia causar transtornos para o bonde nos trilhos.

Raymundo Moraes conclui que várias avenidas que existiam na época antes eram pequenos cursos fluviais e que, nos caminhos dos bondes e automóveis, antes corriam igarités e ubás. De acordo com Oliveira, a paisagem não se restringe apenas à natureza, abrindo possibilidade dessa concepção de paisagem ser questionada, sustentando que não há separação dicotômica entre sociedade e natureza sendo a paisagem dinâmica, e construída permanentemente⁴⁴. No período aludido, a linha circular já se estendia numa larga e pitoresca volta da zona urbana e suburbana – passando entre casotas adobe (casas de barro), moradias de madeira, pomares em áreas desabitadas, chalés e chácaras de gente rica, demonstrando a mudança da paisagem (Ver anexo IV). Moraes, no que tange à paisagem anterior da cidade, afirma que:

Nos antigos planos topográficos, o que mais se destaca e avulta não são as ruas nem os edifícios urbanos, mas os riachos e os furos, cujas cabeceiras se encontram, cujos braços se cruzam, cujas bocas se anastomosam. Quanto mais se recua no tempo, mais se encontra essa feição aquática. O meandro da era anterior a conquista devia ser um labirinto⁴⁵.

E seguiram-se décadas com a procura e deleite dos admiradores dos belos recantos proporcionados pela natureza. Na década de 1930, muitos visitantes já eram atraídos para os pitorescos arrabaldes, que fugiam do centro urbano, para excursões e repouso. Os moradores buscavam sempre os banhos refrescantes dos fins de semana. Os recantos nas excursões fluviais através de lanchas motores ou botes a remo sempre foram passeios aprazíveis. O aspecto veneziano transita nos igarapés de São Raymundo, Constantinópolis, Lago do Aleixo, Santa-Maria de Januari, a queda d'água de Paricatuba, entre outros. Diante de tantas excursões, havia as mais executadas, a saber:

[...] as preferidas devem ser (por mais importantes), as da Cachoeira do Tarumã Grande (por automóvel ou lancha motor) e a do Paraná do Careiro. Para alcançarmos este ponto passaremos pela confluência dos rios Negro e Solimões (belo aspecto), atravessamos o grande Solimões com toda sua correnteza, para depois entrarmos num braço deste mesmo

⁴³MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. 1º edição – Manaus: Editora Edua. Pág. 32 -34.

⁴⁴OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920 -1967: a cidade doce e dura em excesso. Manaus: Valer, 2003. Pág. 31.

⁴⁵MORAES, Raymundo. Paiz das Pedras verdes. 2. ed. Manaus: Civilização Brasileira, 1931. Pág. 162.

rio, denominado Paraná do Careiro, indo esse curso d'água sair no Amazonas. Ao chegarmos nesta região, além de apreciarmos o que já mencionamos, teremos o prazer de admirarmos as belas Vitórias Régias em seus leitos (glória da flora amazônica), por ser inegavelmente a mais bela⁴⁶.

A flora e fauna Amazônica sempre foram o maior atrativo da região para os nativos, forasteiros, cientistas e turistas; assim como o setor primário foi sua maior e primeira fonte econômica por longos anos. Sempre houve uma linha tênue que aproximava o rural e o urbano que por muito tempo se confundiu. Raymond Willians, neste sentido, sugere que “O campo e a cidade são realidade históricas em transformação tanto em si próprias quanto e suas inter-relações⁴⁷”. A figura abaixo sugere um passeio turístico no Careiro, entre as Vitórias Régias- plantas aquáticas de grande beleza na região- fatia econômica ainda hoje explorada no Amazonas. Passeios expostos nos relatos dos viajantes diante do que viam e viviam:

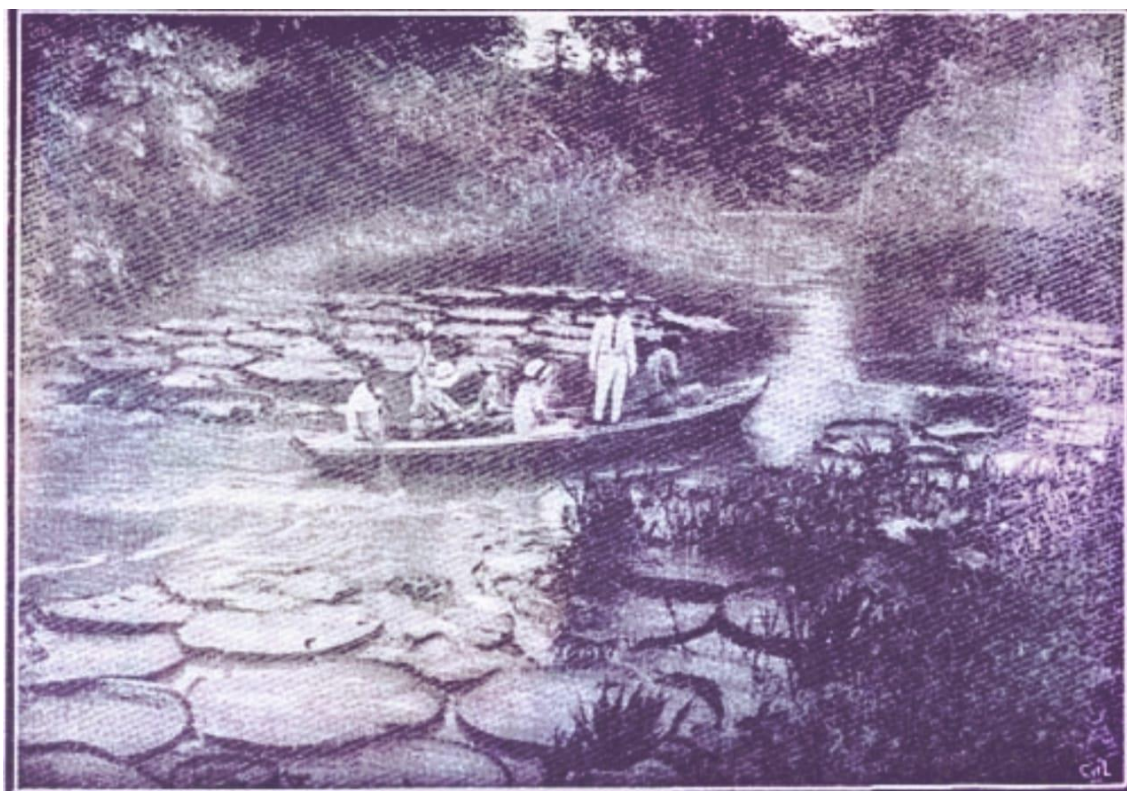


Figura 4: Turistas num passeio entre vitórias régias no Paraná do Careiro⁴⁸

⁴⁶FREITAS, Edézio de. Guia Turístico e Comercial da Cidade de Manaus e seus arredores. Manaus: Oficinas Graphicas da Papelaria Velho Lino, 1932. Pág. 41.

⁴⁷WILLIAMS, Raymond. Campo e cidade: na História e na Literatura. São Paulo: Cia das Letras, 1989, Pág. 387.

⁴⁸FREITAS, Edézio de. Guia Turístico e Comercial da Cidade de Manaus e seus arredores. Manaus: Oficinas Graphicas da Papelaria Velho Lino, 1932, Pág. 44.

Apesar dos trilhos e da malha viária construída em terra firme, Manaus já tinha uma estrada pronta: o caminho fluvial⁴⁹ para os municípios do interior do Estado, para os outros Estados, e principalmente para o mundo, meio que abriu perspectivas de ascensão comercial para o estado. O *Roadway*, cartão de visitas da cidade, recebeu uma estrutura que o colocou em destaque como um dos melhores portos do país. Maria Luiza Pinheiro salienta que Manaus era “uma cidade que se mostrava ao mundo a partir de seu porto, causando uma primeira impressão que dificilmente deixaria de marcar a memória dos que chegavam pela primeira vez⁵⁰”. Através desse local de chegadas e partidas, por um bom tempo, girava o coração financeiro da cidade, além de ser um ambiente aprazível para os passeios dominicais, desenrolava-se uma dinâmica.

Ao lado do porto, estava o Mercado Público, “[...] de esqueleto metálico, paredes laterais de alvenaria, cobertura de telha de Marselha, quadrilongo, e, nem muito sujo nem muito limpo [...]”⁵¹. Pela fala de Moraes, tratava-se de um mercado com um asseio aceitável; eis que estava no sentido oposto ao *Roadway* disposto em três pavilhões nos flancos. Sendo o do montante para carnes de gado vindas do interior - Santarém, Alemquer, Óbidos, Parintins...; o pavilhão ribeirinho com carnes brancas, de caça, porco, tracajá, pitiú, entre outros; e o jusante destinado aos peixes, tucunaré, pirarucu, pacu, pescada...; ainda na parte interna o setor de hortaliças frutas, legumes e mais gêneros como tucupi, queijo, farinha – alimentos regionais⁵².

Os gêneros alimentícios podiam chegar ao Mercado público através de regatões volantes que, no porto, atracavam à sombra da frota fluvial e marítima, em canoas vendendo alimentos, estes concorrentes dos vendedores do mercado público; através dos “gaiolas”; dos grandes navios que traziam os produtos no compartimento de cargas. Mas percebemos que os gêneros não chegavam apenas por via fluvial, pois Soraia Magalhães, ao fazer o levantamento do número de bondes, observou que a quantidade de carros destinados à carga sobre os trilhos excedia aos de transporte de passageiros; atentando

⁴⁹ “As condições hydrographicas do Amazonas, servido pela maior rêde fluvial do planeta, determinariam, com o desenvolvimento do comércio paralelo, o da navegação. Um tem completado a eficiencia do outro, no progresso do Amazonas. Pode-se mesmo supor que aquelle é o fruto desta. N’uma terra em que as «estradas» já se apresentam prontas as conquistas do homem, no aproveitamento de tantas riquezas naturais; foi a navegação que criou o Amazonas de hontem e de hoje sob o ponto de vista comercial”. – Agnello Bittencourt em *Chorographia do Amazonas*, 1925.

⁵⁰PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899 – 1925)*: Idem ao anterior. Editora da Universidade do Amazonas, 1999, pág. 51.

⁵¹MORAES, Raymundo. **Paiz das Pedras verdes**. 2. ed. Manaus: Civilização Brasileira, 1931. Pág. 169

⁵²MORAES, Op. Cit., 1931, Pág. 170.

para o fato da movimentação dos diversos gêneros nos vários setores da vida urbana⁵³. Observamos que, quase diariamente, saía uma nota no jornal sobre inspeção sanitária no mercado público e nos gêneros que ali chegavam. Talvez a nota exposta justifique a fala do viajante sobre a higiene aceitável: “Não foi condenado, ontem, no mercado público, nenhum dos produtos que ali se achavam expostos à venda⁵⁴”. Ainda assim, existiam leis pontuais a tratar de gêneros alimentícios como forma de mantê-los propícios ao uso e consumo como no Código de Postura de 1938⁵⁵.

As ações estruturais vindas do governo procuravam visar à garantia de ordem e domínio dos habitantes, diante de sua teoria jurídica de ordenamento postulada com o “Código de Postura⁵⁶”. A partir das Leis Municipais, estudadas na 1ª década do século XX até meados de 1950, as mais diversas temáticas foram se impondo aos moradores da cidade, de acordo com a necessidade iminente, a saber: arquitetura, alimentação, transporte, comércio, limpeza pública, trabalho entre outros. Diante de multas pecuniárias e punições aos descumpridores das “regras”, observamos que esta estratégia do governo afetava diretamente as classes vistas como “indesejadas”, principalmente no que diz respeito à permanência na área central. Partindo de leis que revelam uma segregação velada, fica clara a separação de classes diante de uma estratégia política. Henri Le Febvre aponta para este “sujeito” dentro de um resultado total das ações recorrentes, mostrando a clareza da segregação como estratégia de classe no sentido político; pontua que, para a classe operária, vitimada segregação, expulsa da cidade tradicional, privada da vida urbana atual ou possível, este é um problema prático e político⁵⁷.

Na verdade, o que foi posto em prática, no sentido de garantir a organização dos espaços e dos seus moradores, pedia para um novo ideal que convergia para os parâmetros de “ordem” e “progresso” colocados pela República. Diante de discursos com práticas e costumes ditos refinados, tradições e peculiaridades foram sendo sucumbidas numa tentativa violenta de suprimir uma identidade que, em tempos de crise, volta a

⁵³MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. 1º edição – Manaus: Editora Edua. Pág.36.

⁵⁴Jornal do Commercio Nota Várias em 02 de janeiro de 1930 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/38970. Visitado em 13/02/2018.

⁵⁵Art. 325Serão unicamente próprios ao consumo os gêneros alimentícios que se acharem em perfeito estado de conservação e que por sua natureza, fabrico, manipulação, composição, procedência e acondicionamento não sejam nocivos à saúde, isto é, alterados, falsificados ou deteriorados. Vide em: SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). **Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967)**. Manaus: Edua, 2016, Pág. 329.

⁵⁶ Documento oficial que se traduz em leis e normas municipais e se impõem de forma reguladora regendo a postura dos que habitam a cidade.

⁵⁷LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001. Rubens Eduardo Frias, p. 104.

florescer. Diante de práticas dominadoras do governo, Angel Rama confirma o viés da dominação quando afirma que “competia às cidades dominar e civilizar seu contorno, o que o primeiro se chamou “evangelizar” e depois “educar” ... tratava-se do mesmo esforço de transculturação a partir da lição europeia”⁵⁸.

As imposições afastaram da região central os trabalhadores que, em sua maioria, passaram a fazer moradia nos arrabaldes com as mínimas condições de estabelecimento. No entanto, utilizando-se de uma estratégia de resistência, alguns trabalhadores tornaram-se muitas vezes inquilinos na cidade, vivendo em condições mínimas, mas amparados pelas fachadas – assim determinadas no Código de Postura. Particularmente, os trabalhadores que tinham um salário regular e que usufruíam das condições para cumprir com o pagamento dos aluguéis, podendo residir na área central. Consoante com essa reflexão, Deusa Costa afirma que:

Foi na condição de inquilino que o trabalhador habitou no período urbano manauara do fausto. Trabalhadores qualificados e autônomos que, mesmo com dificuldades auferiam um salário mensal ou quinzenal como os comerciários, gráficos, condutores de bonde, carroceiros, lavadeiras, carregadores e estivadores, donos de pequenos estabelecimentos etc. tinham condições de aí permanecer. Mesmo vivendo em condições precárias, habitar no centro era mais viável que morar, como inquilino, em condições ainda piores nas periferias distantes dos locais de trabalho e sem infraestrutura urbana⁵⁹.

Confirma-se a necessidade da moradia de alguns trabalhadores nas imediações do centro, pela questão do horário de trabalho que, para uns, principiava no escuro da madrugada, o que se aplica perfeitamente aos motoneiros; que saíam nas primeiras horas da manhã até a garagem localizada a Sete de Setembro – centro – com a tarefa de conduzir outros trabalhadores até a área central. Porém, Maria Luiza Ugarte Pinheiro afirma que ao iniciar a rotina “tardia”, o elétrico não atendia à demanda daqueles que começavam o dia antes do sol nascer. Justificando essa afirmação, que se aplicava aos estivadores, na mesma medida, ela salienta que “[...] numa cidade onde o bonde – único transporte coletivo capaz de conduzir os populares que moram nas zonas afastadas até o centro - só começava a funcionar às seis da manhã [...]”⁶⁰, era de se esperar que a moradia afastada causasse uma dificuldade aos trabalhadores. Portanto, morar distante do centro era inviável para quem começava a trabalhar nas primeiras horas do dia. Pesquisando, assim,

⁵⁸RAMA, Angel. **A cidade das letras**. São Paulo: Brasiliense, 1985. (Leituras Afins), p. 37.

⁵⁹ COSTA, Deusa. Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915). Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014, pág. 136.

⁶⁰ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899 – 1925)*: Idem ao anterior. Editora da Universidade do Amazonas, 1999, pág.66.

em jornais, encontramos alguns indicativos que apontavam para essa moradia dos motoristas no centro, perto da garagem. O trecho que se encontra na página policial de “*O Jornal*” e se segue, apresenta a localização da moradia de um motorneiro de bonde:

[...] Trata-se de Ubirajara Fortes, solteiro, amazonense, de 28 anos de idade, motorneiro 47 da *Manaós Tramways*, residente a rua Dr. Almino, 115[...]⁶¹.

A rua Dr. Almino, citada acima é localizada bem na área central, paralela a Sete de Setembro, logradouro da garagem da *Manaós Tramways*. Podemos inferir que, diante da necessidade do trabalho, que movimentava a cidade, proporcionou a alguns trabalhadores meios de resistir a essas objeções, usufruindo dos espaços centrais. O motorneiro identificado morava no centro, próximo ao trabalho. Atribui-se a Ubirajara Fortes a moradia na área central. Dessa forma, percebemos que este “não lugar” lhe permite, sem dúvida, mobilidade, mas numa docilidade aos azares do tempo, para captar no voo as possibilidades oferecidas por um instante. Assim, o trabalhador tem que se utilizar, vigilante, das falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia dita por Michel de Certeau⁶².

De forma mascarada, os cortiços perduravam e resistiam às imposições do espaço citadino, com uma aparente fachada que, de acordo com a arquitetura vigente, se harmonizava com o restante das construções. E sob esse prisma, Maria Luiza Ugarte Pinheiro corrobora com essa afirmativa ao dizer que, “se não podia retirar as moradias populares das áreas de expansão dos segmentos abastados, pelo menos tencionava escondê-los, deixando-os fora do campo de visão de um olhar refinado⁶³”. A cidade viveu uma modernização de fachada por não ter uma estrutura que atendesse à população.

Mesmo admitindo a insalubridade e as péssimas condições internas das edificações – com pequenos quartos sem divisões, além de cozinhas e banheiros coletivos – a fiscalização sanitária hesitava em exterminá-los por completo. A salubridade que se apresentava através das fachadas, era escamoteada por um ambiente interior totalmente anti-higiênico, alvo de condenação na fala dos sanitaristas, que eram a favor de sua extinção. Apesar da objeção eles não viam uma resposta positiva vinda do órgão

⁶¹ O JORNAL: Uma dolorosa tragédia passional. Depois de alvejar a namorada tentou suicidar-se. Manaus, 17 jun. 1933.

⁶² CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: a arte de fazer. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998, p. 100-101.

⁶³ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899 – 1925): Editora da Universidade do Amazonas, 1999, pág. 59.

fiscalizador⁶⁴, que por sua vez não impedia os proprietários dos imóveis de construírem cada vez mais cômodos com o intuito da locação.

Na área central, local do interesse do poder público, vingava o discurso sanitário dentro das cidades, para propiciar um espaço mais limpo e de higienização das moradias. Moraes analisa a higienização em uma observação particular que atribui à cidade a seguinte condição: “de aspecto moderno, florescente, a cidade é limpa, como se fosse varrida a toda hora e lavada em todas as semanas⁶⁵”. Essa era, na verdade, uma tentativa de desinfecção e prevenção das doenças e epidemias no espaço urbano. Porém, os bairros afastados eram esquecidos e relegados ao estado de uma péssima infraestrutura. Margareth Rago confirma o discurso dos representantes do poder público do Rio de Janeiro ao afirmar que: “ocupam-se com a medicalização da cidade, com a desinfecção dos lugares públicos, com a limpeza dos terrenos baldios, com a drenagem dos pântanos, com o alinhamento das ruas, com a arborização das praças⁶⁶”. Manaus reflete na lei em limpeza como paliativo para evitar a proliferação de doenças, sendo o zelo coletivo necessário para uma cidade mais higiênica. Vale lembrar que mesmo o apego a uma tradição rural se misturava com o desejo de uma cidade moderna. O Código de 1920 no capítulo III trata de algumas objeções quanto ao uso da via pública:

Capítulo III – Via Pública

Artigo 35 – É proibido na via pública:

III – Em absoluto – estender roupas ou outros objetos a enxugar e arejar; limpar vasilhas; joeirar ou crivar gêneros; assoalhar peixes; matar ou pelar animais; ferrar, sangrar ou fazer algum curativo a qualquer animal, exceto em caso de urgência; partir lenha; cozinhar; torrar café; acender fogueiras; estender couros sacudir tapetes, esteiras ou coisas semelhantes; deitar ou arremessar qualquer coisa líquida ou sólida que incomode ou suje; jogar bola ou semelhantes em lugar não destinado pela Superintendência para esse fim; urinar ou defecar fora dos sumidouros públicos destinados a cada um destes fins; danificar postes de iluminação, telefones ou outros quaisquer de utilidade pública; e, finalmente, ocupar por qualquer modo a via pública, sem licença. Ao infrator, multa de 5\$000 a 20\$000, conforme a maior ou menor gravidade da infração ⁶⁷.

Nesse sentido, percebe-se que as práticas de dominação e exclusão são as mesmas, mudando apenas os meios e seus “autores”. Um viajante observou a falta de mendigos

⁶⁴ Decreto nº 106, de 22 de maio 1891. Criação da Inspeção de Higiene do Estado do Amazonas.

⁶⁵ MORAES, Raymundo. Paiz das Pedras verdes. 2. ed. Manaus: Civilização Brasileira, 1931. Pág. 163

⁶⁶ RAGO, Luzia Margareth. Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar – Brasil 1890 a 1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, pág. 163.

⁶⁷ SAMPAIO, Patrícia Melo. Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX. 2 ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014, pág. 228.

nas ruas, o que nos leva a observar que a mendicância era reprimida pela municipalidade. Domingues aponta sua impressão ao afirmar que “[...]é frequente, em muitas capitais dos nossos Estados, mendigos perambularem pelas ruas. Em Manaós, não se vê um homem, uma mulher ou uma criança esmolando. Aqui a municipalidade reprime a mendicância, amparando os mendigos⁶⁸”. Podemos observar no código de postura de 1938 esse impedimento, a princípio com multa pecuniária ou com um “suposto” amparo do Governo a seguir:

Art. 290 – Não será permitido esmolar para as igrejas, santos nem implorar a caridade pública pelas ruas da cidade. Aos infratores da primeira parte será aplicada a multa de vinte mil réis, e os da segunda serão recolhidos ao Asilo de Mendicidade⁶⁹.

Os novos termos adotados deixaram claro o combate aos costumes e hábitos rotineiros, para a construção de uma nova imagem da cidade, livre das ruas sujas, dos animais que circulavam e emporcalhavam o ambiente, dos pobres em suas moradias de aparência simplória, dos transeuntes, do comércio ambulante e sua pouca higiene, assim como as epidemias, que assustavam as pessoas; tentando na verdade esconder o perfil interiorano ainda latente em Manaus, porém fonte imprescindível de sua ascensão econômica. Lená Menezes é consoante a este pensamento quando, ao estudar o Rio Janeiro, percebe que os novos termos seriam combater aos costumes e usos tradicionais para se construir uma nova imagem da cidade “livre das ruelas estreitas e sujas; da população negra e pobre que infestava o centro; do odor permanente fornecido pela tração animal; do comércio ambulante de pouca higiene; das epidemias que aterrorizavam os estrangeiros⁷⁰”. Sebastião Rocha da Silva Filho, ao estudar Manaus, corrobora com esse repensar da cidade apontando como solução a medicalização do meio urbano, que tinha como finalidade chegar a um estado de salubridade ao objetivar eliminação dos agentes causadores da insalubridade, apontando para o pobre como um perigo sanitário e político para a cidade⁷¹.

Diante dos levantamentos, mesmo que imprecisos das Igrejas (óbitos, batizados e casamento), hospitais, entradas e saídas na cidade, estrangeiros e nacionais, houve por parte do Governo uma necessidade maior de controle ao se pensar numa contabilização

⁶⁸ DOMINGUES, Op. Cit., 1938, Pág. 30.

⁶⁹Código de Postura. Ato nº 44 – de 29 de julho 1938. Pág. 40.

⁷⁰MENEZES, Lená Medeiros de. **Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio (1890-1930)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992, pág. 26.

⁷¹SILVA FILHO, Sebastião Rocha da. **A organização do serviço sanitário em Manaus: sanitaristas e suas práticas de intervenção (1891-1920)**. Manaus: Valer: Fapeam, 2015, pág.101.

populacional; com uma necessidade de registros para análise e novos planejamentos. O IBGE, que através de censos, encarregou-se dessa empreitada com levantamentos ainda na primeira metade do século XX. De acordo com a planilha exposta abaixo, partindo da contagem diante da contabilização populacional no município, percebemos que Manaus cresce gradativamente adquirindo outros espaços de moradia. Portanto, as “crises” não foram impeditivas para um crescimento populacional do município.

Tabela 1– População nos Censos Demográficos, segundo os municípios das capitais (1872/2010)

Região	Capital	1872 ¹	1890 ¹	1900 ¹	1920 ¹	1940 ¹	1950 ¹
N	Porto Velho	...	...	...	...	...	27.244
N	Rio Branco	...	...	...	19.930	16.038	28.246
N	Manaus	29.334	38.720	50.300	75.704	106.399	139.620
N	Boa Vista	...	...	...	...	...	17.247
N	Belém	61.997	50.064	96.560	236.402	206.331	254.949
N	Macapá	...	...	...	...	...	20.594
N	Palmas	...	...	...	...	...	...

Figura 5 - Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1872, 1890, 1900, 1920,1940, 1950, 1960,1970, 1980,1991, 2000 e 2010.

(1) População presente. (2) População recenseada. (3) População residente.

Os dados oficiais acima, apontados pelo IBGE, divergem do relatório de governo do interventor Nelson de Mello para o presidente Getúlio Vargas. O relator afirma que, até aquela data, não havia registro estatístico. Os dados enviados de maneira aleatória, para o Departamento de Saúde Pública, eram assim executados por um farmacêutico, que assumia ainda a função de secretário-demografista, recolhendo mensalmente, junto ao cartório, dados para remeter via telégrafo, sem trabalhar os dados. Os registros de casamento, óbitos e nascimentos eram feitos apenas na capital, mesmo que de forma deficiente⁷².

A partir do apanhado feito sobre a expansão populacional, fica clara a presença de migrantes e imigrantes vislumbrando novas oportunidades nesta cidade promissora; pudemos observar, a partir das fontes, as mais diversas procedências dos novos moradores

⁷²Relatório de governo de 1933 a 1934-Interventor Capitão Nelson de Melo. Manaus Imprensa pública, 1935. Pág. 66-67.

da cidade. Em busca da categoria trabalhada – os motorneiros de bondes – partimos de fontes que nos levassem a comprovar a procedência de alguns desses trabalhadores. E foi a partir de inquéritos policiais, registros dos empregados, jornais e cadastro da empresa, e etc., que percebemos um grupo heterogêneo em naturalidade e nacionalidade. Dentro dos mapas de inquéritos policiais, datados de 1913/14, observamos a naturalidade a partir dos delitos por eles cometidos no trabalho, especificamente acidentes de bonde. Para ilustrar, podemos mencionar o caso dos seguintes trabalhadores: Domingos de Matos, português⁷³; Antonio P. do Nascimento, brasileiro e Francisco Garcia, espanhol⁷⁴. Temos, precisamente, a procedência com relação ao país de origem, nunca da cidade, ficando assim – através desta documentação – inquéritos, inviável verificar a naturalidade, a exemplo do brasileiro Antonio P. do Nascimento. Já por meio do *Jornal do Commercio*, em uma nota sobre acidente, encontramos um motorneiro português e seu companheiro condutor cearense. O título era “Alcoolismo e imprudência” e a matéria informava que um passageiro alcoolizado tentara saltar do bonde justamente na hora que outro bonde vinha em direção contrária. O condutor ainda tentou puxá-lo, mas mesmo assim o passageiro machucou o pé direito e a cabeça, perdendo bastante sangue. No jornal encontramos a procedência de ambos na seguinte passagem:

[...]foram presos em flagrante e conduzidos a permanencia do primeiro distrito, o motorneiro Eduardo Gouveia, portuguez, de chapa numero 24, e o condutor João Luiz Gonzaga, cearence, de chapa numero 59[...]⁷⁵.

Desta forma, o relatório abaixo apresentado pela Prefeitura distribui a população da cidade de Manaus por nacionalidade e sexo; com os seguintes dados: homens, mulheres, e suas origens, gerando um total da população da urbe, como segue a figura:

⁷³Mapa de Inquéritos de 1913 a 1914 <http://memoria.bn.br/DocReader/720879x/4564> Visitado em: 22/02/2017/Hemeroteca digital brasileira.

⁷⁴ Mapa de Inquéritos de 1913 a 1914 <http://memoria.bn.br/DocReader/cache/106340112057/10004564-20Alt=001436lar=0026LargOri=004201.jpg> Visitado em 27/02/2017/ Hemeroteca digital brasileira.

⁷⁵Mapa de Inquéritos de 1913 a 1914 http://memoria.bn.br/DocReader/cache/1493108040537/10004565_20Alt00149Lar=002268LargOri=00638AltOri=004384.jpg Visitado em: 23/04/2017/Hemeroteca digital brasileira.

das Prefeituras, das sédes de municípios. Nem todas até agora enviaram os resultados.

População da cidade de Mandos, segundo as nacionalidades e o sexo

NACIONALIDADE	HOMENS	MULHERES	TOTAL
Brasileiros	18.957	22.119	41.076
Portuguezes	1.705	1.089	2.794
Hespanhoes	199	192	391
Italianos	149	115	264
Syrios	187	130	317
Peruanos	79	122	201
Inglezes	34	20	54
Barbadianos	13	36	49
Allemaes	17	10	27
Colombianos	16	9	25
Bolivianos	7	17	24
Turcos	15	3	18
Francezes	6	9	15
Marroquinos	6	5	11
Norte Americanos	3	7	10
Venezuelanos	1	3	4
Hollandezes	2	2	4
Argentinos	2	2	4
Gregos	4	—	4
Russos	2	3	5
Paraguayos	1	2	3
Polacos	1	1	2
Japonezes	2	—	2
Hungaros	—	1	1
Chilenos	1	—	1
Uruguayos	—	1	1
Chinezes	1	—	1
	21.410	23.898	45.308

Figura 6 – População de Manaus 1933-1934⁷⁶

A cidade é uma área demográfica que pode se apresentar de diferentes formas, sendo o poder público seu interventor direto, cujo objetivo é encontrar a medida da ordem para o seu bom funcionamento. O espaço urbano nada mais é que o lugar em que se manifestam sentimentos e sociabilidades em que se percebe o outro na sua diferença. As representações codificam, segregam e intimidam e se espalham como epidemias que se propagam como verdades. Partindo de um conceito de “imaginário urbano”, Sandra Pesavento afirma que:

Dentro da cidade, há uma má cidade que se encerra. A *urbs* moderna constrói as suas muralhas internas, simbólicas, mas nem por isso menos sólida que as antigas, de pedra. Elas são estruturadoras de comportamentos, imagens e discursos discriminatórios. O outro, o perigoso, o indesejado, habita intramuros⁷⁷.

Os espaços públicos estavam sempre sob os olhares da “lei”, e o que dizer sobre quem era bem vindo ao bonde?! Soraia Magalhães aponta para uma nota do jornal em Manaus em que é solicitada a intervenção da polícia para que atue junto aos bondes.

⁷⁶ Relatório de governo de 1933 a 1934-Interventor Capitão Nelson de Melo. Manaus Imprensa pública, 1935, Pág. 65.

⁷⁷ PESAVENTO, Op. Cit., 2001, pág. 26.

Sendo assim, levanta a hipótese de que menores abandonados, mendigos e prostitutas, entre outros, não eram bem vindos ao veículo⁷⁸. O pedido não deixou claro o motivo, porém o fato de não estar em trajés “apropriados” já demonstrava um impedimento para algumas pessoas.

E esta transformação para a desejada “modernidade”, não aparece como uma simples mudança ou sucessão de acontecimentos: surge como uma exigência imperativa do moderno sobre o tradicional em que, sob a perspectiva de Alain Touraine, a ação da modernidade se mostra como uma difusão de produtos da atividade racional, científica, tecnológica, administrativa, provocando uma crescente diferenciação dos diversos setores da vida social⁷⁹.

Ao chegar à cidade, os bondes não eram os únicos meios de transporte de Manaus e, portanto, segundo Deusa Costa, dividiam espaço com “carroças, caminhões e carros de aluguel movimentados por tração animal⁸⁰”. Diante de levantamentos feitos, percebemos a crescente adesão a outro meio de transporte que muitos trabalhadores poderiam adquirir para seu deslocamento diário, “a bicicleta”. David Pennington afirma que “É claro que o pneumático, associado à “loucura da bicicleta” inicialmente, e logo após, com a expansão do pneu para automóveis, apresentou grande visibilidade nas cidades⁸¹”.

A municipalidade se assegurava de contabilizar registro dos meios de transportes. Ainda era responsável pelo registro dos condutores desses diferentes veículos, mas não resta dúvida de que os bondes eram a principal estrutura de locomoção em massa. Esse procedimento, adotado pelo órgão, era uma forma de identificar infratores e infrações. Provavelmente a instituição Inspetoria do Tráfego arrecadava taxas e impostos no que tange o tráfego de veículos. Corroborar com essa afirmação o documento de Recurso Criminal N^o 2.141 da 2^a instância de 1936, em que é identificado o número de registro do bonde transcrito com o seguinte teor “[...] no dia 1^o de março do corrente ano, quando Laurenio Estevão Cordeiro, na praça “Oswaldo Cruz”, desta cidade tentou tomar o bonde

⁷⁸MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. 1^o edição – Manaus: Editora Edua, 2014, pág.43.

⁷⁹TOURAINÉ, Alain. Crítica da modernidade/Alain Touraine; Tradução Elia Ferreira Edel00 – Petrópolis, RJ: Vozes, 1994, pág. 17.

⁸⁰COSTA, Deusa. Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915). Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014, pág. 45.

⁸¹PENNINGTON, David. **Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária**. Manaus: Edua, 2009. Pág.158

nº 1 [...]”⁸². De acordo com Silva, em 1936, a Inspetoria de veículos registrou o seguinte cadastro entre veículos de carga e transporte de pessoas:

Automóveis de aluguel, 55; automóveis particulares, 58; caminhões, 71; bicicletas, 161; motocicletas 4; carrinhos de bagagem,42;carrinhos de frutas,4; carroças, 22; carros de gelo, 6; animais de cangalhas, 115; cavalos de sela, 10 e 22 cavalos de corrida⁸³.

A partir de 1920, as atribuições do tráfego e fiscalizações passaram efetivamente para a Inspetoria de tráfego, órgão criado pela municipalidade. Consta no Código: “Art. 166 – A inspeção geral dos veículos compete à fiscalização municipal, de acordo com o regulamento especial em vigor⁸⁴”. Diante da estatística de registro de veículos na cidade, pudemos verificar que, entre os anos de 1936 e 1938, houve uma ascensão e diversidade na aquisição de veículos, tendo como consequência o aumento do tráfego urbano. Ainda assim, cruzavam-se transportes mais modernos, como os bondes, e os puxados por tração animal. Apesar dos desníveis, igarapés e lugares de mata, podemos observar que isto sugere a abertura de novos caminhos para o deslocamento desses veículos; lugares que o bonde não tinha acesso. Indicativo tendencioso da nova ideologia das estradas de rodagem. Atentando para a necessidade para a necessidade do produto “borracha” para fabricação de rodas para os veículos. O Álbum da década de 1930, em plena intervenção, reforça esse pensamento ao propor estatisticamente a ascensão dos veículos sobre pneus. Observe o quadro a seguir:

⁸² Julgados e decisões da Côrte de Apelação do Estado do Amazonas - 1936. Imprensa Pública, 1941.Pág. 81

⁸³SILVA, José Lopes da. **Aspectos sócio-econômicos (1930 -1939)**. Manaus: Gráfica do Sesc/Am, 1995,Pág. 87.

⁸⁴SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). **Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967)**. Manaus: Edua, 2016, Pág. 245.

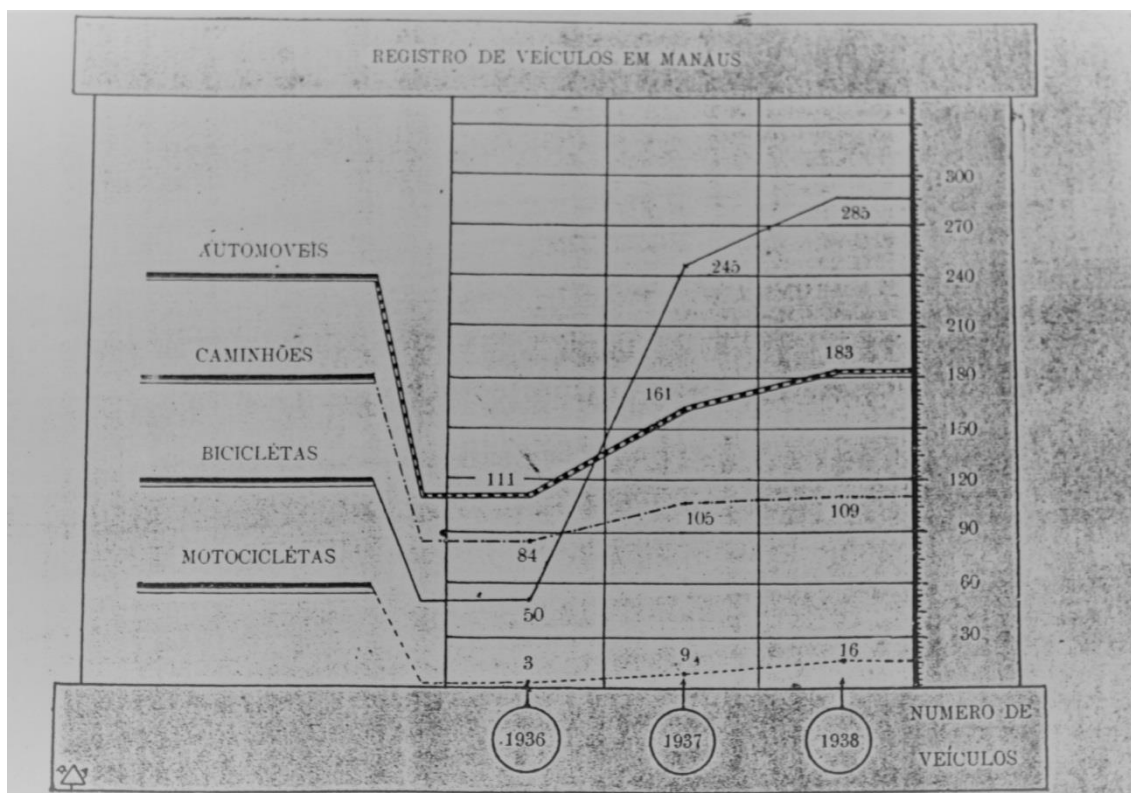


Figura 7 – Registro estatístico de veículos em Manaus década de 1930⁸⁵

O próximo tópico analisa a entrada dos bondes na cidade, demonstrando a nova estratégia do governo em propor um transporte avançado para a época, tudo na tentativa de suprir os deslocamentos dos moradores e trabalhadores, da área central até os arrabaldes. E, na utilização desse aparato do processo modernizador, procurar identificar quais as consequências positivas e/ou negativas trazidas para a cidade e seus habitantes. Apontando para um transporte coletivo bem avançado para a época, atrelado a maior invenção de todos os tempos, a energia.

1.2. OS BONDES NA CIDADE: MEIO SÉCULO DE SERVIÇOS

Símbolos da modernização e urbanização da cidade, os bondes se concretizaram como uma nova tecnologia da época, algo inovador que se distinguia por se locomover via energia elétrica, em diversas cidades do Brasil. E é nesta pretensa cidade cosmopolita, entre construções, outras conduções, ruas e pessoas, que o bonde e o seu guia destacaram-

⁸⁵Disponível no Acervo da ACA.

se, pois, por um bom período, a movimentação deste transporte coletivo serviu como meio de locomoção em massa único para grande parte da sociedade⁸⁶.

Implantar serviços de locomoção coletiva já era um desejo antigo, advindo do período provincial, no entanto, apesar de possuir recursos para tal empreendimento, era difícil adotar uma política de melhorias urbanas, principalmente no transporte de bondes; que num primeiro momento contou com a falta de interesse em promover e implantação e a exploração dos serviços de locomoção, por se tratar de um alto investimento, pois segundo Soraia Magalhães:

Talvez devido às condições topográficas da cidade, que circundada de igarapés, constituía um desafio para os investidores, fator que levou o Governo desde 1893 a viabilizar várias obras e serviços de imediata utilidade pública, uma das quais visava corrigir o relevo acidentado do solo, tornando-o exequível ao estabelecimento de um train-way (bonds), com o objetivo de oferecer transporte rápido e cômodo à população⁸⁷.

Um transporte que, aliado à energia elétrica, permaneceu por longo período de tempo na cidade de Manaus, revolucionou a cidade como meio de locomoção em massa, iniciou sua circulação a partir de 1899. É importante ressaltar que, diferente das outras cidades do Brasil, que se utilizaram inicialmente de transportes coletivos via tração animal - como foi o caso de São Luís - Ma- Manaus teve como primeira modalidade de veículos coletivos as locomotivas de tração à vapor, implantadas pelo engenheiro Frank Hirst Heblethwaite⁸⁸.

Os 200 réis, valor definido entregue como valor de passagem, eram a garantia do trajeto desejado e um cupom numerado dado pelo condutor. No entanto, muita gente andava mesmo era a pé ou com outros meios de condução, por não ter dinheiro para tomar o “rangedor”. Ainda assim, para quem utilizava esse veículo de locomoção, ele não se restringia a um meio de transporte, mas seus maquinários com o tempo davam movimento à dinâmica da cidade. O trabalho, os passeios com a família, os namoros, as conversas... Faziam parte das trocas de relações dentro desse transporte; e nessa dinâmica os bondes seguiam em linhas diferenciadas para servir a população de todo perímetro urbano⁸⁹.

a) A chegada dos Bonds em Manaus

⁸⁶MAGALHÃES, Op. Cit., 2014, Pág. 38-39.

⁸⁷ MAGALHÃES, Op. Cit. Pág. 32-33.

⁸⁸ Idem, Pág. 34-35

⁸⁹MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983, Pág. 102-108.

Observa-se que a administração pública “prepara” a cidade para seus prestadores de serviço. Na realidade, o poder do capital advindo do látex busca uma nova concepção de cidade, sendo responsável pelos conflitos de ordens econômicas, sociais e políticas⁹⁰. Sandra Jatahy Pesavento utiliza como exemplo a cidade de Porto Alegre, apontando para essas transformações e seus interventores diretos (administradores, engenheiros, arquitetos, médicos sanitaristas, entre outros), que primavam por um espaço que entendiam como “apropriado”, construído e transformado, suscitando reações diversas dos consumidores e habitantes, beneficiados ou não⁹¹. Segundo Santos, naquele momento, a maior preocupação do poder público era transformar a área central num espaço político, financeiro e ainda de convivência cultural das elites. Sendo assim, “foi necessário patrocinar o deslocamento e disciplinar os usos da cidade por meio de leis decretos e códigos de postura...⁹²”. O gestor Eduardo Ribeiro foi totalmente a favor das transformações da urbe e cita os bondes como modelo de tecnologia, justificando as benesses da execução de uma linha viária. Eduardo Ribeiro em apoio ao investimento, ainda no início da República, afirmou que:

A construção urgente de uma linha circular de bonds nesta capital virá fomentar a edificação, localizando grande numero de pessoas nos belos arrabaldes da cidade. É evidente o poderoso influxo que exercerá a viação urbana rápida, cômoda e barata. Estes melhoramentos justificarão plenamente a concessão que fizerdes de um auxílio razoável...Torna-se necessário esse auxílio porque é claro que uma empresa de bonds, cujo custeio será pesadíssimo em Manaus e cuja receita não poderá nos primeiros tempos, cobrir a despesa, dificilmente se manterá. É, pois, urgente, inadiável a construção de um systema de viação urbana nesta capital⁹³.

Dentre todas as aquisições do mundo moderno, o serviço de luz elétrica foi uma grande conquista para a capital, tendo sido iniciado na gestão de Eduardo Gonçalves Ribeiro, mas que só se efetivando em 1896, na gestão de Fileto Pires Ferreira⁹⁴.A

⁹⁰ DIAS, Edinéia. A Ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920 / 2º Edição – Manaus: Editora Valer 2007, pág. 34-35.

⁹¹ PESAVENTO, Op. Cit., 2001, Pág. 25.

⁹²SANTOS, Op. Cit., 2009. Pág. 84.

⁹³Mensagem do Governador Eduardo Ribeiro Gomes, sobre as benesses da entrada dos bondes na cidade de Manaus 1893- Obras públicas, pág. 15.

⁹⁴ “Dentre os grandes benefícios trazidos a administração do Estado pelo Dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro, avulta, pela sua capital importância, a iluminação elétrica da cidade de Manaus... Foi seu substituto legal,

eletricidade, vista como mais um ganho tecnológico mundial, veio trazer outra movimentação na dinâmica das cidades, demonstrando sua funcionalidade a se perpetuar; através da energia, o bonde elétrico, pela sua utilidade e utilização, foi um grande protagonista que se incorporou de maneira efetiva por quase meio século nesse espaço – Manaus. Concomitantemente, tornou o motorneiro um profissional de importância, com aparência e uniforme impecáveis, responsável por acionar diariamente o sistema elétrico do veículo e conduzi-lo pelos trilhos da cidade; com cargas e passageiros – principalmente trabalhadores –, podia ser visto ao transitar em vários pontos da cidade. De qualquer forma, governando de 1892 a 1896, Eduardo Ribeiro apenas iniciou a nova paisagem urbana para Manaus, que continuaria nas administrações posteriores. Marvignier afirma que:

Não somente a iluminação à eletricidade fêz parte do programa governamental do dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro. O grande administrador também volveu seus cuidados, para os serviços de transporte de que carecia a população manauense. Seu finalizar de governo ainda pode ver o assentamento dos trilhos sôbre os dormentes⁹⁵.

Mas qual o significado da palavra *bond(e)*? Em busca de resposta pudemos inferir que existem inúmeras versões de como se inicia o nome *bond(e)* dado aos carris; palavra de língua inglesa com vários significados, os quais o mais aproximado tem relação com as apólices, pequenos papéis financeiros que se aproximavam com similaridade dos tickets criados como passe para os passageiros, na tentativa de facilitar o troco dos usuários. Para chegar a uma explicação satisfatória irei me ater à justificativa de Luís da Câmara Cascudo, que conceitua a palavra em seu “Dicionário do Folclore Brasileiro”. Atribui o nome ao carro de tração animal ou elétrica da seguinte forma:

É um brasileirismo. Pelo decreto de nº 4244, de 15 de setembro de 1868, o Visconde de Itaboraí, presidente do Gabinete, emitiu um empréstimo nacional até 30 mil contos, com juros pagáveis em ouro, mediante apresentação de apólice, cautelas, bonds; operação financeira que despertou a atenção geral. Em novembro, a “Botanical Garden Road Company”, fez circular os primeiros veículos no rio de Janeiro e o carioca aplicou aos carros o nome abrasileirado das pequenas apólices,

dr. Fileto Pires Ferreira, quem, às vinte horas do dia 15 de outubro de 1896, pressionou a chave geral ligando a usina os fios de iluminação pública fornecida pela “Manaus Electric Lighting Company””. – Vide em: CASTRO, Mavignier de. **Síntese histórica e sentimental da evolução de Manaus**. Manaus: Tipografia Fênix, 1948, pág. 137

⁹⁵ CASTRO, Marvignier. Síntese Histórica da Evolução de Manaus. /Manaus: IGHA/Tipografia Fenix, 1948, pág.139.

bonds, registrado na imprensa da época e posteriormente vulgarizado por todo o Brasil⁹⁶.

A partir das mais variadas modificações nos espaços, nos hábitos, nos gêneros alimentícios, entre outros, a cidade importa de fora todo um requinte; e então passou a ser vista como moderna. Para Deusa Costa, “a transformação física e demográfica veio acompanhada pela implementação de uma infraestrutura de serviços que viabilizavam a circulação e comercialização do principal produto exportado nesse período”⁹⁷. A urbe necessitava, cada vez mais, garantir sua estrutura através das atividades econômicas vinculadas à circulação, utilização e prestação de serviços. Luciano Everton Costa Teles aponta a necessidade de uma infraestrutura apropriada ao afirmar que:

A produção de uma infraestrutura adequada era importante para o escoamento da produção, facilitando a circulação de pessoas e capitais. Como a produção da borracha se dava fora do espaço urbano (nos seringais), a cidade se colocava como ponto de escoamento. Neste sentido houve a necessidade de criar uma gama de atividades econômicas ligadas a circulação, consumo e serviços – como transporte, limpeza pública, água, luz, esgoto⁹⁸.

Os bondes vieram, em certa medida, para atender a necessidade da locomoção da população, porém os interesses políticos suplantaram os anseios e reais necessidades, pelo fornecimento de um transporte que não era para todos, devido a alguns fatores como: preços altos das passagens, rotas que atendiam parte da cidade, horário de funcionamento, entre outros⁹⁹; sem contar as queixas recorrentes sobre os serviços nos periódicos e junto ao poder público. Vale ressaltar que o tráfego dos bondes foi motivo para muitas situações trágicas e irreversíveis; ceifando a vida de uns ou acometendo as condições físicas de outros – situações transcritas em processos de justiça, inquéritos ou nos jornais. Alves da Mota ao trabalhar com os bondes em Recife corrobora com esse pensamento pontuando que:

Por outro lado, também o próprio bonde, como sabemos, matou muita gente, esmagada sob suas rodas. Condutores, motoneiros e fiscais morreram em serviço, em acidente de descarrilamento e outros desastres de tráfego. Não só funcionários da companhia, mas passageiros principalmente, foram vítimas de desastres de tráfego¹⁰⁰.

⁹⁶CASCUDO, Luís da Câmara. **Dicionário do Folclore Brasileiro**. 12. ed. São Paulo: Grupo Editorial Globo, 2012. Pág.128

⁹⁷COSTA, Deusa. Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915).Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.Pág. 45.

⁹⁸TELES, Luciano Everton Costa. Pelas páginas do jornal vida operária: aspectos acerca do mundo do trabalho no Amazonas na década de 1920. Revista Litteris – ISSN 19837429 n 14 – setembro 2014, pág.88.

⁹⁹ MAGALHÃES, Op. Cit., 2014, Pág. 42-43.

¹⁰⁰MOTA, Alves da. **No tempo do bonde elétrico;(história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife)**. 2. ed. Recife: Celpe, 1985 Pág. 41

Enquanto os trilhos se assentavam rasgando a cidade, o discurso do “aformoseamento”¹⁰¹ era posto em prática efetivamente através das suntuosas construções, do crescente comércio, reforma de praças, entre outros. Simultaneamente, a ideologia de ordem afasta os menos abastados das áreas centrais para os arrabaldes - sem condições de salubridade, tornando-se assim um espaço excludente, apontando o bonde como “solução” para a distância das novas moradias dos trabalhadores.

Dentro deste contexto, o motorneiro exercia sua função através da empresa arrendatária, que recebeu a concessão do Estado para solucionar uma demanda provocada pela necessidade de mobilidade da população. Isso foi preocupante e iminente, na medida em que a cidade ganhava novos espaços, não só o transporte, mas outras questões estruturais não apresentavam as mínimas condições. Soraia Magalhães, ao estudar os diversos meios de transporte urbano na cidade de Manaus até meados do século XX, confirma a presença destes condutores ao tratar de serviços de locomoção, afirmando que:

Vivendo esse ideal de modernidade e progresso, Manaus passou a buscar com mais intensidade a implementação dos serviços de locomoção, no período em que ocorriam na capital, além das intervenções urbanísticas e sanitárias, a ampliação da malha viária e uma série de outros investimentos que a colocariam no rol das cidades inseridas no processo modernizador¹⁰².

O bonde elétrico surgiu em Manaus no final do século XIX, tendo a companhia *Manaós Railway Company* como sua primeira arrendatária. Porém, a empresa perdeu a concessão por não atender aos critérios mínimos para o funcionamento, tendo, portanto, sido desfeito o contrato devido às irregularidades averiguadas. Por vezes os serviços de tração e luz ficavam aos cuidados do Estado, que atuava entre as licitações até surgir a longeva *Manaós Tramways*. No governo do Coronel Raymundo Afonso de Carvalho – 20/11/1907 a 23/07/1908, a direção do fornecimento dos serviços é retomada em 1908 após renúncia de execução do contrato firmado por Luiz Travassos da Rosa, iniciado em 7 de novembro de 1806. Após fiscalização foi verificada, segundo as palavras do Governador, a impossibilidade do Estado de continuar a manter os serviços do contratado, pelo prejuízo ao erário público e a população. A não ser o melhoramento mencionado do

¹⁰¹ Discurso para embelezar a cidade, lugar de passagem e comercialização da borracha, apontado no código de postura do município de 1893, p. 3 – Intendência municipal.

¹⁰² MAGALHÃES, Op. Cit., 2014, Pág.97.

prolongamento da linha da rua Silvério Reis, a mensagem decisiva veio diante de várias alegações sobre o estado de conservação do material:

De facto, o material recebido pelo arrendatário, havia pouco mais de um anno, quer fixo, quer rodante, encontrava-se em péssimas condições de conservação, dando logar a constantes acidentes nos carros e nas linhas; as machinas, tanto as da viação como as da luz, achavam-se em estado de tal sobrecarga, que ameaçavam a vida do pessoal nellas empregado... e dormentes não inteiriços, formados por duas secções, formadas por meio de pinos, constituindo verdadeiro perigo a segurança dos passageiros¹⁰³.

Não bastasse o prejuízo para a sociedade diante da prestação de serviços sem qualidade, quebras de contrato e o prejuízo financeiro ao erário público, o serviço de tração e luz foi caminhando entre o Estado e as licitações promovidas até chegar a *Manaos Tramways*. A repercussão dos acidentes de diversas naturezas causavam danos físicos e materiais, o desgaste de veículos sem reposição ou manutenção invalida o valor do principal objetivo que era oferecer um “transporte com segurança”; mesmo porque o bonde atendia a todas as classes sociais, e, portanto, desta forma a pressão exercida pelos mais abastados, por melhorias de serviços certamente foi maior.



Figura 8 - Bonde e sua primeira arrendatária Railway¹⁰⁴

Em 1908, após a apresentação de dois concorrentes para licitação, o engenheiro Frank Hirst Webblethwaite e Antônio de Lavandeyra, vence o segundo que mais vantagens¹⁰⁵ ao Estado ofereceu. Depois de um ano de contrato, o mesmo é transferido via requerimento e então, a partir de 1909, assume a concessão a companhia *The Manaus*

¹⁰³ Diário Oficial, sexta 10 de julho de 1908, Pág. 39576 – 39577. Mensagem do Governador C^{el} Raymundo Affonso de Carvalho - Digitalizado

¹⁰⁴ MONTEIRO, Mário Ypiranga. Negritude e Modernidade. Manaus, Governo do Estado, 1990, p. 11- Usina de luz (direita) estaleiro naval (esquerda).

¹⁰⁵ Diário Oficial, sexta 10 de julho de 1908, Pág. 39577.

Tramways and Light Co. Ltda.. Consta em mensagem do Governador que “a requerimento do arrendatário dr. Antônio de Lavandeyra, foi o contracto transferido a Manaós Tramways and Light Co., Ltd., por elle incorporada, nos termos das cláusulas 36^a e 43^a¹⁰⁶”. A companhia segue ao lado das crises econômicas, interdição Federal, mudanças trabalhistas, entre outros, perpassando quatro décadas até ser encampada pelo Governo. Como a *Tramways* não demonstrou iniciativa em renovar os bondes e, em contrapartida, o Governo não apresentou interesse em atender as reivindicações da população; E por isso, entre outras coisas, aderindo à ideologia das estradas de rodagem, Manaus na década de 1950, em definitivo, incorpora um novo veículo de locomoção em massa de iniciativa privada “o ônibus”.

Vale ressaltar que, para os anéis de aço circundarem no entorno de Manaus, houve um processo de implantação de transportes por meio de bondes que se deparou com alguns obstáculos geográficos e que resultaram em alguns problemas, inclusive de saneamento. As obras em decorrência do assentamento dos trilhos, iniciadas na virada do século XIX, trouxeram alguns transtornos para o município no que tange à higiene pública principalmente. Na década de 1910, as escavações e a preparação do caminho dos ferros aconteciam paralelamente, por toda a cidade, num período de chuvas intermitentes, o que causou prejuízo ao estado sanitário da cidade; assim como atropelos à locomoção pública. Alguns médicos e habitantes da Cachoeirinha chegaram a atribuir a doença do paludismo às águas da represa que abasteciam os serviços da usina dos bondes. Após tantos interstícios, o governo pôs termo a esse mal ao derrubar parte do paredão de contenção; em seguida mesmo após um período de resistência a empresa tratou de demolir o resto do paredão¹⁰⁷. No entanto, vale ressaltar que a cidade era um verdadeiro canteiro de obras, pois as mesmas aconteciam no mesmo espaço de tempo. Diante deste problema de higiene, o governo determinou o extermínio da represa que atendia a empresa dos bondes, causadora de doenças. Diante da nota, “Varias” observa-se a ordem do governador:

De ordem do governador foi hontem officiado pelo secretário D’Estado ao fiscal de governo junto à The Manaós Tramways and Light Company Limited, declarando que, de acordo com a reclamação feita pela directoria do Serviço Sanitário sobre a barragem do igarapé da Cachoeirinha, que se está reconstruindo deve com urgência mandar

¹⁰⁶Serviços Electricos. Mensagem do Governo, C^{el} Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, 10 de julho de 1909. Pág. 72-73. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha.

¹⁰⁷ Higiene Pública, pág. 21. Relatórios e mensagens do Governo, C^{el} Antônio Clemente Ribeiro Bitencourt, 10 de jul. 1910. Tratava-se de obras paralelas de se revolver a terra para o assentamento dos trilhos, causando transtornos e problemas de higiene. <http://memoria.bn.br/DocReader/720879x/3412> Visitado em: 20 de jan. de 2017.

suspender esse serviço, caso esteja em começo, ou demoli-lo, caso esteja concluído¹⁰⁸.

Além dos transtornos decorrentes das obras, a entrada do bonde na cidade também causou certo espanto nas pessoas, pelo menos a princípio, principalmente entre as pessoas que sempre viveram aqui e desconheciam esse novo componente das cidades ditas modernas. Alguns dos que ousaram a desafiar as condutas de segurança, muitas vezes, pagavam com lesões, hematomas, amputamentos e até com a vida. Saltar ou subir nos carros em movimento, andar nos estribos, atravessar os trilhos sem atenção eram atitudes que podiam acabar em tragédia. Moacir Andrade conta uma passagem em que os meninos na sua infância – década de 1930– desafiavam o bonde:

Muitos moleques que faziam parte da minha turma, aguardavam a chegada do elétrico que “morcegando¹⁰⁹”, procuravam no chão as senhas que eram colecionadas e serviam para prêmios dos jogos infantis. Na bolinha, pião, peteca, pedrinhas e macaca, os prêmios eram pagos a cupons de bondes. Os de bagagem valiam mais, eram cor de rosa¹¹⁰.

O que Moacir Andrade chama de morcegar nada mais era do que driblar o cobrador circulando entre bancos e estribos numa atitude arriscada dos jovens. No entanto, a procura dos cupons dos bondes para muitos servia como moeda de troca. Stiel, ao estudar os bondes nas cidades brasileiras, confirma essa utilidade ao concluir que “não só lhe garantiam a passagem, como ainda lhe serviam de moeda corrente, pois como tal eram aceitos em geral pelo comércio, todos tinham ou podiam ter o seu ‘bonde’. Eis como e porque somos nós os únicos a chamar bondes¹¹¹”.

No decorrer da rota diária dos bondes, as paradas obrigatórias eram identificadas por postes pintados de branco. A pintura envolvia o poste até uns 80 centímetros. O poste era de ferro fundido e atingia em torno de 2 metros e meio de altura. Para que o passageiro descesse no ponto certo, bastava puxar a corda dentro do carro que era acionada ao lado do motorista, servindo de sinal ou aviso para a parada do veículo¹¹². Segundo Thiago de

¹⁰⁸ Jornal do Commercio, 12 de set de 1909. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/7772 Visitado em: 08 de set de 2017.

¹⁰⁹ Morcegar consistia em tomar o bonde em movimento e logo em seguida saltar. Quando o veículo vinha em marcha moderada, alguns eram capazes de tomar e saltar do “bonde andando”, mais uma vez. Vide em: Manaus Amor e Memória, pág. 87.

¹¹⁰ ANDRADE, Moacir. Manaus: Ruas, fachadas e varandas. Manaus: Humberto Calderaro, 1984, pág. 168.

¹¹¹ STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: Mcgraw-hill do Brasil: ed. da Universidade de São Paulo, 1978. Pág. 6.

¹¹² ANDRADE, Moacir. Manaus: Ruas, fachadas e varandas. Manaus: Humberto Calderaro, 1984, pág. 166.

Mello, “a campainha não falhava, armada lá na frente, redondo em metal reluzente acionada por uma corda, um centímetro de grossura, também marrom¹¹³”. Os postes poderiam se tornar uma arma para os desavisados que andavam nos estribos.

Em 1926, os mesmos postes causaram uma querela pública, citada por Aguinaldo Figueiredo, entre o Sr. Edward Kirk, diretor da empresa, e o governador Ephigênio de Salles, que o acusava de roubo dos postes de ferro da Cachoeirinha, implantados na *Belle Époque*, levando-os para Pernambuco e colocando no lugar postes de madeira¹¹⁴. O fato chegou à folha do *New York Times* com a seguinte manchete: “American arrested in Manaós Place: Kirk accused of insulting president of State of Amazonas in Brazil”¹¹⁵.

Na verdade, andar nos estribos não era teimosia exclusiva da meninada; por ser um veículo aberto, qualquer incidente de choque entre carros ou descarrilamento poderia causar danos aos passageiros e até aos condutores do veículo. Era comum reclamação com referência à lotação ou utilização dos estribos nos jornais, por ser uma prática constante. O exemplo da nota “Bôas medidas”, no *Jornal do Commercio*, que trata de medidas deliberadas pelo desembargador Raposo da Camara sobre o mau uso dos estribos e plataformas estabelecendo o seguinte: “Fica desde já expressamente proibido o trânsito dos bonds com passageiros em número superior á lotação, bem assim que transitem pessoas, utilizando-se dos estribos ou plataformas¹¹⁶”. Anos à frente dessa determinação, em 1917, pode-se observar ainda a chamada no jornal *A Capital*, para evitar acidentes, pelo mau uso dos bondes com o seguinte teor:

A Manaós Tramways solicitou do dr. chefe de polícia as necessárias ordens, para que o regulamento policial, sobre a proibição de passageiros viajando nos estribos dos carros elétricos seja rigorosamente observado, no dia 05 do corrente, nos que se dirigem ao Bosque Municipal, afim de evitar qualquer desastre decorrente da grande affluencia de passageiros¹¹⁷.

Essas medidas foram tomadas no sentido de evitar intercorrências desagradáveis no decorrer da viagem, e até mesmo a superlotação, mas as mesmas nem sempre eram

¹¹³MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983. Pág. 108.

¹¹⁴FIGUEIREDO, Aguinaldo Nascimento. Santa Luzia – História e memória do povo do Emboca. 2ª ed. Manaus; Edição do autor, 2009. Pág. 17.

¹¹⁵AMERICAN ARRESTED IN MANAOS PALACE: Kirk accused of insulting president of Amazonas in Brazil. Nova Iorque, 30 dez. 1926.

¹¹⁶ Jornal do Commercio. 13 de jun. de 1909. Bôa medida. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=170054_01&pesq=estribos Visitado em: 26 de ago. de 2017.

¹¹⁷ Jornal A Tarde. 03 de outubro de 1917. <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=307149&PagFis=318&Pesq=> Visitado em: 02 de set. de 2017.

acatadas. Mesmo quando os adultos utilizavam os estribos, bastava uma distração para que acontecesse uma tragédia. Foi o que de fato ocorreu com o morador do bairro do Mocó, Sr. Henrique Pinto, em 1916, que ao tomar o bonde, em certo momento, decidiu mudar de banco passando pelo estribo. A nota do jornal fala do acidente que aconteceu no momento da troca de bancos, relatando que devido à proximidade do poste, que foi aterrado junto à linha do trem, ao se deslocar no estribo o homem sofreu um grave acidente batendo com a cabeça no poste, perdendo os sentidos e caindo ao solo. Foi encaminhado à Santa Casa, porém seu estado era muito grave¹¹⁸. Apesar do impedimento diante da lei sobre não andar nos estribos, percebemos a ação como recorrente e causadora de muitos acidentes fatais.

O principal meio de transporte coletivo até 1930 era o bonde e, certamente pela quantidade de material rodante, andar nos estribos era uma prática perigosa e desnecessária. O bonde era um meio de locomoção popular, cujo seus 35 quilômetros de rede circundavam praticamente toda a periferia (exceto São Raymundo e Educandos), o centro e suas adjacências, contando com 36 carros de passageiros e 10 carros motos (reboque). Os bondes sem portas nem janelas, abertos para os dois lados, com sanefas de lona corrediças, sendo baixadas apenas por excesso de sol ou chuva, eram claros, ventilados, apropriados para o clima. Sempre servidos por um motorneiro, um cobrador e um fiscal, as viagens seguiam sem congestionamento, acontecendo desconforto apenas nos momentos de *rush*¹¹⁹. Abaixo um exemplar de um bonde aberto:

¹¹⁸ Jornal do Commercio. 16 de set. de 1916. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=170054_01&pesq=estribo%20do%20bonde

Visitado em: 26 de ago. de 2017.

¹¹⁹PERES, José Jefferson Carpinteiro. **Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei**. Manaus: Imprensa Oficial, 1984. Págs. 23 -24.



Figura 9 –Bonde aberto¹²⁰

Ainda nos primeiros anos do tráfego dos bondes, era necessário atrair de alguma forma os passageiros para que as despesas do alto investimento fossem salgadas. Por outro lado é difícil imaginar que uma companhia estrangeira investisse em um segmento que não fosse lucrativo. Cabe lembrar que o preço da passagem não era acessível a todos, principalmente para os trabalhadores não assalariados, e, portanto, havia alternativas de locomoção¹²¹. Observamos uma passagem do *Quo Vadis?* intitulada: “*Bonds Electricos*”, que fazia menção às companhias estrangeiras. Na passagem, o periódico criticava seus altos lucros e ainda solicitava a redução dos preços das passagens, pois acreditava ser a medida acertada ao dizer que “neste sentido figura em primeira plana a revisão das tarifas de transporte nas cinco linhas de *bond* em tráfego, cujos preços excessivamente altos devem ser reduzidos o quanto antes...¹²²”.

Buscando uma solução para o controle no faturamento dos transportes, a *Manaós Tramways*, a *Light* e outras empresas no Brasil adotaram a prática dos sorteios. A estratégia era de atrair passageiros e, ao mesmo tempo, fiscalizar a entrada de dinheiro durante as viagens. O dinheiro ficava nas mãos do condutor que, provavelmente, suscitava suspeita de desviar parte das férias do dia, na visão do empregador. Waldemar Stiel aponta essa questão da desconfiança no sistema de viação de São Paulo, em que o passageiro pagava e em troca recebia seu cupom, e conclui que “a medida não deu o

¹²⁰Imagem do bonde aberto por Allen Morris <http://www.tramz.com/>

¹²¹ Os trabalhadores que não podiam pagar a passagem de bonde se locomovia através das catraias, carros de tração animal, lombo de cavalos ou a pé.

¹²² JORNAL QUO VADIS? Bonds Electricos. Manaus, 27 Jan. 1903, p. 1. Ano II, n. 57.

resultado que a companhia esperava, pois além de nem todos os passageiros aceitarem os cupons, que eram embolsados pelos condutores, ainda atrapalhavam sobremaneira a cobrança das passagens em dias de movimento¹²³”. Essa decisão dividiu opiniões ao longo de seu período de vigência. O sistema de cupons foi adotado em 1 de janeiro de 1905, perdurando por um bom tempo em Manaus, na nota de jornal “Serviço de viação”, a companhia afirmava um sistema de fiscalização no parágrafo que se segue:

Esta fiscalização consistirá a entrega de um coupon a cada passageiro, por secção, coupon este devidamente numerado e que dará direito, no começo do mês seguinte, a um sorteio em favor do possuidor do mesmo... O sorteio será público e revestido de todas as formalidades... Os possuidores de passes e as bagagens não terão direito aos coupons¹²⁴.

Cada passageiro recebia um cupom referente ao trecho da viagem que faria e, ao final, o mesmo cupom concorreria a um sorteio mensal em espécie. Era muito comum que as pessoas doassem seus cupons para o jornal com o intuito “agraciar” um necessitado, em uma prática que atravessou décadas. Moacir Andrade corrobora com essa afirmação ao entender que a doação era uma forma de destaque social no seguinte trecho: “essas passagens eram depois levadas para a redação do jornal do comércio, pois valiam uma notícia com o nome do doador, na página social¹²⁵”. Em destaque colocamos a nota do Jornal do Comércio de 1930 com o seguinte conteúdo: “Em favor dos pobres que esta folha ampara, mandou-nos a menina Lehita dos Reis oitocentos e setenta coupons de bonde ¹²⁶”.

Diante do crescimento da frota de bondes e do risco de acidentes, foi necessário um registro dos veículos e dos responsáveis pela direção dos mesmos. Essa atribuição era da Inspetoria de tráfego, órgão público de fiscalização, que regulamentava o histórico e as práticas do profissional do trânsito. De fato o governo, na tentativa de controlar essa nova modalidade de prestação de serviços no que dizia respeito à circulação dos bondes na cidade de Manaus, adiciona ao Código Postura o artigo 193 de 1910¹²⁷, que coloca

¹²³STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: Mcgraw-hill do Brasil: ed. da Universidade de São Paulo, 1978,pág. 141.

¹²⁴Jornal do Commercio. 29 de dez de 1904. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=170054_01&pagfis=1462 Visitado em :25 de jun. de 2017.

¹²⁵ ANDRADE, Moacir. Manaus: Ruas, fachadas e varandas. Manaus: Humberto Calderaro, 1984. 276 p. Ilustrado, pág.167.

¹²⁶ Jornal do Commercio. 02 de jan. de 1930. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=170054_01&pagfis=38970. Visitado em: 05/06/2017

¹²⁷SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). **Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967)**. Manaus: Edua, 2016. Pág. 163.

como indispensável à numeração e licença do veículo junto ao órgão competente, assim como a matrícula dos seus condutores e demais condições exigidas para que o trânsito fluísse com segurança e regularidade¹²⁸. O registro servia praticamente para atribuir responsabilidade ao dono do veículo e ao condutor.

José Lopes da Silva afirma que, na década de 1930, a companhia atendeu cerca de 8.343.000 pessoas em Manaus, além de possuir “um serviço eficiente, seguro e com pontualidade de sua veiculação invejável¹²⁹”. Mas como manter uma pontualidade diária nas viagens, visto que diante da divisão dos bondes do espaço urbano com outros veículos, pedestres... sem contar com as paradas obrigatórias para recolher ou deixar passageiros?! A questão da pontualidade é sempre aventada como uma necessidade e utilizada como uma estratégia para evitar acidentes nos cruzamentos. Os atrasos e a necessidade de cumprimento dos horários levavam os condutores a dirigirem rapidamente e de forma mais imprudente, facilitando assim as intercorrências. Tal situação pode ser verificada em um processo de Apelação Criminal Nº 2.574, em 1939, e a ocorrência foi uma colisão entre dois bondes, pois um não esperou o outro no cruzamento, segundo narrativa abaixo:

Com efeito, conforme afirmam todas as testemunhas do sumário, o bonde nº 34 vinha com um atraso de cinco minutos. Deste modo, não querendo, atrasar-se também, o réu prosseguiu com o nº 25 no seu itinerário sem aguardar a chegada o outro¹³⁰.

De fato, a entrada dos bondes na cidade de Manaus carecia de uma série de adaptações, tendo em vista as peculiaridades de uma urbe em transformação. Devido à necessidade iminente de um meio de locomoção para os trabalhadores dos arrabaldes, o veículo elétrico foi pensado como solução dessa celeuma. A paisagem nitidamente se modificou com aspectos de modernidade, o bonde entra como um protagonista, abrindo espaço para disseminação de algumas profissões, dentre elas a de motoneiro de bonde. As regras estabelecidas para a utilização desse transporte nem sempre eram obedecidas na prática, causando, assim, acidentes e incidentes nada agradáveis. No entanto a permanência longa desse transporte serviu por muito tempo de suporte para a dinâmica da cidade.

¹²⁸SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). **Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967)**. Manaus: Edua, 2016, pág. 189.

¹²⁹SILVA, José Lopes da. **Aspectos sócio-econômicos (1930 -1939)**. Manaus: Gráfica do Sesc/Am, 1995. Pág. 85.

¹³⁰ Julgados e decisões da Côrte de Apelação do Estado do Amazonas – 1939. Imprensa Pública, 1941. Págs. 274 – 276.

b) A expansão da malha ferroviária

Os bondes passaram a ser uma constante no panorama da cidade por motivos pontuais; dentre eles, o deslocamento das camadas trabalhadoras no trajeto das áreas periféricas para área central e vice-versa. Para Alves da Mota, os bancos dos bondes serviam para muitas coisas além de ir ao trabalho ou às compras. Afirma que, “naqueles veículos, conversava-se, faziam-se negócios os mais diversos, discutia-se futebol, política, teatro, literatura, liam-se— comodamente— os jornais do dia, revistas e livros; namorava-se e, sobretudo, faziam-se amizades duradouras, sem contar que se podia falar da vida alheia também¹³¹”; dialogam com esse parecer os memorialistas amazonenses, tais como Moacir Andrade, Thiago de Melo, entre outros. Era um espaço público em que todo tipo de relacionamento interpessoal era travado, pois diante de uma viagem num transporte coletivo não se escolhe o passageiro ao lado. Geralmente as primeiras viagens eram repletas de trabalhadores que seguiam para o mesmo destino, as áreas centrais; portanto era um grupo mais recorrente. No entanto, nada impedia que em todas as viagens no decorrer do dia os passageiros interagissem entre si, realizando desde uma boa conversa até na troca de interesses comuns.

Os bondes foram pensados para que trafegassem de modo que as linhas ligassem algumas zonas suburbanas à área central, lugar de todo o fluxo econômico e comercial da cidade. É importante ressaltar que a quantidade de carros destinada a cargas, a princípio, excedia aos que eram destinados a passageiros, o que nos leva a refletir sobre a grande circulação dos mais diversos gêneros¹³². As linhas delimitavam-se nas rotas traçadas, em sua maioria, nos bairros do entorno da área central da cidade. Em mensagem de Silvério Nery de 1902¹³³ o mesmo afirma que, apesar do aumento da população, o movimento de passagens de bonde era pequeno, devido a dois fatores: “passagens caras e viagens esparsas”.

Observamos que, dentre os locais onde passava o bonde, o mais distante era o bairro de Flores. As demandas por mais linhas foram aumentando com o passar dos anos. Em 1902, o caminho férreo já contava com 18.453 metros de trilhos. Consta na mensagem

¹³¹MOTA, Alves da. **No tempo do bonde elétrico;(história sócio pitoresca dos antigos bondes do Recife)**. 2. ed. Recife: Celpe, 1985. 82 p, p.18.

¹³² MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. 1º edição – Manaus: Editora Edua, 2014, p.36.

¹³³Bonds, pág. 56. Mensagens do Governo, Silvério José Nery, 10 de jul., 1902 - Digitalizado

do Governador Dr. Silvério José Nery a necessidade de mais uma linha “que ponha em comunicação direta o bairro do Mercado com os demais pontos da cidade¹³⁴”. Luciano Teles, ao pesquisar os trabalhadores em Manaus, aponta algumas questões relacionadas ao cotidiano, como os meios de locomoção e os espaços de moradia, afirmando que:

Assim, Flores, Cachoeirinha, Tocos e Plano Inclinado eram áreas suburbanas atendidas, em suas ruas centrais, pelos bondes elétricos. Entretanto, São Raimundo e Educandos não tinham a visita do “rangedor”, levando os moradores desses bairros, entre eles alguns operários, a utilizar as catraias¹³⁵.

As rotas dos bondes eram estabelecidas através das planilhas feitas pela empresa *Manaós Tramways*. Pesquisando em periódicos, encontramos no *Jornal do Comércio* de 1910 com o horário das rotas. Vale destacar que as mudanças das rotas, naturalmente, aconteciam de acordo com a necessidade e demanda dos passageiros. Na planilha encontrada pudemos observar 7 linhas para diferentes pontos da cidade, neste período a saber: 1. Cachoeirinha; 2. Cachoeirinha – Circular; 3. Plano Inclinado; 4. Silvério Nery; 5. Saudade; 6. Flores e 7. Reservatório – abrangendo o centro, Remédios, Cachoeirinha, Vila Municipal, Mocó, Plano Inclinado, e por fim o longínquo bairro de Flores. Confirmamos a ausência de linhas para Constantinópolis (Educandos) e São Raimundo. Os bondes voltavam sempre para a estação ou ponto de origem, sendo que a última viagem voltava direto para a garagem. Todos os bondes partiam da Praça do Comércio. O primeiro bonde fazia a linha de Flores e saía às 05h19min horas da manhã, mas aos domingos e feriados era às 5h09min. Os últimos bondes saíam às 11h45min horas da noite das linhas Silvério Nery/Municipal - Remédios e Linha Saudade/ Rua da Instalação. Na própria Planilha das rotas ao fim de cada linha consta a cor da luz que se acende a noite para orientar os passageiros. Assim temos a seguinte orientação: Linha Cachoeirinha – branco; Linha Circular – verde e branco; Linha Reservatório – azul; Linha Saudade – verde; Linha Silvério Nery – amarelo; Plano inclinado – vermelho; Flores – vermelho e branco. Basta conferir na planilha do jornal que se segue:

¹³⁴Mensagem de Governo, Dr. Silverio Jose Nery. Pág. 56/57 Ed. Imprensa Oficial, Julho, 1902 - Digitalizado.

¹³⁵TELES, Luciano Everton Costa. A Vida Operária em Manaus: Imprensa e Mundos do Trabalho (1920). Manaus: (s.n), 2008.

The Manaós Tramways & Light Co. Limited

MORARIO DAS LINHAS

Cachoeirinha

(ATE FILINTHO)

DIAS COMMUNS

(Partidas da Praça do Commercio)

IDA		
MANHÃ	TARDE	NOITE
5,30	9,10	12, 3,20
10	20	10
20	30	20
30	40	30
40	50	40
50	10	50
10	1,10	10
20	20	20
30	30	30
40	40	40
50	50	50
10	11,10	10
20	20	20
30	30	30
40	40	40
50	50	50
10	10	10
20	20	20
30	30	30
40	40	40
50	50	50

CIRCULARES

Todos os carros fazem a linha.

VOLTA: As partidas de Filinho para a Estação Central são as mesmas acima, mais 30 minutos no tempo de cada subida, sendo o primeiro carro às 5,30 da manhã.

Nos domingos todos os carros fazem CIRCULAR.

Sua & noite: Branco

CIRCULARES

DIAS COMMUNS

CACHOEIRINHA - CIRCULAR

(Partidas da Praça do Commercio)

IDA		
MANHÃ	TARDE	NOITE
5,40	12,30	3,15
6,20	1, 30	15
7, 40	40	30
8, 40	2,30	7, 45
9,20	3, 15	10, 15
10, 40	4, 30	20
11, 40	5, 15	30
12, 40	6, 30	40
1, 40	7, 45	50
2, 40	8, 15	10
3, 40	9, 30	20
4, 40	10, 45	30
5, 40	11, 15	40
6, 40	12, 30	50
7, 40	1, 45	10
8, 40	2, 15	20
9, 40	3, 30	30
10, 40	4, 45	40
11, 40	5, 15	50
12, 40	6, 30	10
1, 40	7, 45	20
2, 40	8, 15	30
3, 40	9, 30	40
4, 40	10, 45	50
5, 40	11, 15	10
6, 40	12, 30	20
7, 40	1, 45	30
8, 40	2, 15	40
9, 40	3, 30	50
10, 40	4, 45	10
11, 40	5, 15	20
12, 40	6, 30	30
1, 40	7, 45	40
2, 40	8, 15	50
3, 40	9, 30	10
4, 40	10, 45	20
5, 40	11, 15	30
6, 40	12, 30	40
7, 40	1, 45	50
8, 40	2, 15	10
9, 40	3, 30	20
10, 40	4, 45	30
11, 40	5, 15	40
12, 40	6, 30	50
1, 40	7, 45	10
2, 40	8, 15	20
3, 40	9, 30	30
4, 40	10, 45	40
5, 40	11, 15	50
6, 40	12, 30	10
7, 40	1, 45	20
8, 40	2, 15	30
9, 40	3, 30	40
10, 40	4, 45	50
11, 40	5, 15	10
12, 40	6, 30	20
1, 40	7, 45	30
2, 40	8, 15	40
3, 40	9, 30	50
4, 40	10, 45	10
5, 40	11, 15	20
6, 40	12, 30	30
7, 40	1, 45	40
8, 40	2, 15	50
9, 40	3, 30	10
10, 40	4, 45	20
11, 40	5, 15	30
12, 40	6, 30	40
1, 40	7, 45	50
2, 40	8, 15	10
3, 40	9, 30	20
4, 40	10, 45	30
5, 40	11, 15	40
6, 40	12, 30	50
7, 40	1, 45	10
8, 40	2, 15	20
9, 40	3, 30	30
10, 40	4, 45	40
11, 40	5, 15	50
12, 40	6, 30	10
1, 40	7, 45	20
2, 40	8, 15	30
3, 40	9, 30	40
4, 40	10, 45	50
5, 40	11, 15	10
6, 40	12, 30	20
7, 40	1, 45	30
8, 40	2, 15	40
9, 40	3, 30	50
10, 40	4, 45	10
11, 40	5, 15	20
12, 40	6, 30	30
1, 40	7, 45	40
2, 40	8, 15	50
3, 40	9, 30	10
4, 40	10, 45	20
5, 40	11, 15	30
6, 40	12, 30	40
7, 40	1, 45	50
8, 40	2, 15	10
9, 40	3, 30	20
10, 40	4, 45	30
11, 40	5, 15	40
12, 40	6, 30	50
1, 40	7, 45	10
2, 40	8, 15	20
3, 40	9, 30	30
4, 40	10, 45	40
5, 40	11, 15	50
6, 40	12, 30	10
7, 40	1, 45	20
8, 40	2, 15	30
9, 40	3, 30	40
10, 40	4, 45	50
11, 40	5, 15	10
12, 40	6, 30	20
1, 40	7, 45	30
2, 40	8, 15	40
3, 40	9, 30	50
4, 40	10, 45	10
5, 40	11, 15	20
6, 40	12, 30	30
7, 40	1, 45	40
8, 40	2, 15	50
9, 40	3, 30	10
10, 40	4, 45	20
11, 40	5, 15	30
12, 40	6, 30	40
1, 40	7, 45	50
2, 40	8, 15	10
3, 40	9, 30	20
4, 40	10, 45	30
5, 40	11, 15	40
6, 40	12, 30	50
7, 40	1, 45	10
8, 40	2, 15	20
9, 40	3, 30	30
10, 40	4, 45	40
11, 40	5, 15	50
12, 40	6, 30	10
1, 40	7, 45	20
2, 40	8, 15	30
3, 40	9, 30	40
4, 40	10, 45	50
5, 40	11, 15	10
6, 40	12, 30	20
7, 40	1, 45	30
8, 40	2, 15	40
9, 40	3, 30	50
10, 40	4, 45	10
11, 40	5, 15	20
12, 40	6, 30	30
1, 40	7, 45	40
2, 40	8, 15	50
3, 40	9, 30	10
4, 40	10, 45	20
5, 40	11, 15	30
6, 40	12, 30	40
7, 40	1, 45	50
8, 40	2, 15	10
9, 40	3, 30	20
10, 40	4, 45	30
11, 40	5, 15	40
12, 40	6, 30	50
1, 40	7, 45	10
2, 40	8, 15	20
3, 40	9, 30	30
4, 40	10, 45	40
5, 40	11, 15	50
6, 40	12, 30	10
7, 40	1, 45	20
8, 40	2, 15	30
9, 40	3, 30	40
10, 40	4, 45	50
11, 40	5, 15	10
12, 40	6, 30	20
1, 40	7, 45	30
2, 40	8, 15	40
3, 40	9, 30	50
4, 40	10, 45	10
5, 40	11, 15	20
6, 40	12, 30	30
7, 40	1, 45	40
8, 40	2, 15	50
9, 40	3, 30	10
10, 40	4, 45	20
11, 40	5, 15	30
12, 40	6, 30	40
1, 40	7, 45	50
2, 40	8, 15	10
3, 40	9, 30	20
4, 40	10, 45	30
5, 40	11, 15	40
6, 40	12, 30	50
7, 40	1, 45	10
8, 40	2, 15	20
9, 40	3, 30	30
10, 40	4, 45	40
11, 40	5, 15	50
12, 40	6, 30	10
1, 40	7, 45	20
2, 40	8, 15	30
3, 40	9, 30	40
4, 40	10, 45	50
5, 40	11, 15	10
6, 40	12, 30	20
7, 40	1, 45	30
8, 40	2, 15	40
9, 40	3, 30	50
10, 40	4, 45	10
11, 40	5, 15	20
12, 40	6, 30	30
1, 40	7, 45	40
2, 40	8, 15	50
3, 40	9, 30	10
4, 40	10, 45	20
5, 40	11, 15	30
6, 40	12, 30	40
7, 40	1, 45	50
8, 40	2, 15	10
9, 40	3, 30	20
10, 40	4, 45	30
11, 40	5, 15	40
12, 40	6, 30	50
1, 40	7, 45	10
2, 40	8, 15	20
3, 40	9, 30	30
4, 40	10, 45	40
5, 40	11, 15	50
6, 40	12, 30	10
7, 40	1, 45	20
8, 40	2, 15	30
9, 40	3, 30	40
10, 40	4, 45	50
11, 40	5, 15	10
12, 40	6, 30	20
1, 40	7, 45	30
2, 40	8, 15	40
3, 40	9, 30	50
4, 40	10, 45	10
5, 40	11, 15	20
6, 40	12, 30	30
7, 40	1, 45	40
8, 40	2, 15	50
9, 40	3, 30	10
10, 40	4, 45	20
11, 40	5, 15	30
12, 40	6, 30	40
1, 40	7, 45	50
2, 40	8, 15	10
3, 40	9, 30	20
4, 40	10, 45	30
5, 40	11, 15	40
6, 40	12, 30	50
7, 40	1, 45	10
8, 40	2, 15	20
9, 40	3, 30	30
10, 40	4, 45	40
11, 40	5, 15	50
12, 40	6, 30	10
1, 40	7, 45	20
2, 40	8, 15	30
3, 40	9, 30	40
4, 40	10, 45	50
5, 40	11, 15	10
6, 40	12, 30	20
7, 40	1, 45	30
8, 40	2, 15	40
9, 40	3, 30	50
10, 40	4, 45	10
11, 40	5, 15	20
12, 40	6, 30	30
1, 40	7, 45	40
2, 40	8, 15	50
3, 40	9, 30	10
4, 40	10, 45	20
5, 40	11, 15	30
6, 40	12, 30	40
7, 40	1, 45	50
8, 40	2, 15	10
9, 40	3, 30	20
10, 40	4, 45	30
11, 40	5, 15	40
12, 40	6, 30	50
1, 40	7, 45	10
2, 40	8, 15	20
3, 40	9, 30	30
4, 40	10, 45	40
5, 40	11, 15	50
6, 40	12, 30	10
7, 40	1, 45	20
8, 40	2, 15	30
9, 40	3, 30	40
10, 40	4, 45	50
11, 40	5, 15	10
12, 40	6, 30	20
1, 40	7, 45	30
2, 40	8, 15	40
3, 40	9, 30	50
4, 40	10, 45	10
5, 40	11, 15	20
6, 40	12, 30	30
7, 40	1, 45	40
8, 40	2, 15	50
9, 40	3, 30	10
10, 40	4, 45	20
11, 40	5, 15	30
12, 40	6, 30	40
1, 40	7, 45	50
2, 40	8, 15	10
3, 40	9, 30	20
4, 40	10, 45	30
5, 40	11, 15	40
6, 40	12, 30	50
7, 40	1, 45	10
8, 40	2, 15	20
9, 40	3, 30	30
10, 40	4, 45	40
11, 40	5, 15	50
12, 40	6, 30	10
1, 40	7, 45	20
2, 40	8, 15	30
3, 40	9, 30	40
4, 40	10, 45	50
5, 40	11, 15	10
6, 40	12, 30	20
7, 40	1, 45	30
8, 40	2, 15	40
9, 40	3, 30	50
10, 40	4, 45	10
11, 40	5, 15	20
12, 40	6, 30	30
1, 40	7, 45	40
2, 40	8, 15	50
3, 40	9, 30	10
4, 40	10, 45	20
5, 40	11, 15	30
6, 40	12, 30	40
7, 40	1, 45	50
8, 40	2, 15	10
9, 40	3, 30	20
10, 40	4, 45	30
11, 40	5, 15	40
12, 40	6, 30	50
1, 40	7, 45	10
2, 40	8, 15	20
3, 40	9, 30	30
4, 40	10, 45	40

Diante de novas demandas, Manaus e sua companhia de bondes na década de 1930 já contavam com 10 linhas para diferentes lugares, o que facilitava o deslocamento para qualquer ponto da cidade. Os trilhos distribuíam-se em metros da seguinte forma: Saudade, com 2.717 metros; Remédios, com 2.484; Fábrica de Cerveja, com 2.800; Joaquim Nabuco-Nazareth, com 3.139; Cachoeirinha, com 3.826; Avenida Circular e Cachoeirinha-Circular, com 10,304; Vila Municipal, com 4.477; Bilhares, com 4.489; e por fim Flores, com 9.337¹³⁷. Cabe ressaltar que, dentre as rotas citadas, observamos que alguns nomes de bairros e demais localidades ainda permanecem presentes nos dias atuais.

Desde o início, quem era bem-vindo ao bonde? Soraia Magalhães aponta para uma nota do jornal em Manaus, 1899, onde é solicitada a intervenção da polícia para que atue junto aos bondes. Sendo assim, levanta a hipótese de que menores abandonados, mendigos e prostitutas, entre outros, não eram bem-vindos ao veículo¹³⁸. O pedido não deixou claro o motivo, porém o fato de não estar em trajes apresentáveis já demonstrava um impedimento para algumas pessoas. Waldemar Stiel, ao estudar os bondes em São Paulo, relata o pedido do engenheiro fiscal dos transportes urbanos, Augusto Francisco Gonçalves, por policiamento nos bondes quando diz em seu relatório “resta-me somente, declarar que é indispensável o auxílio da polícia para regularizar o serviço... é necessária a polícia já para conter a ordem, já para fazer com que os condutores observem os regulamentos, pouco podendo fazer sem ela o Engenheiro Fiscal”¹³⁹. Os dois posicionamentos nos levam a questionar se o policiamento era para os trabalhadores dos bondes, para os passageiros considerados indesejáveis – os menos abastados, ou para ambos. No município de Manaus, as notas de plantão policial, da primeira década do século XX, nos bondes se repetem por alguns anos, a saber, “Pela Polícia: Nos bondes de Flores, o subprefeito Major Barbosa e o agente Feliciano Bentes”¹⁴⁰. Ainda percebemos que, provavelmente, o policiamento se dava na área dos arrabaldes, pois cita o bairro de Flores que era área distante e pouco urbanizada, porém cercada de natureza.

¹³⁷FREITAS, Edézio de. **Guia Turístico e Comercial da Cidade de Manaus e seus arredores**. Manaus: Oficinas Graphics da Papelaria Velho Lino, 1932. Pág.35.

¹³⁸MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. 1º edição – Manaus: Editora Edua, 2014, p.43.

¹³⁹STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: Mcgraw-hill do Brasil: ed. da Universidade de São Paulo, 1978, p. 44.

¹⁴⁰ Jornal do Commercio. 13 de jan. de 1904 http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=170054_01&PagFis=66&Pesq=bondes Visitado em 20/07/2017.

Na Constantino Nery, trajeto do bonde até Flores, havia algumas chácaras em que os terrenos eram grandes cercados de verde e com jardins na frente das casas. De acordo com Antônio Loureiro, “fora do centro urbano, ao longo das linhas de bondes da Cachoeirinha, Flores e Vila Municipal, além da 3ª Ponte do Entroncamento, estendiam-se algumas chácaras e “*chalets*”, e as habitações mais modestas de madeira[...]”¹⁴¹. Pudemos perceber que, do centro aos bairros, as moradias de fim de semana se integravam as casas simples dos trabalhadores.

As moradias estão diretamente ligadas aos meios de transporte. Os trilhos avançaram, mas, ainda assim, eram limitados, desta forma o ônibus chega timidamente na década de 1920 em algumas cidades do país. Já no final dos anos 1930, assume maior importância, até substituir os bondes¹⁴². A partir de 1939, Manaus recebe os primeiros ônibus, quatro, vindos por iniciativa particular, que circularam por algo em torno de um ano, pois logo depois foram comprados pela companhia inglesa, retirados de circulação e deixados no saguão da sub-usina de luz para apodrecer¹⁴³. De acordo com Thiago de Mello, só a concessionária se sentia no direito de explorar o serviço de transporte:

“Manaus Tramways – comentou um jornal da época – compreendeu que só ela podia explorar o povo, em matéria de transporte, ou seja, só os seus miseráveis calhambeques poderiam atrapalhar a nossa vida, tomar o nosso tostão, aborrecer a nossa paciência”¹⁴⁴.

Como afirmado anteriormente, a *Manaós Tramways* sofreu uma intervenção Federal no pós-Guerra. E, precisamente em 1946, começou a se discutir no Congresso Constituinte sobre a nacionalização da *Tramways* em Manaus – que já se encontrava sob intervenção Federal. Essa intervenção se deu justamente a partir do momento em que os próprios serviços entraram em decadência. Era frequente a falta de luz na cidade, o que deixava a população sem transporte e algumas fábricas sem produção. A ausência de manutenção, reposição e as dificuldades na importação, foram fatores que muito

¹⁴¹LOUREIRO, Antônio José Souto. **A Grande Crise (1908 - 1916)**. Manaus: Humberto Calderaro, 1986, pág.34.

¹⁴²CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **A Política dos Outros: O cotidiano dos moradores da periferia e o que do poder e dos poderosos**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984. Pág.14- 16.

¹⁴³CASTRO, Marvignier. **Síntese Histórica da Evolução de Manaus**. /Manaus: IGHA/Typografia Fenix, 1948, Pág. 139.

¹⁴⁴MELLO, Thiago de. **Manaus amor e memória**. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983. Pág. 111.

contribuíram para o declínio da empresa. Alves da Mota aponta a decadência em Recife no mesmo período que em Manaus. Assim afirma que:

Com as dificuldades criadas pela própria guerra, na importação de material do serviço de tráfego – motores elétricos, chapas de aço, cabos e fios elétricos, lâmpadas madeiramento – que, nos bondes, era de primeira qualidade – e inúmeras outras peças de substituição, voltavam das oficinas os coletivos reparados da forma que era possível, fazendo-se arranjos e mais arranjos, até acabarem eles, no que acabaram: caindo aos pedaços pelas ruas, rebocados pelas oficina se, por fim, encostados de vez por falta de condições para continuar em tráfego¹⁴⁵.

Ainda numa tentativa infrutífera de revitalizar os bondes, depois dos anos 50, o Governo não teve recursos suficientes para dar continuidade ao projeto. A realidade é que, pouco a pouco, os bondes foram sendo recolhidos os rebocados das ruas e deixando-as limpas de sua presença. Encampada pelo Governo, percebemos a tentativa frustrada da Tramways em dar manutenção aos carros existentes. Através da portaria de nº 4 de 02 de março de 1950, com a denominação de Serviços Elétricos do Estado, já como estatal nomeia o sr. Abdon Corrêa de Araújo como chefe de serviços de reparos e manutenção de bondes(Ver em anexo IV)

A *Manaós Tramways* foi a concessionária que se destaca em detrimento das concorrentes, tendo em vista seu longo período de prestação de serviços, sob a direção do sr. Edward Kirk. A empresa sobreviveu a muitos momentos de tensão com o Estado, seus funcionários e seus consumidores, mas se manteve firme diante uma política de negociação. A realidade é que a ideologia do progresso que nos trouxe o bonde, foi a mesma que o levou. Surgiram as estradas de rodagem, que atingiam lugares improváveis para os bondes, e com elas os carros com pneus, agora de borracha, que suplantaram as guias de ferro. Hoje, a recordação se volta para as velhas fotos e a existência de trilhos que continuam a brilhar em certas pontas de ruas – a exemplo do memorial dos bondes que se faz presente em seus trilhos na confluência da Eduardo Ribeiro com a Dez de julho. O ônibus tornou-se a nova modalidade de transporte coletivo do mundo moderno.

¹⁴⁵MOTA, Alves da. No tempo do bonde elétrico;(história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife). 2. ed. Recife: Celpe, 1985. Pág. 28

CAPÍTULO 2: PERFIL, COTIDIANO E QUESTÕES ORGANIZACIONAIS DO TRABALHO DOS MOTORNEIROS

Como observamos anteriormente, a *Manaós Tramways and Light Co. Ltda* foi a empresa que assumiu, em 1909, o contrato de energia e transporte na cidade de Manaus, após receber o direito à concessão pelas mãos do engenheiro Antônio Lavandeyra, vencedor da licitação de 1908, com o direito de prestação de serviços, especificado em contrato, por sessenta anos. O período abordado pela pesquisa nos remete aos trabalhadores da *Manaós Tramways*; referência na qual buscamos dados que nos levam aos motorneiros. No entanto, apesar do acerto longo de concessão, suas atividades se estenderam por quarenta e três anos, até ser encampada pelo governo. Tendo em vista os vários impasses diante das crises, cujas principais justificativas para os momentos de desídia seriam: a falta de acertos dos serviços prestados ao governo e as seguidas tentativas frustradas de aumento de passagem de bonde e da energia de consumo, a companhia— alegando amargar muitos prejuízos seguidos— sai de cena em meados do século XX, entregando a responsabilidade ao governo.

A empresa estrangeira, por meio de um contrato privilegiado, foi soberana nos setores de produtos e serviços, motivo pelo qual avolumava cada vez mais o patrimônio da família Booth. Os negócios tinham como tripé o fornecimento de energia, transportes e serviços portuários, que eram pontos nevrálgicos para a garantia estrutural e econômica da cidade. A extensão dos negócios abrangia oficina e lojas, sendo a primeira responsável pelo conserto de motores e a segunda pelas vendas de motores diversos, lâmpadas e produtos ligados à energia elétrica, entre outros. Diante de um leque de atividades, era necessária uma quantidade muito grande de trabalhadores e serviços para efetivamente a empresa movimentar um capital significativo na cidade. No entanto, o transporte era apenas um dos empreendimentos que representava a circulação do capital estrangeiro no estado do Amazonas.

O bonde elétrico, utilizado pela empresa para o deslocamento entre os subúrbios e o centro, foi o primeiro transporte coletivo com o aparato da tecnologia para a população manauara. Para manter o “elétrico” em atividade, a empresa precisava de uma equipe bem numerosa para pôr em funcionamento os inúmeros carros, reboques, carros de carga, ambulâncias, entre outros, a serviço da população. A logística do grupo envolvido nessa atividade era composta por lavadores dos veículos, pessoal da construção, mecânicos,

mão de obra dos trilhos, engenheiros, vendedores de cupons, fiscais, tesouraria... condutores e motorneiros; no entanto, apenas alguns desses trabalhadores tinham contato diário e mais próximo com o consumidor. Destacamos os motorneiros na pesquisa, justamente os profissionais cujo local de trabalho era nas ruas da cidade, entre consumidores, pedestres, carroças, caminhões, carros, etc. O espaço em que travavam suas relações profissionais, entre idas e vindas das rotas que lhes eram apresentadas, e as relações pessoais da vivência do dia a dia.

Desta forma, neste capítulo, tratarei do perfil, cotidiano e questões organizacionais relacionadas aos motorneiros da *Tramways*. Diante da concessionária de tração, força e luz, campo de ação dos motorneiros, por meio de fontes (documentos, processos e periódicos) teremos indícios para uma série de reflexões sobre parte da trajetória desses trabalhadores e sua apresentação como classe. Portanto, utilizaremos os dados para construir, em certa medida, através de detalhes do cotidiano, um parecer aproximado dos motorneiros. Traremos à baila parte do perfil dos motorneiros em sua atividade laboral e no seu cotidiano, em busca de novos avanços no que tange o trabalho e o trabalhador. Todavia, primeiramente buscaremos analisar a empresa que empregava esses trabalhadores, abordando a constituição dessa e a forma como a mesma se organizava.

2.1. A *Manaós Tramways*: estrutura e trajetória

É bastante conhecida a influência dos ingleses sobre o processo de modernização na cidade, assim como das condições materiais da periferia, do capitalismo no que diz respeito aos meios de produção, habitação, transporte, recreação, comunicação, iluminação, alimentação e repouso existentes entre nós nas primeiras décadas do século XX. Os ingleses voltaram-se, na realidade, para produzirem produtos e serviços que passaram a ser indispensáveis para que, efetivamente, se concretizasse a febre da modernidade. Desta forma, Gilberto Freyre afirma naquele momento:

É quase impossível ao brasileiro ouvir falar em máquina, em motor, em ferramenta, em estrada de ferro, em rebocador, em draga, em cabo submarino, em telégrafo, em artigos de aço e de ferro, em brinquedo mecânico, em cadeira de mola, em louça doméstica, em bicicleta patim, em aparelho sanitário, em navio de guerra, em vapor, em lancha, em fogão a gás ou a carvão, sem pensar em ingleses¹⁴⁶.

¹⁴⁶FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: Aspectos e influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000. Pág. 101

Eles ganharam seu espaço no Brasil através de grandes empresas de serviços. Reconheceram um ambiente econômico promissor no Amazonas, visto que, após o colapso mundial de fins do século XIX, o que estava em jogo não era a produção, mas sim a lucratividade, desconstruindo uma supremacia britânica em detrimento da luta de uma afirmação do capitalismo¹⁴⁷. Desta feita, abriram um tempo de grandes investimentos, iniciando um ciclo de expansão do capitalismo nas Américas, África, Oriente-médio, Ásia e Austrália. Técnicos, aventureiros, engenheiros, missionários, os ingleses trouxeram a cultura britânica para o Brasil no espaço, na paisagem e nas sociabilidades. Ao se referir ao espaço ferroviário brasileiro, campo de grande domínio e influência inglesa, Gilberto Freyre associa palavras utilizadas pelo setor ao afirmar que existem:

[...] anglicanismos de origem ferroviária ou rodoviária como breque, macadame, bonde, tílburí (do nome do inventor), cróssima, (de crossing), sulaque (de slide-valve), troli, tender, vagão e loré (de lorry), vitória (homenagem à rainha Vitória, por ser tornado o novo veículo a carruagem de sua predileção), cab, faeton[...]¹⁴⁸.

As grandes empresas internacionais tinham diferencial que as distinguiu das nossas, pois com estratégias peculiares, fontes de crédito distintas e maior inserção internacional elas garantiam o acesso às tecnologias, o que nem sempre era fator facilitador para os empresários brasileiros. Como vimos no capítulo anterior, a primeira arrendatária do serviço de bondes elétricos foi a companhia *Manaós Railway Company*, que teve sua quebra de contrato pelos maus serviços prestados, segundo avaliação do Governo. Entre algumas concessões suspensas por conta de irregularidades averiguadas, na primeira década, entra em cena a *Manaós Tramways and Light Co. Ltda*, concessionária definitiva. Diante da troca de arrendatários, Mavignier Castro afirma que:

[...] o governo estadual encampou os serviços de tração e luz arrendando-os a empresa Travassos & Maranhão, que por sua vez os transferiu ao engenheiro Antônio de Lavandeyra. Em 09 de junho de 1909 este novo arrendatário passou a “The Manaus Tramways and Light Co. Ltda” a direção definitiva¹⁴⁹.

¹⁴⁷ HOBBSAWM, Eric J. 1917. **A Era dos impérios**/ Eric J, Hobsbawm, tradução Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo; revisão técnica Maria Célia Paoli. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pág. 37-55.

¹⁴⁸ FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: Aspectos e influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks Editora e Distribuidora de Livros Ltda, 2000, pág. 102.

¹⁴⁹ CASTRO, Marvignier. Síntese Histórica da Evolução de Manaus. /Manaus: IGHA/Typografia Fenix, 1948, Pág. 137-138.

O grupo inglês, cujo *staff* administrativo era composto de estrangeiros e alguns nacionais, assim como outras tantas empresas, investiram na Amazônia, sendo estes em setores básicos de infraestrutura e serviços, mantendo de certa forma um monopólio econômico e social. Na verdade, os ingleses foram privilegiados por grandes conhecimentos sobre navegação e há muito transitavam em sua comercialização entre os oceanos que nos ligam ao velho continente.

Os irmãos Booth – grupo inglês comandado por Alfred, Charles e George Booth – aos poucos, foram se espraiando ao aplicar recursos em vários segmentos, atuando na Amazônia como grandes empreendedores e investidores com empresas, como a *Booth Steam ship Co.* (navegação), a *Manaós Harbour Ltda.* (porto) e a *Manaós Tramways and Light Co. Ltd.* (luz, força e bondes), sendo a última iniciada com um capital registrado de £ 300.000, tendo como atividade fim: força, luz e bondes¹⁵⁰.

A empresa *Manaós Tramways* fazia parte da gama de empreendimentos estabelecidos aqui pelos irmãos Booth, donos de uma empresa sediada em Liverpool, que trazia como característica comum suas ramificações e interesse em outras áreas. O prédio do escritório central da *Manaós Tramways* estava fincado bem ao centro de um complexo de prédios de propriedade dos irmãos Both. Era um dos conjuntos arquitetônicos mais belos da cidade e ficava bem ao lado do porto – que infelizmente hoje está entregue às ações do tempo. A construção ficava localizada ao centro, entre o edifício Booth Line pela direita e, à esquerda, a famosa Leitaria, lugar onde se servia desde o café com leite até cerveja e vinho. A proximidade com o porto demonstrava o envolvimento e a atuação bem no coração financeiro da cidade. A foto abaixo representa bem a beleza do espaço.

¹⁵⁰BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia formação social e cultural**. 3. ed. Manaus: Valer, 2009. Pág.225-236.

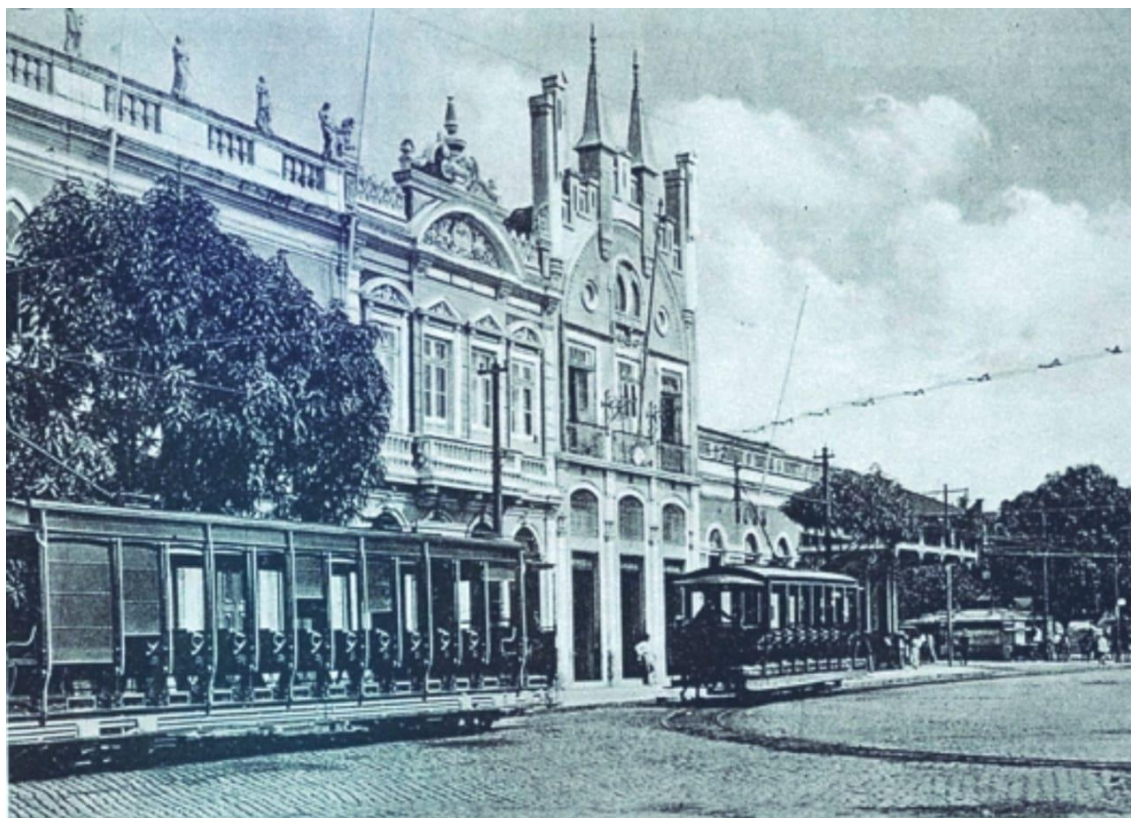


Figura 11– Escritório da Manaós Tramways no complexo Booth Line¹⁵¹

Algumas imagens legendadas diferem quanto à denominação da praça, outrora localizada em frente ao Complexo Booth Line, como sendo a Praça XV de Novembro ou Praça do Commercio. Contudo, existe uma placa de identificação no prédio, onde se situava a B.A. Antunes & Cia. Comissões, Consignações, Importadores e Exportadores, que informa ali ter sido a Praça Oswaldo Cruz.

No complexo, situavam-se, além das instalações comerciais da B. A. Antunes & Cia. Comissões, Consignações, Importadores e Exportadores; a *Booth Steam ship Company*, a sede da *Manaós Tramways and Light Company*; a Scholz & Cia. (casa comercial de Waldemar Scholz – o mesmo alemão responsável/proprietário pela construção do palacete onde atualmente considera-se o Centro Cultural Palácio Rio Negro); e o bar e restaurante Bolsa Universal.

Ao pensar na estrutura do empreendimento, a princípio imagina-se uma empresa com as atividades fins de produção, distribuição e utilização própria (dentro da sistemática de transporte) de energia elétrica. Porém, com o passar do tempo, ela incorporou nos negócios atividades como a venda de produtos e serviços atrelados ao

¹⁵¹<https://noamazonaseassim.com.br/complexo-booth-line-em-manaus/> Visitado em 10 de out. de 2017.

consumo de energia, transporte de ônibus, concessionárias da Ford, entre outros. E, assim, a *Tramways* foi abrindo seu espaço na economia de Manaus, ao ganhar várias licitações, o que era típico dos investidores estrangeiros no Brasil, se estabelecendo como concessionária, a exemplo da *Light* em São Paulo presidida por canadenses¹⁵². O grupo canadense em São Paulo era conhecido como “Polvo Canadense”, pela extensão e domínio de uma série de negócios estabelecidos no Brasil. Corrobora com essa afirmativa Antônio Loureiro ao confirmar que:

O sistema de conceder a exploração de serviços públicos essenciais às companhias estrangeiras foi uma rotina das autoridades brasileiras, no final do século passado e início deste. Baseava-se na ausência de tecnologia nacional, ante as novas descobertas, e na falta de capital para os investimentos necessários às custosas obras de implantação dos melhoramentos. Contudo, estas concessões, negociadas com inexperiência de uma série de vantagens, sedutoras para os aplicadores alienígenas, mas descabidas para os usuários locais¹⁵³.

Os cargos mais altos pertenciam, em grande medida, aos compatriotas da empresa ou mesmo aos estrangeiros qualificados que, para manter seu relativo conforto, tentavam trazer um pouco da modernidade de seus países originários para suas novas moradias. Manaus se tornou rica em benesses importadas, no que tange ao conforto nas moradias, diversidade na alimentação e atrações culturais; na busca de satisfazer e atender os novos moradores nas suas comodidades, já que o clima e as doenças tropicais eram de difícil adaptação – muitos retornavam as suas origens justamente por essas condições adversas.

Um dos funcionários que representava a *Tramways* no Brasil com plenos poderes era o senhor Edward Bingham Kirk, de nacionalidade americana. Homem bem relacionado na cidade, que frequentava os salões de festas, clubes de esporte e mesmo a maçonaria¹⁵⁴, diretor da Companhia com um dos maiores salários. Kirk dirigiu a empresa por algo em torno trinta e cinco anos – de 1910 a 1945, saindo em 1946 por motivo de

¹⁵²A esse respeito Cf: Inicialmente, deve-se compreender a sua estrutura como um empreendimento dedicado a produção, distribuição e uso próprio (no sistema de transporte) de energia elétrica. Mas, a empresa não se limitou unicamente a esses setores. Com o passar dos anos integrou em seus negócios, o sistema de distribuição de gás, comunicação e ações de empresa do ramo imobiliário. Na verdade a *Light* se tornou uma empresa com muitos tentáculos em várias áreas da economia, daí a justa alcunha de “polvo canadense”. SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os trabalhadores da Light São Paulo ,1900 - 1935**. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009. Cap. 5, Pág. 51-52.

¹⁵³LOUREIRO, Antônio José Souto. **A Grande Crise (1908 - 1916)**. Manaus: Humberto Calderaro, 1986. Pág. 129.

¹⁵⁴*Jornal do Commercio*. Quinta 27 de janeiro de 1916 Anno 8 Número 4224. DispensarioMaçonico:...conferiu o título de sócio benemérito aos drs, Jonathas de Freitas Pedrosa, Dorval Pires Porto e João Lopes Pereira e sr. Edward B. Kirk, em atenção aos donativos e serviços prestados ao Dispensário por esses cavalheiros.

aposentadoria. Entre as notícias sobre o sr. Kirk ligadas a companhia, atentamos para uma do Jornal do Commercio na nota “VARIAS” com o seguinte teor “Durante a ausência do sr. A. de Lavandeyra, que segue para a Europa no vapor *Lanfrane*, ficara na gerência da *The Manaós Tramways anda Light Co. Ltd.*, o engenheiro Edward B. Kirk¹⁵⁵”. Sempre um admirador da Amazônia, o sr. Kirk nas suas diligências para os E.U.A., costumava escrever artigos costumeiros sobre a região no periódico *New York Times*. De fato a Amazônia “ganhou o mundo”, pois diante de uma imagem publicada na revista *Times* constatamos seu alcance:

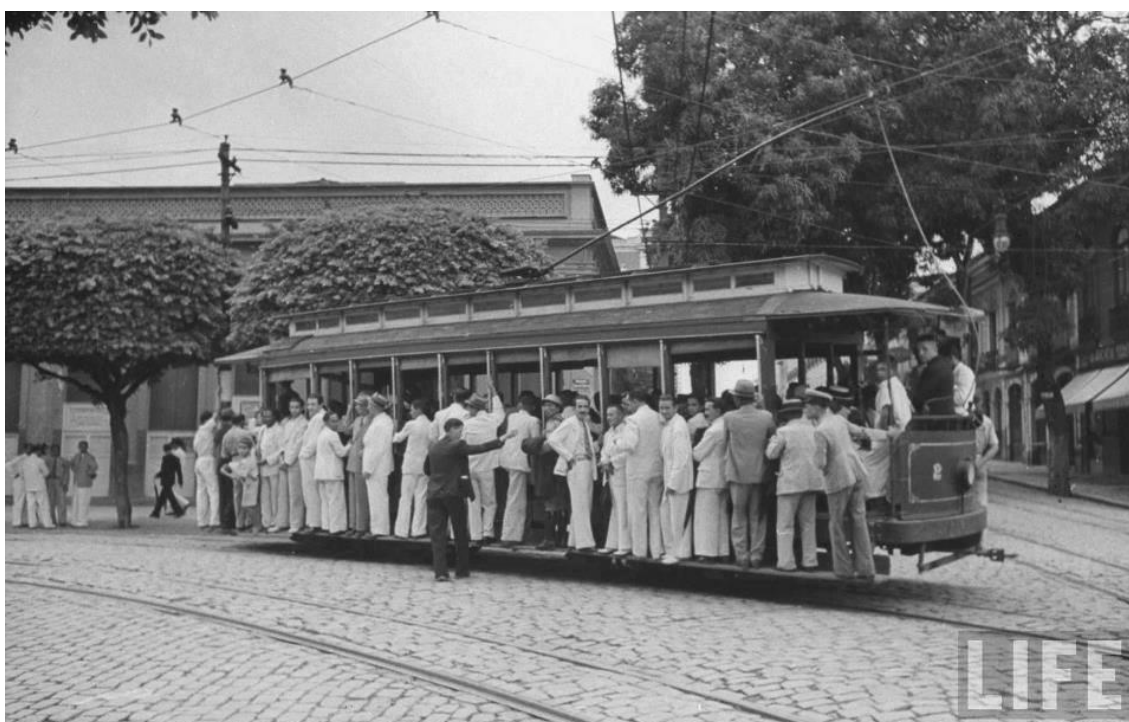


Figura 12 – Bondes em Manaus em 1943¹⁵⁶

A imagem apresenta o motoneiro guiando o bonde à frente. Na parte traseira, o condutor sempre atento ao movimento de entrada e saída de passageiros. Observamos uma diversidade de pessoas, entre crianças, militares e civis, que parecem tomar o bonde num horário de *rush*; todos muito bem arrumados, pois para andar de bondes tanto os funcionários da *Tramways* como os passageiros costumavam estar “apresentáveis”, sendo um atributo do período – uma espécie de código social. Vale salientar o excesso de passageiros que está no veículo, utilizando os estribos, violando, pois uma determinação

¹⁵⁵ *Jornal do Commercio*. Sexta 29 de abril de 1910 Anno 7 Número 2183

¹⁵⁶ Imagem de um bonde, de autoria do fotógrafo norte-americano Thomas D. Mcavoy. Publicada na revista *Life* em 1943 – cedida por Fabio A. de Carvalho Pedrosa.

da lei municipal. Jefferson Peres, em referência às viagens de bondes e seus operadores, aponta que:

Dali partiam todos os bondes. Sem portas nem janelas, inteiramente abertos de ambos os lados, com sanefas de lona corrediças, baixadas apenas como proteção contra o sol e a chuva, eram carros ecológicos, claros, ventilados, próprios para o nosso clima, além da vantagem óbvia de não causarem poluição. Servido por um motorneiro, um cobrador e um fiscal, devidamente uniformizados...¹⁵⁷.

A empresa *Manaós Tramways*, para promover um serviço de transporte grandioso e dispendioso, não poderia arcar com todos os custos de implantação e aumento da malha viária, visto que a cidade estava em desnível, além de possuir um recorte de rios e igarapés no seu entorno. Desta forma, contou desde o início com o subsídio financeiro do Estado a título de adiantamento¹⁵⁸. Tudo caminhava de forma aceitável até que o Estado se deparou com sucessivos abalos econômicos no meio do caminho. Seu maior ganho financeiro passou a perder espaço nas vendas de exportação para concorrentes da Malásia. No entanto, a companhia resistiu por um bom tempo ao que muitos chamavam de “crise”.

A companhia, além de ser concessionária do Governo, em contrapartida prestava seus serviços de energia elétrica nas instituições públicas. A crise econômica dos anos 1920 segue refletindo na década seguinte, acarretando uma despesa crescente do Estado para com a *Tramways* e, segundo a mesma, sendo um empecilho para a melhoria e manutenção dos transportes e até da energia. Para dar seguimento a melhorias necessárias, o diretor Edward Kirk, através de ofício, apresenta as necessidades reais da empresa e de acordo entre a companhia e o Governo:

Precisamos importar novas máquinas e geradores, novos veículos e diferentes materiais e não temos disponibilidade para ocorrer o pagamento de tais despesas. Semelhante a situação necessita ser ponderada pela esclarecida administração atual, que tem sido, proclama-se, a mais pontual no pagamento das contas do Estado, para efeito de, em uma ação conjunta, serem assentadas medidas no sentido de serem regulamentados os interesses recíprocos da companhia e do Governo¹⁵⁹.

Em julho de 1930, o Governador Dorval Porto, ao discorrer sobre suas ações junto ao Estado, apresenta o trabalho da *Manaós Tramways* como feito a contento. Porto destaca que o Governo, como estratégia de redução de gastos, autorizou a companhia a

¹⁵⁷PERES, José Jefferson Carpinteiro. **Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei**. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 24.

¹⁵⁸ Ver capítulo I.

¹⁵⁹ Mensagem do Governador Álvaro Botelho Maia a Assembleia Legislativa em 03/05/1936. Pág. 108. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha

eliminar todos os focos da cidade e subúrbios, atenuando o excesso de iluminação, sem que prejuízo houvesse; o que rendeu uma economia de quinze contos mensais. A cidade sofreu o peso das crises econômicas e com a Tramways não foi diferente, sendo assim a companhia coloca em pauta a revisão da cláusula 48^a do contrato - de 27 de abril de 1908, no intuito de acrescer as tabelas killowat luz e as passagens de bonde (cupom de bonde, ver em anexo VI); entretanto, leva a negativa do Governador, que afirma que não pode atender ao pedido da companhia, embora fosse procedente, o que finaliza com suas palavras:

É justiça reconhecer a bôa vontade com que a companhia executa os seus serviços, melhorados, ainda ultimamente, com a aquisição e instalação de duas maquinas de 200 K. W. H., cada uma, e erecção de uma nova chaminé, de chapa de aço e tijolos refractarios, exterior e interiormente¹⁶⁰.

Álvaro Maia, nomeado como interventor Federal no Amazonas, em 20 de novembro de 1930, passa a tratar as questões relacionadas à política e finanças do Estado como representante do presidente Getúlio Vargas. Na realidade, a intervenção estava em várias cidades do país foi uma ação conjunta de reestabelecer a ordem desejada mantendo o controle pós Revolução, mas pelo visto o maior interesse Governo Federal era “povoar” a Amazônia e amenizar a concentração em massa de determinadas regiões. A *Manaós Tramways*, mesmo como concessionária do Estado, a partir de 1930, passa a ser “controlada” na questão dos serviços por ela oferecidos e nas relações envolvendo os trabalhadores; agindo sempre de maneira diplomática com o seu contratante.

Em 1931, o *Diário Oficial* noticiou o fornecimento de cadernetas para estudantes dos grupos escolares, escolas Preparatória e Normal, com cinquenta por cento de desconto, como parte do compromisso assumido pelo sr. Kirk. Relatou, que ainda sobre protesto, a *Manaós Tramways* prolongou a linha a linha de bonde da Avenida Circular até a rua Parahyba. Percebemos nessa notícia que a intervenção federal já traz um desconforto para concessionária diante das novas imposições a nível macro. No mesmo ano, o fiscal do Governo, engenheiro Bretislau de Castro Junior, afirma mudança dos postes de iluminação de acordo com as necessidades. E, ainda sobre as festas juninas, consta que o diretor Edward Kirk, favorecendo a população, a pedido do Governo, estendeu linhas de lâmpada gratuitamente. Vemos que o sr. Kirk por algumas vezes cede às exigências como estratégia do bom convívio.

¹⁶⁰ Mensagem do Governador Dorval Porto a Assembleia Legislativa em julho de 1930. Pág. 110. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha.

Quanto ao material rodante, o Diário afirmou que “[...] está mais ou menos conservado. É necessário modificar o contracto entre o Estado e a empresa arrendatária, na parte em que o primeiro se compromete a pagar em ouro o consumo de luz pública¹⁶¹”. A afirmativa sugere que, embora atendidos alguns pedidos feitos pelo Estado, os serviços poderiam ser melhores desde que o mesmo saldasse seu compromisso com a empresa. Percebemos o pedido de ajuda junto ao Governo Federal em forma de quitação de débitos, aumento de taxas de serviços, entre outros, que nunca chegava.

No caso do devedor *Tramways*, a dívida contraída a partir da concessão deveria ser paga em ouro. Porém, a partir do decreto nº 19.398, de 11/11/1930, em que a República regulava o Código das Águas¹⁶², lei que regulava o consumo e a obtenção da outorga, os pagamentos passaram a ser em espécie. A princípio todas as informações nos indicam que os pagamentos eram honrados pela empresa. Porém, a contrapartida, que seria a paga do governo pelos serviços oferecidos ao setor público, não acontecia, o que com o tempo passou a “justificativa” para a desídia. Em ofício ao interventor, o Diretor da empresa Sr. Kirk solicitou um ajuste de contas, ao menos parcial, para a importação de material necessário para manutenção e regularização dos serviços, ele pondera:

Desde muito que precisamos adquirir uma turbina de typo moderno de 800 K.W., orçada em £ 10000, que compraríamos logo, conjuntamente com um novo lote de trilhos, se ao Estado fosse possível pagar os 2100 contos atrasados que temos no Thesouro. Mas somos os primeiros a compreender que dentro das possibilidades normais do orçamento não poderia V. Excia. Fazer esse pagamento todo.... Será conveniente ponderar a V. Excia que adquiridos esses novos materiais e equipamentos ficará enriquecido o patrimônio do Estado pela remodelação de um serviço que a ele exclusivamente pertence findo nosso contrato de arrendamento¹⁶³.

Com o passar do tempo, as solicitações de aumento de passagens tinham como justificativa a necessidade de reparos em motores, peças, entre outros. E como deixar sem reparo algo tão importante, e que dele dependia a população. O bonde iniciava com o raiar do dia na cidade em sua movimentação com o ranger das rodas nos trilhos no entorno da malha viária. Observamos, em 1935, no ofício dirigido ao governo, no qual consta a necessidade de adquirir material de manutenção e novos veículos enviado pelo sr. Kirk, diretor da empresa, em que diz “Precisamos importar novas máquinas e geradores, novos

¹⁶¹Diário Oficial, quinta-feira, 09 de julho de 1931. Pág. 8. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha.

¹⁶²Sobre o Código da Águas <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24643-10-julho-1934-498122-publicacaooriginal-1-pe.html>. Visto em 19/12/2017.

¹⁶³ Mensagem do Governador Álvaro Botelho Maia a Assembleia Legislativa em 03/05/1936. Pág. 110. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha

veículos e diferentes materiais e não temos a disponibilidade para ocorrer o pagamento de tais despesas¹⁶⁴”. No ofício, a intenção era receber os atrasados do Governo, que usufruía dos serviços da concessionária.

Diante da exposição dos fatos, pelo diretor da *Manaós Tramways*, percebemos que era de conhecimento da empresa a situação difícil do Governo em saldar os atrasados. Mesmo diante de estratégias do tipo aumento de impostos, a exemplo de indústrias e profissões¹⁶⁵, ainda assim, era uma missão árdua para Álvaro Maia conseguir equilibrar o orçamento do estado, após o retorno ao cargo de interventor do Estado¹⁶⁶. Manaus, ponto escoador e subsidiário de produtos e capital e, naquele momento, uma cidade em crise, abandonou os trabalhadores do interior à própria sorte, começando um esvaziamento dos seringais, escassez e fome, e que, por quebrar um ciclo econômico, não dava garantia de recebimento aos próprios funcionários públicos¹⁶⁷.

A partir da mensagem do Governador Álvaro Maia dirigida à Assembleia em maio de 1937, já de volta ao mandato¹⁶⁸, percebe-se que não havia uma contrapartida no que tange aos pagamentos das dívidas de luz contraídas pelo Governo, visto que a administração da *Tramways* estava cumprindo com sua dívida anterior. A empresa sugere uma imprescindível remodelação dos serviços elétricos, que seria possível mediante o acerto de contas do Estado. Justifica a necessidade de reforma ao afirmar que, ao crescer a população da cidade, “novas ligações se fizeram mister, sem falar na energia dispendiosa com as usinas, casas comerciais, torrefações, servidas por motores elétricos, em número redondo de cem¹⁶⁹”.

O crescimento da cidade, da utilização de energia nas ruas e casas e nas atividades industriais demandou uma capacidade maior de distribuição energética. Porém, com a falta de novos investimentos nesse sentido, a cidade sofreu dias de apagão. Ainda sobre

¹⁶⁴ Mensagem do Governador Álvaro Botelho Maia a Assembleia Legislativa em 3 de maio de 1936, sobre ofício enviado pelo sr. Kirk ao Governo; Pág. 109.

¹⁶⁵ Vide em Leis, decretos e regulamentos de 1935. Administração do Governador Dr. Álvaro Botelho Maia. Imprensa Pública – Manaus 1940.

¹⁶⁶ Álvaro Maia foi nomeado por Getúlio Vargas Interventor Federal do Amazonas em 1930; foi exonerado em 1931; Retorna ao cargo em 1937, permanecendo até 1945. SANTOS, Eloína Monteiro dos. **Uma liderança política cabocla**. Manaus: Ed. da Universidade do Amazonas, 1997. 170 p.

¹⁶⁷ SANTOS, Eloína Monteiro dos. **Uma Liderança Cabocla**. Manaus: Abeu, 1997. Pág. 87-88.

¹⁶⁸ Álvaro Maia assume a interventoria no desfecho da Revolução de 1930, sob o comando de Getúlio Vargas, porém após dissensões com alguns juizes, a quem Getúlio defendia, foi exonerado do cargo em 1931; após alguns mandatos, a maioria executado por militares, Álvaro Maia atua em flancos que beneficiam Getúlio, sendo, portanto reintegrado ao cargo de interventor em 1937. Vide em SANTOS, Eloína Monteiro dos. **Uma liderança política cabocla**. Manaus: Ed. da Universidade do Amazonas, 1997, Pág.94 a 103.

¹⁶⁹ Mensagem do Governador Álvaro Maia a Assembleia Legislativa em maio/1937. Pág. 139. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha

a tentativa de reverter o quadro pela necessidade de manutenção, o diretor Edward Kirk segue sua explanação num memorial extenso, em fevereiro de 1937, sobre a real situação dos serviços elétricos. Narra sobre a remodelação das máquinas feitas a partir de 1909 e 1914. E, diante de tantos anos sem a manutenção e reparos tão urgentes, o s.r. Kirk afirma que tudo com o tempo se deprecia na seguinte passagem:

Tem todas mais de vinte anos de uso contínuo. Como os corpos físicos, também os mecânicos, depois de prolongado funcionamento, ficam em estado de surmenage, verdadeiro exgotamento, não sendo mais possível conseguir a mesma capacidade de produção obtida na época em que eram novos. Continuar sobrecarregando as máquinas, por não haver outras de reserva, constitui uma imprudência que deve ser evitada.... Pensa a companhia ser desaconselhável anda a fazer remendos parciais, em seu prejuízo, do Estado e dos próprios serviços¹⁷⁰.

O diretor ainda destaca a necessidade de dez carros para atender a crescente demanda do tráfego, o que é justificado pelo aumento populacional, assim como material do tipo trilhos para as curvas – lugar de maior desgaste da malha ferroviária – e agulhas. A necessidade era observada na falta de manutenção adequada, que muitas vezes apareciam como notas dos consumidores nos jornais, assim como os acidentes que os processos criminais nos mostram.

Em 1938, o interventor Álvaro Maia, em seu relatório para o presidente Getúlio Vargas, aponta o primeiro semestre sempre mais promissor, devido à sazonalidade do setor primário, preocupando-se com uma reserva para o semestre seguinte. E, diante deste planejamento para sanar as dívidas do Estado, que apresentou em uma relação das despesas, onde constava a importância de 179:200\$000 (Ver em anexo VII) destinada à *Manaus Tramways*¹⁷¹.

Na década de 1940, ainda com poucos recursos do estado, não houve expansão da malha viária, ainda assim, havia uma necessidade iminente para o deslocamento em massa para diversos lugares. Com o tempo, os bondes foram ficando escassos, sendo assim a limitação dos mesmos impõem novas alternativas que promovem a decadência dos elétricos. Com relação aos serviços, Thiago de Melo afirma que:

Os bondes prestaram grandes serviços, eram asseados e incrivelmente pontuais. Mas aí pelo final da Segunda Guerra os serviços começaram a entrar em decadência, gerada pela crise da energia elétrica. Com frequência a cidade ficava completamente às escuras e sem nenhum

¹⁷⁰ Mensagem do Governador Álvaro Maia a Assembleia Legislativa em maio/1937. Pág. 141. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha

¹⁷¹ Relatório do Governador Álvaro Maia para o Presidente Getúlio Vargas em 1938. Pág. 117. Arquivo digitalizado cedido por Carlos Renha.

transporte, a não ser os carros de praça, cujas “garagens” tinham nomes e estacionavam atravessados no Centro da Eduardo Ribeiro¹⁷².

Os bondes, assim como o sistema de energia elétrica distribuído nas cidades, dependiam de peças e maquinário importados para continuarem ativos, no entanto em tempos de guerra a importação desse material passou a ser restrita ou vetada. Enquanto isso, reparos eram feitos de forma paliativa para que os serviços continuassem mesmo que de forma precária. Alves da Mota aponta para a mesma situação em Recife ao afirmar que:

Com as dificuldades criadas pela própria guerra, na importação de material de serviço de tráfego – motores elétricos, chapas de aço, cabos e fios elétricos, lâmpadas madeiramento – que nos bondes era de primeira qualidade – e inúmeras outras peças de substituição, voltavam das oficinas, os coletivos reparados da forma que era possível, fazendo-se arranjos e mais arranjos, até acabarem eles no que acabaram: ainda aos pedaços pelas ruas, rebocados para as oficinas e por fim, encostados de vez, por falta de condições para continuar em tráfego¹⁷³.

Apesar de muitas dissensões entre a *Manaós Tramways* e o Governo com relação às tarifas, em 1945, encontramos uma passagem em que o Governo decide atender a uma reivindicação da empresa junto ao Sindicato dos trabalhadores de Empresas de Carris urbanos de Manaus em prol de um acréscimo nas passagens com o intuito de corrigir o salário dos trabalhadores do tráfego, aplicando percentuais diferentes a partir do patamar salarial. O aumento de passagens não era bem-visto pelos consumidores, que sempre tinham muitas reclamações sobre a prestação desse serviço; principalmente sobre a falta de manutenção destinada aos bondes, falta de troco e o trato dado aos passageiros. O motivo de o bonde ter o apelido de “rangedor” era pelo excesso de barulho ao passar pelos trilhos, pela falta de preservação e de reposição das peças necessária. A notícia do *Jornal do Comércio* tem como título “Autorizada a Tramways a cobrar dez centavos a mais nas passagens de bondes”, no intuito de haver um repasse para os trabalhadores da empresa, com variados percentuais que tinham como parâmetro os salários, como segue abaixo:

A aplicação da nova tarifa terá início simultaneamente com os aumentos de remuneração do pessoal do tráfego da empresa, na base das percentagens previstas no Art. 4º, do Decreto lei Nacional nº 724, as quais são as seguintes:

¹⁷² MELLO, Op. Cit, 1983, Pág. 111.

¹⁷³ MOTA, Alves da. **No tempo do bonde elétrico;(história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife)**. 2. ed. Recife: Celpe, 1985,Pág.28.

Para os empregados que recebem até Cr\$500,00, 40 por cento; de Cr\$ 51,00 a Cr\$ 750,00, 30 por cento; de Cr\$ 751,00 a Cr\$ 1.250,00, 20 por cento, de...Cr\$ 1251 a Cr\$ 3.000,00, 10 por cento¹⁷⁴.

Aos poucos, os bondes se recolheram às oficinas, tornando-se sucatas, enquanto poucos circulavam com seus bancos partidos e os tetos cheios de goteiras. Jefferson Peres compartilha essa decadência ao afirmar que em fins da década de 1940 “os serviços da *Manaós Tramways* passaram a se deteriorar. Com a encampação da velha concessionária inglesa, essa deterioração se acelerou e os bondes começaram a ser desativados. Foi quando surgiram os primeiros ônibus na cidade¹⁷⁵...” Os trilhos foram encobertos pelas camadas de asfalto, que beneficiariam os carros com pneus de borracha. Alves da Mota, ainda ao falar do término dos bondes em Recife, afirma que:

Aos poucos foram os bondes... recolhendo-se um a um às oficinas da Companhia até ficar a cidade limpa de todos eles, permanecendo nas ruas, como recordação, só os trilhos de ferro, retalhando-as em todos os sentidos, especialmente nos cruzamentos das principais artérias da capital – trilhos que ainda hoje se acham soterrados em muitas dessas ruas¹⁷⁶.

Em 1947, segundo Soraia Magalhães, surgem definitivamente os auto-ônibus, que crescem de maneira desordenada, em que os proprietários dos veículos visavam puramente o lucro em detrimento do bem-estar social¹⁷⁷. Substituiu-se o meio de transporte, porém as práticas individualistas das vantagens superaram o bem estar do consumidor. Desta forma, a omissão do Estado no direito da garantia de ir e vir das pessoas, seja via bondes ou ônibus, mais uma vez prejudica a população no que tange ao controle da área de tráfego para atender às necessidades básicas da circulação.

2.2. Na labuta: os trabalhadores na empresa

Mas afinal quem era o motorneiro? Segundo o “Novo Dicionário da Língua Portuguesa” (1975) Motorneiro é ‘o encarregado de um motor de um bonde’. Já na CBO – Classificação Brasileira de Ocupações –, motorneiros são “operadores de veículos sobre

¹⁷⁴Jornal do Comercio 15 de agosto de 1945 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/148093 . Visitado em 02/09/2018.

¹⁷⁵PERES, José Jefferson Carpinteiro. **Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei**. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 24.

¹⁷⁶MOTA, Op. Cit., 1985, Pág.76.

¹⁷⁷ Magalhães, Op. Cit., Pág. 78-79

trilhos e cabos aéreos¹⁷⁸”. Esse profissional pode ser chamado também de condutor ou mesmo motorista, pois ambos os substantivos também têm como finalidade conduzir o veículo; porém, o primeiro termo é menos usual devido ao cobrador que atendia por essa função. Essa denominação se encaixa bem ao profissional do bonde elétrico, nosso objeto de estudo, pois segundo Cristina Pontes,

Os bondes eram dirigidos por um motorneiro que tinha à sua esquerda a caixa de controle de velocidade regulável até 9 pontos, à direita o manuseio do freio de ar comprimido e no piso um tímpano para ser acionado com o pé para alertar os pedestres e viaturas que trafegavam vagarosamente a sua frente¹⁷⁹.

João Marcelo Santos aponta que os primeiros trabalhadores do tráfego dos bondes elétricos, em São Paulo, em grande medida, migraram das empresas que iniciaram o processo de locomoção para a direção dos elétricos. No entanto, com o crescimento das linhas houve a necessidade de preparar profissionais para o exercício da profissão. Assim, ele afirma que:

A tração elétrica do transporte urbano deixou de ser uma ocupação que podia ser exercida por qualquer um e se tornou uma profissão com um certo reconhecimento. Para ser um motorneiro, por exemplo, exigia-se um período de aprendizado e a realização de testes de habilidade para se obter a licença pública. Quem portava uma carta de habilitação demonstrava a posse de uma profissão definida. Considerando as características do mercado de trabalho no período, não eram muitos os operários que contavam com esta deferência¹⁸⁰.

Mas o motorneiro não era o único a trabalhar no bonde, eles trabalhavam em parceria com os condutores; um na direção do veículo e o outro no controle de entrada e saída de passageiros, acionando alguns mecanismos e na cobrança das passagens. Havia também um fiscal uniformizado e às vezes a paisano, que observava principalmente a entrada do dinheiro ao passar pelas mãos do condutor. Por terem um convívio diário, era bem natural a aproximação dos pares, ação não muito bem-vista pela empresa. Segundo Marcelo Santos, “os fiscais da *Light* enxergavam os condutores como larápios em potencial e os motorneiros como seus comparsas. A companhia desconfiava que fosse lesada e duvidava seriamente do seu sistema de vigilância¹⁸¹”. Cristina Pontes sugere que:

¹⁷⁸<http://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/782620-motorneiro>

¹⁷⁹P ONTES, Cristina da Fonte; SILVA, Salvador Mata e. **O bonde em Niterói**. Niterói: Niterói Livros, 2008. Pág. 75.

¹⁸⁰ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009, p. 88 – 89.

¹⁸¹ SANTOS, Op. Cit, 2009, Pág.93

No serviço de tráfego incluem-se, também, os fiscais e seus superiores hierárquicos, os inspetores, encarregados de inspecionar o serviço, principalmente quanto a precisão no cumprimento dos horários e a correta arrecadação da cobrança, o que muitas vezes tornava esses funcionários antipáticos aos olhos tanto dos motoneiros quanto de condutores, vítimas frequentes de suas denúncias¹⁸².

Para as intercorrências eventuais, havia motoristas chamados de reservas em alguns lugares. Acreditamos que aqueles não encontrados nos registros são os que hoje chamamos de avulsos. Eles assumiam a direção do bonde em caso de ausência de algum colega de trabalho, férias, acidentes, entre outros. Os reservas, na realidade, tinham que estar sob aviso para assumir o trabalho e, portanto, tinham um contato maior com colegas de outras funções. Em São Paulo, a *Light* trabalhava com reservas – motoristas substitutos, talvez a *Manaós Tramways* utilizasse a mesma estratégia. A respeito disso, Marcelo Santos afirma que:

[...]O reserva era como um curinga, servia para substituir e complementar a jornada de trabalho. A condição de reserva obrigava os motoneiros e condutores a ficarem de prontidão nas garagens aguardando algum chamado de urgência. Quando isso acontecia, os mais velhos tinham preferência. A depender da sorte, os reservas trabalhavam quatro horas diárias¹⁸³.

Todo o trabalho que se referia aos transportes tinha como responsável o setor de tráfego, na figura do gerente de tráfego. O setor possuía como funções predominantes, muito provavelmente, a de motoneiro e condutor de bondes. Acreditamos que pela diversidade de numeração dos carros vista em processos e apontada nos jornais, podemos apreender que esses trabalhadores eram em número superior, pois ainda se contava com os reservas.

Ao avaliar as funções do tráfego, percebemos uma aproximação, em certa medida, do método utilizado por Taylor¹⁸⁴. Sim, pois as responsabilidades e tarefas passavam por uma divisão estabelecida, onde os executores de determinado trabalho se restringiam a atividades voltadas para a execução do mesmo, dentro de moldes rígidos. Ao reforçar a teoria científica de Taylor, Geraldo Augusto Pinto aponta como ideia fundamental desse sistema de organização que é “uma especialização extrema de todas as funções e atividades¹⁸⁵”. Sendo as atividades bem definidas e delegadas para que cada um assumisse

¹⁸² PONTES, Op. Cit. ,2008, Pág. 75

¹⁸³SANTOS, Op. Cit, 2009, Pág.96

¹⁸⁴TAYLOR, Frederic W.. **Princípio da Administração Científica**. São Paulo: Atlas, 1995.

¹⁸⁵PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do Trabalho no século XX: Taylorismo, Fordismo e Toyotismo**. 3. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2013. Pág. 25-32

de forma consciente seu papel, reforçando assim, que para os motoneiros, fiscais e condutores o local de trabalho era a rua, dentro dos bondes; os demais se distribuíam nas oficinas, garagens e escritório. Assim, Taylor propõe que:

A ideia da tarefa é, quiçá, o mais importante elemento na administração científica. O trabalho de cada operário é completamente planejado pela direção, pelo menos, com um dia de antecedência e cada homem recebe, na maioria dos casos, instruções escritas completas que minudenciam a tarefa de que é encarregado, e também os meios usados para realizá-la. E o trabalho realizado adiantadamente constitui, desse modo, tarefa que precisa ser desempenhada, como explicamos acima, não somente pelo operário, mas também em quase todos os casos, pelo esforço conjunto do operário e da direção¹⁸⁶.

Com a chegada dos bondes, era compreensível que não houvesse mão de obra qualificada para esse novo transporte, embora houvesse trabalhadores disponíveis. Os interessados em assumir o cargo, muito provavelmente, estavam ligados a funções atreladas à condução de veículos, neste caso as antigas Marias-fumaça, pois em Manaus não houve carros a tração animal. O uniforme tão alinhado impunha um ar de imponência e superioridade. Marcelo Santos, em consonância com essa afirmativa, traz o exemplo de São Paulo ao dizer que, “tão logo os bondes elétricos começaram a trafegar pelas ruas de São Paulo, esses trabalhadores foram considerados como homens que ostentavam desajeitadamente certa pose ‘britânica’¹⁸⁷”.

Vale atentar para um dado importante que apontava muitos estrangeiros envolvidos nesse segmento. Cristina Pontes afirma que, em Niterói, “os candidatos, em sua maioria, eram de nacionalidade portuguesa¹⁸⁸”. Isso não descarta a participação de outras nacionalidades, frequentemente encontrados nos relatórios de Governo que apontam a presença estrangeira de diversas nacionalidades em Manaus. Na *Manaos Tramways*, pudemos localizar em seus apontamentos alguns destes trabalhadores de nacionalidade estrangeira através dos registros de funcionários. Marcelo Santos corrobora a grande presença de portugueses no ofício ao falar das companhias de bondes do Rio e São Paulo, afirmando que:

Algumas dessas nacionalidades obedeciam a uma certa divisão do trabalho no interior da companhia. Já referimos que o idioma dos cargos de comando era inglês. Se tomarmos o serviço de transporte como exemplo, verificamos que a presença dos portugueses era tão preponderante que cristalizou uma associação entre o português da

¹⁸⁶TAYLOR, Frederic W.. **Princípio da Administração Científica**. São Paulo: Atlas, 1995, Pág. 42.

¹⁸⁷Idem, Pág. 86.

¹⁸⁸PONTES, Op. Cit. 2008, Pág. 74

Light e a profissão de motoneiro e condutor, não apenas na cidade de São Paulo como também no Rio de Janeiro¹⁸⁹.

Partindo das exigências do código de postura, percebemos que a vestimenta era um padrão não só para o trabalho como para o dia a dia das pessoas na cidade. A exigência era bem explícita para os trabalhadores motoristas, entre outros. Ao lidar com o público, os mesmos tinham que estar uniformizados e asseados assim como os veículos. No art. 213, parágrafo 11 da Lei do Código de Postura de 1910 consta:

§ 11^o – Apresentar-se vestido com asseio e decência, convenientemente uniformizado de acordo com o modelo que for adotado pela Superintendência, uniforme que poderá ser de blusa de linho caqui, linho branco ou pardo; boné ou chapéu desabado, para o serviço comum ou diário; - de dólmã a calça de flanela azul, e chapéu de copa alta, para os batizados, casamentos, préstitos fúnebres e quaisquer outros cortejos ou solenidades¹⁹⁰.

O próprio uniforme foi motivo de querela entre ginásianos e a companhia após uma coincidência na tonalidade dos uniformes de trabalho com os de aula. Havia jovens estudantes tomados de boa carga de agressividade, que se reuniam em grupos e ganhavam o nome do espaço onde se encontravam. Os alunos do Colégio D. Bosco iniciaram uma “guerrinha” com a *Manaós Tramways* com esse pretexto tão banal, conforme afirma Jefferson Peres:

Com esta o pretexto foi dos mais banais. A antiga farda caqui do Ginásio um dia foi trocada por um novo modelo de cor cinza. Por coincidência, pouco depois a concessionária inglesa adotou um uniforme também cinzento para os motoneiros e cobradores dos bondes. Foi o suficiente para que o grupo desencadeasse uma campanha contra a Tramways, que ia da hostilidade aos funcionários até a prática de atos de sabotagem, como o descarrilamento dos elétricos, provocado por sabão colocado nos trilhos¹⁹¹.

Moacir Andrade recorda as memórias de sua infância, numa cena corriqueira do veículo coletivo, em que seu pai dizia que o bonde seguia na cidade “com seus bancos de pinho inglês e o tradicional “faz favor” do cobrador, com sua farda de caqui amarela muito limpa e com seu boné de pala, destacando a senha mediante os 200 réis de passagem numa das mãos, muitas moedas de níquel e entre os dedos papel-moeda dobrados [...]”¹⁹².

¹⁸⁹SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os trabalhadores da Light São Paulo ,1900 - 1935**. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009. Pág. 63.

¹⁹⁰SAMPAIO, Op. Cit. ,2016, Pág. 192.

¹⁹¹PERES, José Jefferson Carpinteiro. **Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei**. Manaus: Imprensa Oficial, 1984. Pág.108.

¹⁹²ANDRADE, Moacir. **Manaus: Ruas, fachadas e varandas**. Manaus: Humberto Calderaro, 1984. 276 p. Ilustrado, p. 164.

Jefferson Peres aponta esse bem vestir como uma regra no cotidiano dentro e fora do trabalho ao afirmar que, “fora de casa, a roupa dos homens era uniformizada em paletó e gravata. Nas festas, na missa, em batizados, casamentos ou aniversários, no trabalho ou no cinema, sempre traje passeio completo[...]”¹⁹³. No Código de postura de 1910 constam obrigações previstas pelos condutores dos veículos, no artigo 213 especificamente sobre aparência do trabalhador:

§11º Apresentar-se vestido com asseio e decência, convenientemente uniformizado de acordo com o modelo que for adotado pela Superintendencia, uniforme que poderá ser de blusa de linho cáqui, linho branco ou pardo; boné, ou chapéu desabado, para o serviço comum ou diário; - de dólmã e calça de flanela azul, e chapéu de copa alta, para os batizados, casamentos, préstitos fúnebres e quaisquer outros cortejos ou solenidades¹⁹⁴.

A concessionária sempre manteve a exigência de uma boa apresentação dos seus funcionários do tráfego. Acreditamos que, para esses trabalhadores, um uniforme de boa qualidade não era custeado pela empresa, e sim descontado do trabalhador a partir do salário recebido, como acontecia em outras cidades¹⁹⁵. O uniforme era uma imposição do Estado (Código de Postura) que era repassada em custo e despesa para o bolso do trabalhador; e assim a companhia se beneficiava com o ônus do trabalhador, sendo seu cartão de visita. O brim tão utilizado na época, adotado pela *Tramways*, era o brim Kaki Floriano, que aparecia nas propagandas do periódico *Jornal do Comércio* de 1939 com a seguinte chamada:

¹⁹³PERES, Op. Cit., 1984. Pág.41.

¹⁹⁴SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). **Posturas Municipais, Amazonas (1838 -1967)**. Manaus: Edua, 2016, Pág. 191-192.

¹⁹⁵ SANTOS, Op. Cit., 2009, Pág. 60.



Figura13 – Brim Kaki Floriano¹⁹⁶

O nome dado ao brim refere-se ao militar e político Floriano Peixoto, que vem com sua imagem logo acima, apontando uma similaridade entre o uniforme dos motorneiros com a dos militares. Abaixo se observa homens com variados tipos de uniformes de brim, mostrando a versatilidade e diversidade de trajés que podiam ser feitos com o corte. O tecido tem uma garantia confirmada na propaganda se desbotar, manchar ou cortar nas costuras, sendo indenizado até o feito. E por fim, o nome Floriano vem marcado a cada três metros.

A *Manaós Tramways and Light Co. Ltd.* possui um acervo particular, hoje em posse do setor arquivístico da Eletrobrás. As fontes oferecidas dizem respeito ao quadro de funcionários, em sua maioria ainda não manuseada. Segundo João Marcelo Santos, “no Brasil, são poucos os casos de empresas que retiveram em seus arquivos informações com as quais os pesquisadores podem valer-se para remontar, mesmo que parcialmente, o perfil dos trabalhos”¹⁹⁷. E o pouco a ser dito pode ser muito para aqueles que por tanto tempo foram silenciados, mas que estavam presentes na urbe com suas peculiaridades. Clarice Speranza, ao abordar os mineiros em uma questão de identidade, corrobora com este viés ao afirmar que:

¹⁹⁶Jornal do Comércio 17 de setembro de 1939. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/42177?pesq=tramways. Visitado em: 15/03/2017.

¹⁹⁷SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900 - 1935*. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009. Pág. 49.

Sofreram determinações estruturais por suas características de classe e de ofício e suas relações com o patronato, mas também construíram sua identidade a partir de sua cultura, tradições e ações cotidianas. A partir deste amálgama muitas vezes conflitivo deram significado a suas vidas e à experiência e dominação que vivenciaram diariamente[...]¹⁹⁸.

A companhia Eletrobrás mantém um acervo particular com alguns registros documentais de funcionários manuseados da primeira metade do século XX. No arquivo disponível, tivemos acesso apenas ao registro de funcionários e pudemos observar a divisão por setores em que os funcionários eram admitidos. Assim, ficavam dispostos ao serem contratados da seguinte maneira: 1. Escritório; 2. Tráfego; 3. Usinas A e B; 4. Linha Térrea, 5. Luz e 6. Oficina. Obviamente, os motorneiros se encontravam no setor de tráfego e se subdividiam nas funções: supervisor, condutor, fiscal e motorneiro ou motorista – Dados conseguidos em jornais, processos, entre outros. Abaixo segue os funcionários registrados no setor de tráfego:

Tabela 2 – Registro de admissão e demissão de funcionários

FUNCIONÁRIOS DA TRAMWAYS: ADMISSÃO E DEMISSÃO NO SETOR DE TRANSPORTES			
NOME	SETOR	ENTRADA	SAÍDA
1.LAURINDO DA SILVA PAULO	TRÁFEGO	25/05/1900	#
2.ANTÔNIO ALVES DURAES TRINDADE	TRÁFEGO	25/08/1922	#
3.JOSÉ RAIMUNDO REBOUÇAS	TRÁFEGO	12/02/1926	#
4.ANDRÉ NEGREIROS GARCIA	TRÁFEGO	11/03/1929	#
5.RAIMUNDO DE SOUZA MELO	TRÁFEGO	28/06/1929	#
6.MESSIAS LIMA DE ARAÚJO	TRÁFEGO	12/02/1930	#
7.APONIANO DE OLIVEIRA PANTOJA	TRÁFEGO	21/02/1930	#
8.FRANCISCO ODORICO DOS SANTOS	TRÁFEGO	10/03/1930	#
9.MARCOS MONTEIRO	TRÁFEGO	22/04/1930	#
10.AMÉRICO GIL	TRÁFEGO	22/12/1930	#
11.FRANCISCO JOSÉ REBOLÇAS	TRÁFEGO	19/12/1930	#
12.JOSÉ GAMA DA CRUZ	TRÁFEGO	11/12/1930	#
13.INÁCIO DOS SANTOS	TRÁFEGO	25/02/1931	#
14.JORGE FERREIRA MENDES	TRÁFEGO	07/07/1931	#
15.PEDRO MOREIRA DE ANDRADE	TRÁFEGO	03/02/1932	#
16.ARTUR JOÃO GOMES	TRÁFEGO	02/05/1932	#
17.ALFREDO NORIEGAS DE FREITAS	TRÁFEGO	12/10/1932	#
18.ADRIANO FERNANDES DE CASTRO	TRÁFEGO	07/12/1932	#
19.CASEMIRO CARLOS ALVES	TRÁFEGO	13/05/1933	#
20.JOÃO ALVES DA SILVA	TRÁFEGO	14/12/1934	#

¹⁹⁸SPERANZA, Clarice Gontarski. **Cavando direitos: as leis trabalhistas e os conflitos entre os mineiros de carvão e seus patrões no Rio Grande do Sul (1940-1954)**. Porto Alegre: São Leopoldo Oikos, 2014. 295 p. (Coleção Anpuh RS), Pág. 30.

21.JOÃO DE ARAÚJO BAKER	TRÁFEGO	02/01/1935	#
22.JOSÉ ALFREDO DOS SANTOS	TRÁFEGO	18/04/1935	#
23.FRANCISCO TOMAZ DE SOUZA	TRÁFEGO	01/06/1935	#
24.JOSÉ PEREZ RODRIGUES	TRÁFEGO	02/11/1935	#
25.AMÉRICO LORENÇO CUVELLO	TRÁFEGO	22/11/1935	31/08/1979
26.JOSÉ DA SILVA SAMPAIO	TRÁFEGO	15/03/1933	01/06/1969
27.GUILHERMINO DE OLIVEIRA	TRÁFEGO	02/05/1936	16/06/1975
28.NERINO C. PIO DE SOUZA	TRÁFEGO	21/07/1936	19/02/1975
29.JOQUIM TOMAZ DA COSTA	TRÁFEGO	13/08/1936	#
30.LUIZ GONZAGA DA SILVA	TRÁFEGO	19/11/1936	#
31.DIOGO BENTES DE SOUZA	TRÁFEGO	07/12/1936	#
32.FRANCISCO FREITAS DE OLIVEIRA	TRÁFEGO	01/01/1937	#
33.ANTÔNIA AVELINO BEZERRA	TRÁFEGO	02/02/1937	#
Dados organizados pela autora. Fonte: arquivo particular da Eletrobrás/livro de registro de funcionários <i>Manaós Tramways</i> .			

Partindo da tabela apresentada, só pudemos visualizar as datas de admissão e poucas de demissão – devido à ação do tempo no livro. Porém, nas que tem entrada e saída, percebemos certa estabilidade pelo período trabalhado, como se observa com o funcionário Américo Lourenço Cuvello que trabalhou 44 anos na empresa. Bem diferente da *Light* de São Paulo, que demonstra em seus registros funcionais uma rotatividade grande dos funcionários. Deixando clara a existência de dois tipos de funcionários: os instáveis – que saíam por três motivos: razões da empresa, do empregado e gerais; e as relíquias – aqueles que eram o “exemplo” de funcionário moldados ao sistema Draconiano¹⁹⁹. Observamos apenas uma mulher já admitida, na década de 1937, para o tráfego, situação nada comum para a época. Mesmo com as honrarias que diferenciavam os mais estáveis dos demais, os motorneiros eram trabalhadores tão explorados como qualquer um.

Nos livros de registro 1 e 2 da companhia, no qual havia setores diversos, as contratações do setor de tráfego se intensificam a partir da década de 1930, segundo o que apuramos. Porém, pelos dados que foram apresentados, percebemos uma defasagem de funcionários registrados, visto que havia muitos carros coletivos e de carga em atividade, sem contar com carro ambulância, do governador, entre outros. A princípio, um salto da primeira contratação em 1900 para a seguinte em 1922. A contratação se refere ao primeiro contratado do tráfego, chamado Laurindo da Silva Paulo; só em 1922

¹⁹⁹SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900 - 1935**. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009. Pág. 56-59.

aparece a contratação seguinte de Antônio Alves Duraes Trindade. É difícil apontar com precisão o motivo dessa lacuna tão grande, por ser um registro sequencial, porém podemos inferir que a falta de documentação poderia ser devido às trocas de concessão, sendo a *Manaós Tramways* quem deu continuidade de forma mais sequencial. Em 1909, encontramos um registro individual que não consta na lista de contratação e demissão. É o motorista João Costa, estrangeiro, que ficou por décadas prestando serviços para a empresa, com anotações de bom trabalho (ver em anexo VIII). Conseguimos identificar a função de motoneiro em um funcionário admitido a partir da sua folha de registro – um tanto quanto amarelada pelo tempo; seu nome era André Negreiros Garcia e tinha nacionalidade estrangeira. A partir do cadastro abaixo de André, vamos depreender alguns dados da função e suas peculiaridades na empresa:

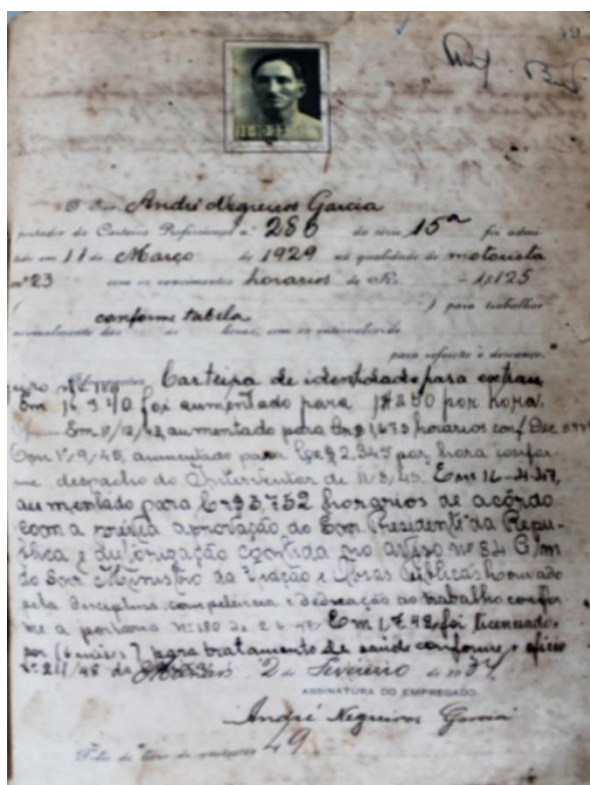


Figura 14 – Registro individual André Negreiros Garcia²⁰⁰

Diante da folha de lançamento do funcionário, em 1929, já se apresentava munido de uma carteira profissional, cujo número era 288 e a série 15^a, muito provavelmente os indícios de registro das futuras leis trabalhistas. Sua identificação era o número 23, provavelmente também com o mesmo registro na Inspeção de Tráfego. Vale lembrar que a CTPS (Ver Anexo IX) só aparece através do Decreto N° 21.175, de 21 de março de

²⁰⁰Registro individual. Arquivo digitalizado da Eletrobrás.

1932. Sidney Chalhoub aponta essas escriturações como uma peculiaridade do século XX ao afirmar que:

Daí o porquê, em nosso século, de a questão da manutenção da “ordem” ser conhecida como algo pertencente ao poder público e suas instituições específicas de controle – polícia, carteira de identidade, carteira de trabalho, etc. Nenhum desses elementos estava no cerne da política de domínio dos trabalhadores na escravidão; na verdade, até 1871, não existia sequer algum registro geral de trabalhadores²⁰¹.

Ainda no registro, consta que a remuneração era calculada por hora, apontando para um serviço por escala; e quanto às anotações de reajustes, observamos que, a partir de 1930, passavam pelo aval do Governo, considerando que o Estado estava sob intervenção Federal, e o Estado era responsável pelas concessões. Sendo assim, o Ministro da Viação e Obras Públicas autorizava sob a aprovação do Presidente da República, via decreto. Percebemos também um “benefício” de afastamento para o motorista André para tratamento de saúde, de acordo com as anotações por disciplina, competência e dedicação ao trabalho. Apoiada nos Princípios da Administração Científica, Marluza Harraes, ao estudar a VFRGS²⁰², no que tange às práticas de incentivo, afirma que:

Neste tipo de administração era comum a utilização de medidas incentivadoras do empenho e da dedicação do empregado ao serviço. Entre estas medidas encontravam-se: gratificações, prêmios, salários mais elevados, melhores condições de trabalho e, por fim, este incentivo especial devia ser acompanhado por “consideração pessoal e amistoso tratamento. A descrição de Taylor sobre administração de iniciativa deixa transparecer a dependência dos administradores em relação à experiência, habilidade e vontade dos trabalhadores, sendo fundamental o desenvolvimento de estratégias objetivando assegurar a cooperação dos empregados²⁰³.

A teoria de Taylor traz uma forma explícita de manter o funcionário subordinado a um controle, respondendo as expectativas da companhia. As garagens eram os locais de passagem para o recebimento das tarefas diárias; lugar onde partiam e retornavam os bondes após a jornada de trabalho. O local que os motorneiros se encontravam rapidamente no início e fim da jornada, mantendo assim pouco contato²⁰⁴. A circulação dos bondes começava ao amanhecer e terminavam tarde, sendo assim, os transportes na

²⁰¹CHALHOUB, Sidney. **Trabalhadores: classes perigosas**. São Paulo: Associação Cultural do Arquivo Edgard Leuenroth, 1990. (Fascículo 6).Pág.7.

²⁰²Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul

²⁰³HARRAES, Marluza Marques. **Disciplina e Trabalho: administração de iniciativa da VFRGS**. Estudos Ibero-americanos, Rio Grande do Sul, v. 2, n., p.111-127, dez. 1996,Pág. 112.

²⁰⁴SANTOS, Op. Cit.,2009.Pág. 53.

cidade funcionavam muitas horas, e provavelmente os motoristas eram organizados por escala.

Segundo Michael Foucault, o poder da disciplina foi aos poucos se aperfeiçoando como uma nova forma de “gestão de homens”. Uma maneira de direcionar suas vidas, ações, atividades e aproveitá-los ao máximo. Esta foi uma prática que serviu como instrumento fundamental para o sucesso do capitalismo industrial. Marluza Harraes complementa que “Esta docilidade e utilidade produzidas pelas disciplinas foram importantes na transformação dos indivíduos em força de trabalho, condição que implica justamente a domesticação e mercantilização de sua potência criadora²⁰⁵”.

Diante das anotações gerais do funcionário André, feitas em sua ficha de registro individual, podemos observar que, mesmo entrando em 1929, só recebe férias a partir de 1935 relativas a 1934. Sendo que as férias relativas a 1938 não estão registradas, não se sabe ao certo se foram tiradas ou não, nem qual o período tirado (Ver anexo VIII). As anotações algumas vezes podem aparecer de forma truncada, sobrepostas no registro da empresa, e não podemos afirmar que era repassado para a carteira profissional. Na realidade, a imprecisão pode se levar em conta pelo estado de conservação das páginas, porém, nem todas as empresas obedeciam ao regulamento estabelecido pela lei. O Decreto Lei N °4.982, de 24 de dezembro de 1925, se impõem diante da imputação de multa, caso identificada a irregularidade; a lei estabelece esse direito da seguinte forma:

Art. 1º A empregados e operários de estabelecimentos comerciais, industriais e bancários e de instituições de caridade e beneficência no Distrito Federal e seus Estados, senão anualmente concedidos 15 dias de férias, sem prejuízos dos respectivos ordenados, diárias vencimentos e gratificações²⁰⁶.

A empresa, assim como outras do mesmo segmento, provavelmente tinha como prática efetuar alguns descontos de efeito compulsório, que abatidos em parcelas do trabalhador, uma prática comum até nos dias de hoje em algumas empresas. João Marcelo Santos destaca a prática da Light de descontos nos descontos compulsórios nos vencimentos dos seguintes itens: “mensalidade para Sociedade Beneficente e a taxa para o fundo de aposentadoria. Além disso, descontava parceladamente o valor do uniforme e

²⁰⁵HARRAES, Marluza Marques. **Disciplina e Trabalho: administração de iniciativa da VFRGS**. EstudosIbero-americanos, Rio Grande do Sul, v. 2, n. , p.111-127, dez. 1996,Pág 113.

²⁰⁶Decreto 4.982 <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4982-24-dezembro-1925-776548-publicacaooriginal-140498-pl.html>Visto em 16/06/2017.

exigia o pagamento de fianças para o caso dos motorneiros e condutores²⁰⁷.”.???. Alguns descontos que, segundo a *Tramway*, eram justificados por lei, pudemos identificar através de uma nota publicada no *Jornal do Comercio* no ano de 1945, com o seguinte título “Descontos nos vencimentos dos motoristas e condutores”, O teor da publicação era:

The Manaus Tramways and Light Company Limited, para esclarecimento público, dos interessados e deste jornal que declarou – **“que eram subtraídos dos vencimentos dos condutores e motoristas quantias varias que lhes diminuía os vencimentos”** informa:

1º - A Companhia não desconta e nem deduz dos vencimentos de seus empregados, qualquer que seja a categoria, importância alguma em seu benefício;

2º - Os descontos feitos, determinados por lei, são os seguintes:

- a) Contribuições para a Caixa de Aposentadoria e Pensões de Serviços Públicos do Estado do Amazonas. Esse desconto é o seguro legal feito pelo empregado em benefício próprio e de sua família;
- b) Em benefício da Legião Brasileira de Assistência. Além disso, fazendo a Companhia adiantamentos a alguns empregados, de fazenda para a confecção de fardamento esses adiantamentos são pagos, em prestações mínimas, que são descontadas.

A Companhia também, por deferência aos seus empregados, as vezes, atendendo a solicitações deles, adianta quantias para hospitalização própria e de seus parentes e para enterros, sendo esses adiantamentos também pagos em prestações mínimas.

Esta é a verdade que não pode ser contestada²⁰⁸

A nota acima aponta para um seguro de aposentadoria e pensões, que talvez seja o mesmo seguro de acidentes encontrado nas anotações do motorneiro André Negreiros. A apólice era oferecida pelo Banco do Brasil e foi iniciada em 15/10/1935, ou seja, seis anos após a admissão de André. Percebemos que uma série de fatores levava a uma quantidade representativa de acidentes, cujos motivos que iam desde negligência, imprudência ou imperícia do motorista até a culpa da própria vítima por infringir regras básicas do tráfego, ou ainda simples fatalidade. Na realidade, o risco de acidentes permeia a profissão de motorista. Desta forma, acreditamos que o seguro era feito para todos os motoristas, para, assim, resguardar a empresa de maiores prejuízos materiais e com terceiros. O motorista André Negreiros acidentou-se 3 vezes, sendo as duas primeiras em 1939 e a última em 1942.

²⁰⁷SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900 - 1935. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009, Pág. 60.

²⁰⁸ Jornal do Comércio 12 de outubro de 1945. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/148345 Visitado em 10 de julho de 2018.

Todo o motorneiro tinha uma numeração que o identificava como profissional habilitado junto à inspeção do tráfego. Portanto, o motorista só poderia exercer a profissão se estivesse matriculado na Inspetoria de veículos, repartição municipal, com o título de habilitação conquistado com o exame prático prestado diante de comissão. O motorneiro tinha um prévio treinamento até conduzir o bonde, algumas companhias iniciavam os motorneiros no acompanhamento de motoristas mais antigos na profissão. A figura abaixo diz respeito à documentação de habilitação de um motorista na década de 1940. A partir do acervo Durango Duarte, obtivemos a carteira original, doada por familiares, como veremos a seguir:

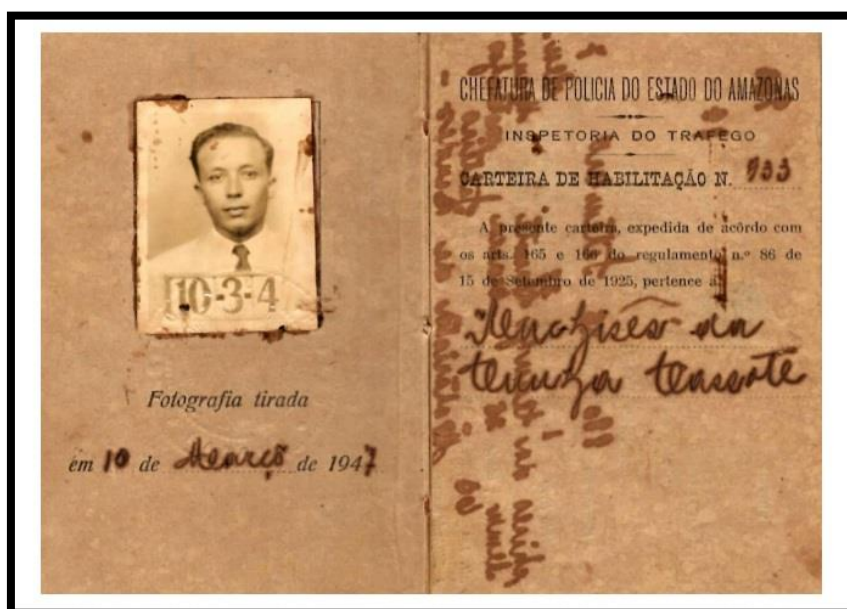


Figura 15 - Interno da carteira de habilitação ¹²⁰⁹

²⁰⁹Acervo Durango Duarte: Doação da família Cunha Cassote.

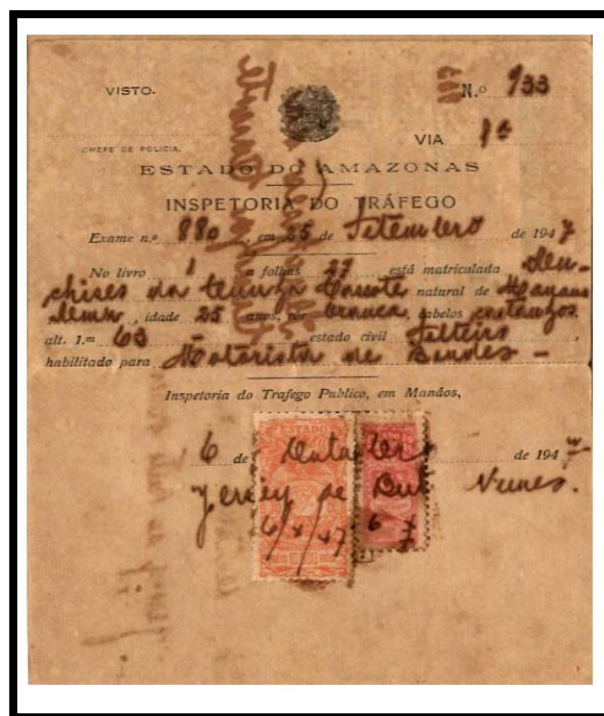


Figura 16 - Interno da carteira de habilitação 2

A partir das páginas selecionadas da Habilitação acima, podemos apreender que este é o registro do motorista Anchises da Cunha Cassote, sob o número de registro 933, com a data da fotografia de março de 1947; sendo a aprovação como habilitado feita em 6 de outubro de 1947. Ainda observamos que a carteira é registrada na Inspetoria de tráfego, um departamento da chefatura de Polícia do estado do Amazonas. O registro é a primeira via e apresenta dados como data do exame, naturalidade, idade, cor cabelo, altura e estado civil, com a especificidade de ser Motorista de bondes. As folhas de anotações eram todas devidamente rubricadas pelo responsável da instituição.

Cristina Pontes, ao pesquisar sobre os bondes em Niterói, afirma que os exames de habilitação para exercer a função de motorneiro eram de um rigor extremo. Sugere que, pelo sistema antigo, talvez em todo Brasil, as empresas submetessem o aprendiz a lições de tráfego em plena atividade, confiadas a um motorneiro experiente, que supervisionava a condução do bonde com passageiros pelo aluno, em uma viagem normal, não havendo carros específicos para treinamento²¹⁰. E, além da prática, havia treinamento teórico sobre o mecanismo e o sistema. O Código de postura de 1910, em Manaus, havia a imposição de regras para a empresa de transportes e dentre elas um livro

²¹⁰PONTES, Cristina da Fonte; SILVA, Salvador Mata e. **O bonde em Niterói**. Niterói: Niterói Livros, 2008. Pág. 75.

de identificação dos profissionais motorneiros. Era de responsabilidade da empresa, mas com livre acessos para a fiscalização do tráfego. Regras constantes nos artigos abaixo:

Art. 202 – Os proprietários dos veículos de transportes são obrigados a ter livros abertos, numerados, rubricados e encerrados pelo inspetor e veículos, contendo:

- a) Os nomes dos condutores, o número e a qualidade dos veículos.
- b) As cópias das respectivas matrículas, com especificação, seguida das faltas porventura cometidas.

Parágrafo Único – Esses livros serão franqueados as autoridades competentes sempre que estas precisem consulta-los ou examiná-los.

Art. 203 – A direção de qualquer veículo, será exclusivamente confiada ao condutor que lhe competir pelo número da matrícula, salvo caso imprevisto e de força maior²¹¹.

Ao elaborar esses artigos, fica bem claro o olhar vigilante do Estado, naquele momento sobre a dinâmica da urbanização, como meio de manter a disciplina desse profissional, cujo local de trabalho é a rua. Da mesma forma, o mesmo ocorre junto à empresa, responsável pelo funcionário dá continuidade ao disciplinamento. O exercício da disciplina, segundo Foucault, “supõe um dispositivo que obrigue pelo jogo do olhar: um aparelho onde as técnicas que permitem ver induzam a efeitos de poder, e onde, em troca, os meios de coerção tornem claramente visíveis sobre quem se aplicam²¹²”.

Percebemos que boa parte do mercado de trabalho formal em Manaus, por muito tempo, foi ocupada por homens. No entanto as mulheres aos poucos foram ocupando espaços de trabalho atrelados a urbanização, primeiramente de maneira informal, e em seguida formal, até mesmo os ditos trabalhos “masculinos”. Michelle Perrot afirma que:

Por muito tempo aparentemente imóvel, a vida nos campos muda, e a das mulheres também. Por influência do mercado e das comunicações. Pela industrialização. Pelo êxodo rural. Pela ação das guerras, principalmente a de 1914-1918, que esvaziou o campo de seus jovens e transferiu uma parte de suas tarefas e de seus poderes para as mulheres: elas aprendem a lavrar a terra, gesto viril, e a gerenciar seu negócio. Esses fatores acumulados modificaram o equilíbrio das famílias e as relações entre os sexos e mudaram a vida das mulheres²¹³.

Porém, na década de 1940 conseguimos encontrar algumas poucas mulheres nos registros da empresa; cabe lembrar que, em certa medida, encontramos pontos falhos nos livros do arquivo. Eurídice Freire e Lusitânia Moreira Paula foram mulheres localizadas no registro de funcionários, selecionadas para trabalhar no escritório. Isso porque Manaus

²¹¹SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). **Posturas Municipais, Amazonas (1838 -1967)**. Manaus: Edua, 2016. Pág. 190.

²¹²FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 41. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. Pág.165.

²¹³PERROT, Michelle. **Minha História das mulheres**. São Paulo: Contexto, 2007. Pág. 113

por muito tempo conservou a tradição do homem provedor e da mulher dependente. Isabel Saraiva, em sua dissertação, pontua a colocação de Michelle Perrot, sobre qual é relação para o termo público para o universo feminino ao afirmar que:

[...]o mesmo tem sentidos diferentes, acordantes com as classes sociais. Para as mulheres das classes mais abastadas, que foram educadas para serem esposas boas e mães devotadas, a esfera pública representava o ideário de emancipação trazido pelo feminismo e ligado as oportunidades e ligado as oportunidades de estudo e trabalho. Para aquelas de classes populares, o espaço público representava o único sustento ou o complemento deste. Nos dois casos havia a resistência de aceitar a relação entre as mulheres e o espaço público, tendo em vista que o estar fora do lar, significava gozar de excessiva liberdade, o que para a lei era considerado como conduta irregular²¹⁴.

Não obstante, através de pesquisas nos periódicos, encontramos a presença de mulheres no que supostamente seria um trabalho formal. Observamos que o jornal *A Tarde* informava que, em maio de 1943, a seguinte nota: “**Numerosas jovens procuram, diariamente, a Manaus Tramways, para se candidatarem ao emprego de motorista e condutor**²¹⁵”. Essa chamada refere-se à publicação de uma jovem que já estava dirigindo bondes e assim abrindo espaço para outras mulheres a se candidatarem para o mesmo ofício. Buscando apurar mais informações sobre mulheres na companhia de transportes, encontramos uma fotografia da década de 1940 com a presença de mulheres num desfile dos funcionários da *Tramways* no Pós-Guerra. Não é possível precisar se as mulheres eram motorneiras, porém é mais um indicativo de sua presença na companhia como segue a imagem abaixo:

²¹⁴SILVA, Isabel Saraiva. **Mulheres Impressas: amor, honra e violência no cotidiano das mulheres em Manaus, 1932 - 1962**. 2016. 131 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História - Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016, Pág.32. Apud PERROT, Michelle. **Mulheres públicas**. São Paulo: Unesp, 1998.

²¹⁵ Jornal A Tarde. As mulheres querem trabalhar, Sexta -feira 14 de maio, Manaus, 1943(Digitalizado)



Figura 17– Desfile em 1945, cobradores, fiscais e motorneiros²¹⁶.

Na imagem acima, podemos ver os trabalhadores dos transportes em fileiras organizadas desfilando nas ruas da cidade, muito provavelmente, em comemoração ao término da Guerra. Observamos trabalhadores de ambos os sexos devidamente uniformizados em uma atitude patriótica com uma bandeira à frente e em seguida uma grande faixa, cujos dizeres não se apresentam de forma nítida.

A empresa, por sua vez, aceita essa procura por falta de braços masculinos para conduzir os bondes, visto que muitos homens foram recrutados para os seringais no período da Segunda Guerra²¹⁷. Acreditamos que Manaus foi uma das poucas, senão a única cidade, que por motivo de força maior recrutou mulheres para um trabalho dito “masculino” na época. Reforçando essa situação, a Assembleia se manifesta parabenizando essas mulheres na mensagem do Presidente Dorval Pires Porto:

Motoristas, foguistas e carvoeiros, mecânicos desertaram dos antigos postos, e quase não houve substituição, porque também não se encontrava outros indivíduos com as nossas especializações. A falta desses operários forçou o emprego do braço feminino nas usinas de lavagem de borracha, na condução de bondes²¹⁸.

Embora a inserção das mulheres se dê desde o tempo da Revolução industrial, a abordagem sobre esse capital de trabalho só vem à baila em outro momento. O período

²¹⁶www.historiainte.blogspot.com– Autor: Fabio Augusto de Carvalho Pedrosa

²¹⁷LIMA, Frederico Alexandre de Oliveira. **Soldados da Borracha, das vivências do passado às lutas contemporâneas**. 2013. 158 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História - Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2013.

²¹⁸Assembleia Legislativa. Mensagem do Presidente Dorval Pires Porto 1943. Pág. 135 <http://memoria.bn.br/docreader/801046/2492?pesq=Motoristas> . Visto em : 05/09/2017

apresentado demonstra ainda uma ínfima quantidade de mulheres inseridas no mercado de trabalho formal em Manaus, exceto na profissão de professora, porém sua presença já era observada trabalhando na informalidade. Jefferson Peres apontava os homens como operários de oficinas, serventes ou contínuos de repartições públicas, balconistas de lojas ou, ainda, vendedores ambulantes. No entanto afirma que “As mulheres, quase sempre lavadeiras, atendiam a clientela das redondezas... Outras ainda completavam a renda familiar costurando para fora, especialmente roupas de crianças e camisas masculinas²¹⁹”. A série de obstáculos encontrados por essas mulheres num universo dito tão masculino certamente abre espaço quebrando um tabu cultural que se arrastou por um longo período. Mesmo assim, não foi fácil esse desafio, visto que a mulher assumiu uma dupla jornada. Margareth Rago corrobora com essa análise ao afirmar que:

As barreiras enfrentadas pelas mulheres para participar do mundo dos negócios eram sempre muito grandes, independente da classe social a que pertencessem. Da variação salarial e intimidação física, da desqualificação intelectual ao assédio sexual, elas tiveram sempre de lutar contra inúmeros obstáculos para ingressar em um campo definido – pelos homens – como “naturalmente masculino”²²⁰.

A *Manaós Tramways*, como empresa que trouxe os bondes elétricos para Manaus, foi responsável por abrir oportunidade de empregos em diversos setores, em virtude da diversidade de ocupações para o funcionamento da prestação de serviços. Dentre eles está nosso objeto, o motorneiro, que passa de uma ocupação para uma profissão. Assumir a função dependia de treinamento e por fim de exame imposto pelas regras da Inspetoria de Tráfego. A profissão perdurou praticamente de fins do século XIX até próximo de meados do século XX, sucumbindo praticamente junto com a saída dos bondes de cena. Um investimento de grande relevância que foi soterrado pelas camadas de asfalto, amargando ao fim um grande prejuízo para o Estado. Em outros Estados os bondes e os motorneiros se tornaram passado. Alves da Mota, em consonância com a afirmativa, diz que:

Aos poucos foram os bondes... recolhendo-se um a um às oficinas da Companhia até ficar a cidade limpa de todos eles, permanecendo nas ruas, como, recordação, só os trilhos de ferro, retalhando-as em todos os sentidos, especialmente nos cruzamentos das principais artérias da

²¹⁹PERES, José Jefferson Carpinteiro. **Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei**. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 32.

²²⁰RAGO, Luzia Margareth. **História das Mulheres no Brasil: Trabalho feminino e sexualidade**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2004. Pág. 581-582.

capital – trilhos que, ainda, hoje, se acham soterrados em muitas dessas ruas²²¹.

Eles receberam certo *status* pela função desenvolvida ao olhar de todos nas ruas de Manaus. Agradáveis ou não, assumiam o risco de todo tipo de situação, muitas até diante da vida dele e dos outros. Viveram momentos marcantes e significativos nas relações e tensões da empresa, que muitas vezes colocavam seus empregos em cheque. O fato é que os motoneiros foram o ponto de partida para dirigir veículos de locomoção em massa, que passou, a partir do século XX, a ser um dos problemas da urbe para o deslocamento de pessoas em diversos pontos da cidade. Hoje, ainda capaz de atrair a curiosidade das pessoas, os bondes e motoneiros são lembrados com certo saudosismo.

A partir dos dados existentes na companhia *Manaós Tramways*, percebemos que os trabalhadores dos transportes movimentavam boa parte da empresa. A categoria dos motoneiros, com seu devido registro, seguia nas suas atividades de acordo com as leis de tráfego estabelecidas. Sempre apresentáveis com seus uniformes, esses trabalhadores perfaziam muitas horas diárias nas ruas, na parte frontal do veículo e de pé, diante das intempéries do tempo e condições oferecidas. Ressaltando que diante de uma necessidade iminente a profissão recebeu as mulheres na direção, abrindo um espaço antes exclusivo dos homens.

²²¹MOTA, Alves da. No tempo do bonde elétrico;(história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife). 2. ed. Recife: Celpe, 1985, Pág. 76.

CAPÍTULO 3: CULPADOS OU INOCENTES!? OS MOTORNEIROS EM BUSCA DE DIREITOS

A profissão de motorneiro está permeada de responsabilidades no que diz respeito ao dia a dia, quanto ao uso dos veículos, ao cuidado com a própria segurança e com a de passageiros e pedestres. É uma atividade que depende muito de habilidade, rapidez e atenção, visto que sua responsabilidade é com vidas humanas. Conduzir o bonde sem intercorrências no caminho não é um privilégio comum, visto que dividir o espaço com pedestres e outros veículos não é uma tarefa tão simples assim. O cotidiano da mobilidade urbana está sujeito a imprevistos diários, pois o fluxo de veículos na condução de pessoal tem uma relação direta com a dinâmica da cidade. Um atraso ou a impossibilidade de o veículo seguir viagem poderia ser um grande transtorno para os passageiros, que por falta de alternativa, deveriam seguir o restante da viagem a pé.

Ao nos reportamos à década de 1930, mesmo com algum tempo de atuação desse profissional na urbe, percebemos ainda uma crescente quantidade de acidentes envolvendo terceiros; na movimentação intensa da cidade os mesmos poderiam acontecer por inúmeros motivos. O crescimento do número de acidentes, de certa forma, tem uma relação direta com o aumento de veículos, passageiros, manutenção dos carros, entre outros. Com esses eventos, os implicados buscavam os órgãos de justiça sendo geradores de uma série de processos, levando nosso objeto de estudo ao banco dos réus, embora na maioria das vezes fossem isentos de culpabilidade. Porém, algumas vezes, era através deles a tentativa de receber indenização da *Manaós Tramways*. Mas apesar disso, eles não escapavam das falas de acusação e o estigma da imprensa e de alguns cidadãos.

Em virtude disso, os processos criminais resultantes de tais acidentes se transformam em uma importante forma de acesso à vida e ao cotidiano desses trabalhadores que, em certas ocasiões, eram coagidos pela justiça, empresa ou pela própria sociedade, tendo sua voz amplificadas e aparecendo como efetivos sujeitos do cotidiano da cidade. Estabelecendo como ponto de partida esses processos criminais, buscaremos nesse capítulo enxergar o universo cotidiano desses trabalhadores e suas relações do dia a dia. Assim, inicialmente, traçaremos um perfil do profissional na sua rotina de trabalho e sua relação com a justiça em determinadas situações. Em um segundo momento, buscaremos analisar a luta desses trabalhadores por direitos e as manifestações entre greves e paralisações organizadas pela categoria, bem como as relações com o

patronato e com o governo. Por fim, discutiremos a presença dos motorneiros vista pela imprensa amazonense, concomitantemente pelo consumidor, destacando os relatos e reclamações nos jornais, rixas entre os passageiros e motorneiros, o olhar dos memorialistas sobre esse profissional no contexto da urbe, entre outros.

3.1 Motorneiros e a Justiça Criminal

A profissão de motorneiro sempre esteve intimamente ligada à questão da segurança do outro e de si próprio; principalmente no que tange a responsabilidade de trajetos que, do início ao fim, devem ter como garantia a integridade física do motorista e dos passageiros. Após todo um processo de avaliações, chegar a motorneiro significava um diferencial peculiar a essa categoria. Efetivamente, para estar munido de habilitação, com todas as condições de guiar um bonde, o motorneiro passava por uma série de etapas práticas e teóricas, que lhe dava essa autonomia e o devido registro junto a Inspetoria de veículos. Portanto, no Código de Postura do Município de 1920, o motorista não poderia exercer a profissão sem que “...esteja matriculado na inspetoria de vehiculos, na repartição municipal, e sem possuir o titulo de habilitação conquistado em exame pratico, prestado perante comissão nomeada pelo Superintendente...”²²². Seguir as etapas constantes no Código de Postura, assim como no estatuto da Inspetoria de Tráfego – Instituição responsável por habilitá-lo, perpassava pela responsabilidade de assumir, diariamente, em suas mãos a direção de muitas vidas. A gama de habilidades e a habilitação adquirida eram os pré-requisitos para assumir o “comando” e direção de um bonde. João Marcelo Santos corrobora com essa afirmação ao citar as atribuições do motorneiro:

Ao motorneiro não cabia apenas os cuidados com os passageiros, mas também com os pedestres que cruzavam permanentemente os trilhos. Sua atenção se concentrava no controle do fluxo de veículos ao seu redor, nas instruções de parada e arranque dadas pelo condutor, além das habilidades intrínsecas a condução do bonde²²³.

A partir da década de 1920, como a capital amazonense passou por um grande crescimento populacional, boa parte dessa população fez sua moradia nos subúrbios, mas o trabalho continuava na área central, motivo da necessidade de se deslocar diariamente para o centro, área de maior movimento econômico. Porém, o excesso de lotação das conduções, nas horas de intensa circulação, subir e descer do

²²²Código de Postura, Lei Nº 1.059, de 22 de outubro de 1920, Pág. 55.

²²³ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900 - 1935. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009, Pág. 91.

veículo em movimento e a ocupação de espaços não permitidos²²⁴, nos bondes poderiam colocar em risco a segurança do próprio passageiro.

As companhias estrangeiras vieram e trouxeram seu “*modus operandi*” para atuar dentro do país nos diversos setores de trabalho, assim como as imposições para os trabalhadores; as regras estabelecidas junto aos trabalhadores eram próprias do capitalismo e despontavam em terras tropicais. Desta feita, os motorneiros da *Manaoés Tramways* seguiam regras do trabalho aos moldes ingleses, a começar pela cobrança na pontualidade e rigorosidade com o horário. Demonstrando que para as empresas “tempo é dinheiro”, e, portanto, atrelando a isso a produtividade do trabalhador e as exigências do novo mercado. Partindo desse pressuposto, Thompson afirma que:

Essa medição incorpora uma relação simples. Aqueles que são contratados experienciam uma distinção entre o tempo do empregador e o seu próprio tempo. E o empregador deve usar o tempo de sua mão-de-obra e cuidar para que não seja desperdiçado: o que predomina não é a tarefa, mas o valor do tempo quando reduzido a dinheiro. O tempo é agora: ninguém passa o tempo, e sim o gasta²²⁵.

A questão dos horários era feita de maneira rigorosa, uma exigência da Companhia, cuja norma de pontualidade era um ponto a ser seguido. As tabelas de horários e rotas eram entregues aos motorneiros em mãos, nas garagens, no início de cada jornada diária. Acreditamos que as mesmas também eram de conhecimento dos passageiros desde que a companhia assumiu a concessão, provavelmente em locais específicos, para facilitar o conhecimento e deslocamento do consumidor. Em algumas cidades, havia relógios registradores de horário em algumas paradas, sendo essa estratégia uma forma de controle. É possível que, em Manaus, assim como em outras cidades que possuíam esse meio de transporte, era de costume essa prática em que o motorneiro descia para registrar ida e volta do bonde no citado relógio. Em Recife, havia também esse tipo de estratégia:

[...]havia, ainda, os relógios registradores de horários, nos quais eram os motorneiros obrigados a registrar as viagens, de ida e de volta. Toda vez que passasse nos locais onde se instalavam tais relógios o tranviário parava o bonde, descia e registrava ali a passagem do coletivo, usando a chave que, ao largar o trabalho, entregava ao colega que o rendesse²²⁶.

²²⁴ De acordo com a deliberação do desembargador Raposo da Camara, ocupação dos estribos, citado anteriormente – Pág. 34-35.

²²⁵ THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, Pág. 272.

²²⁶ MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico; (história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife)*. 2. ed. Recife: Celpe, 1985 Pág. 46

Porém, administrar o tempo quando se lida com pessoas, e não com produção, é algo bem mais complexo. Em uma viagem de bonde podiam acontecer inúmeras intercorrências, do tipo: tempo de descer e subir no bonde, animais e pessoas pelos trilhos, carros, desvios e curvas. Enfim, tudo o que pode mudar o tempo de uma viagem. No entanto, estes imprevistos nunca eram contabilizados pelo empregador, ou pelo menos não eram considerados. E, por mais que tentasse acompanhar o tempo estipulado, certas vezes o empregado tinha que acelerar para chegar a tempo em cada estação, para evitar advertência ou provavelmente uma punição. O desfecho dessa necessidade de o motorista chegar a tempo hábil, em certos casos, podia não ser dos melhores.

Para ilustrar essa questão do rigor sobre o tempo e a preocupação de cumprir horário, podemos destacar o fato ocorrido na Apelação Criminal nº2574 de 1938, referente a um acidente ocorrido entre dois bondes. A apelação faz referência a um choque entre dois bondes, ocasionando lesões nos passageiros: Raimundo Santos Nascimento, Antônio Rodrigues, Manuel Lima e Ângela Lima durante o momento da colisão de bondes da *Manaós Tramways*. Os bondes eram guiados pelos motorneiros Clarindo Garibaldi Pereira – réu – e Francisco Alves da Silva, respectivamente nº 25 e 34. Pela apelação, podemos perceber que o bonde 25 “Circular Cachoeirinha” não parou no desvio do “Pompeu”, o que ocasionou que se chocasse com o bonde 34 “Avenida Circular” perto do desvio da “Linha de Tiro”. O motivo do acidente teria sido a pressa do motorneiro do bonde 25, que vinha com um atraso de cinco minutos e, na ânsia por cumprir o horário determinado, prosseguiu seu itinerário sem aguardar a chegada do outro bonde. O réu foi absolvido por não haver indícios suficientes que o condenassem. Assim, faz constar no acórdão o seguinte:

A culpa do réu, porém, não ficou plenamente provada, como se pretende. Dela existe, sem dúvida, graves conjecturas, veementes indícios, que, suficientes, embora, para a pronúncia, não basta, todavia, a condenação...Com efeito, conforme afirmam todas as testemunhas do sumário, o bonde nº 34 vinha com um atraso de cinco minutos. Deste modo, não querendo atrasar-se também, o réu prosseguiu com o nº 25 no seu itinerário, sem aguardar a chegada do outro²²⁷.

A velocidade, que muitos eram acusados, pelo prisma do motorneiro poderia ser uma necessidade para se enquadrar dentro da pontualidade exigida. Vale ressaltar que ser um trabalhador assalariado para o período de 1930 era um diferencial de “*status*”. As

²²⁷Apelação Criminal nº2574de 1938, Acórdão – Arquivo TJAM.

punições²²⁸ geralmente giravam em torno da inadequação às exigências e regras da empresa, através de multas e suspensões, e também de uma forma mais drástica a dispensa do funcionário em caso de desagrado, rixa ou desconfiança do superior. Mas em algumas situações a chefia poderia agir de forma arbitrária contra seus subordinados, o que passando de certo limite poderia virar o estopim para uma reação.

Na nota do *Jornal do Commercio*, “O caso do dia”, publicada em 1933, consta que condutores e motorneiros se uniram ameaçando realizar greve em defesa ao colega condutor de chapa 18. O mesmo havia sido dispensado pela companhia e, através do sindicato, foi solicitada a realização de uma assembleia em torno do fato. A proposta de readmissão lançada na assembleia foi rejeitada pela Federação Trabalhista, porém a decisão constituída foi a averiguação do motivo da exoneração através de inquérito policial. De acordo com as informações do jornal, segue a composição do inquérito de acordo com o recorte abaixo:

Esse inquérito foi iniciado hontem, na delegacia auxiliar, sob a presidência do dr. Ruy Araújo, delegado auxiliar. Foi ouvido o condutor chapa dezoito, tendo aquella autoridade officiado, ao diretor da Manaós Tramways, pedindo-lhe a sua comparência, a do chefe de tráfego e a do fiscal que deu a parte contra o condutor chapa dezoito.

Desde muito tempo, alguns grupos empresariais se utilizam de um conjunto de regras em seu interior para o desenvolvimento das atividades e manutenção de uma organização, chamado Regimento Interno, que importa as partes interessadas; no caso das empresas sendo empregado e empregador. Esta é uma forma de dominação que até hoje determina a ordem e disciplinamento de certos grupos. O regimento trata de regulamentos mais pontuais, que dizem respeito unicamente aos funcionários e às atividades de determinadas empresas. Lembrando que nem todas possuem o regulamento, portanto ficando as regras entendidas de maneira tácita. A *Manaós Tramways* possuía seu regimento, utilizado junto aos funcionários²²⁹.

²²⁸ Não conseguimos encontrar no período estudado indícios de punições, mas voltando para 1911, encontramos uma nota de jornal do comercio – 16 de janeiro, via Hemeroteca Digital http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/9754?pesq=tramwayscom constatamos punições aplicadas aos trabalhadores pelo superior com o seguinte teor: Acham-se justamente ressentidos com seu chefe Felipe Fernandes, por lhe impor penalidades indevidas, taes como: multas por pequenas faltas, suspensão por causas de somenos importância, etc.

²²⁹ Ao regimento interno não tive acesso, embora a comprovação de sua existência apareça na Apelação Criminal nº 2574.

Em 1936, consta na Apelação Criminal nº 2182 que o sr. Laurênio, português de quarenta e nove anos, fez parte da estatística dos acidentados no bonde ao tentar subir no veículo em movimento. As testemunhas foram unânimes em afirmar que o homem, mesmo alcançando o balaústre, perdeu o equilíbrio ao tentar pôr os pés no estribo e acabou caindo. Mesmo tentando consertar a imprudência da vítima ao breca o bonde, o motorista Domingos Alves não pode evitar o acidente. Na realidade a tentativa de evitar acidentes era comum na fala das testemunhas, isentando, portanto, a culpa dos motoristas. Desta forma, o juiz se pronuncia pela improcedência da denúncia:

Julgo improcedente a denúncia dada contra Domingos Alves, para o impronunciar, como o impronuncio...Os depoimentos das testemunhas são bem claros e não deixam nada a desejar quanto a casualidade do fato que, pelas suas circunstancias, não pode ser atribuída a imprudência ou imperícia do indiciado, bom motorista, experiente e muito estimado por seus companheiros²³⁰.

Já em 1942, a quantidade de bondes diminuiu consideradamente por falta de manutenção e reposição de peças. Podemos, em certa medida, atribuir alguns acidentes a ineficácia com relação à reposição de peças, o que colocaria em risco várias vidas, inclusive a do motorneiro. Quanto a isso, Thiago de Mello afirma que:

a verdade é que a concessionária deixou que o material da empresa se estragasse, os bondes caíram no desleixo, bancos partidos, o teto cheio de goteiras. A Manaus Tramways anunciava a aquisição de bondes novos, mas os carros nunca chegavam²³¹

A despeito da redução do número de bondes, tínhamos, em contrapartida, a população que crescia constantemente²³². Essa relação inversa mostrava uma situação desigual, sem perspectivas de melhoras, visto que a falta de retorno financeiro, devido a dívida do estado com Companhia, tinha em contrapartida os sinais de desídia. Tais fatores inviabilizavam o que se poderia chamar de “transporte seguro”, visto que aumentava a lotação nos bondes a cada dia, o que poderia ser um facilitador para desencadear muitas intercorrências.

²³⁰ Apelação Criminal nº 2182 de 1936, Acórdão – Arquivo TJAM.

²³¹ MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983, Pág. 111.

²³² Informação de acertos com a companhia para o melhoramento da usina para atender a população que crescia em 1937. Dorval Pires informa o motivo na Assembleia em mensagem: “... para ampliar a sua usina de eletricidade, imprescindível para atender a exigências do aumento da população”; Pág. 453. <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=801046&PagFis=871&Pesq=tramways>

Jefferson Peres, ao explicar sobre o bonde e as condições de viagem, afirma que o mesmo apresentava fluidez ao se deslocar sobre os trilhos, certo conforto, mas que andavam cheios de passageiros em determinadas situações, pontuando a serventia do veículo num trânsito ainda pouco congestionado, e que “esses veículos forneciam desconforto apenas quando superlotados nas horas de *rush*. Mas quando semivazios, a viagem era realmente um prazer²³³”. Já em Recife, o aumento de passageiros nos bondes não foi diferente. Alves da Mota ao se referir, em tempos da Segunda Guerra, afirma:

A partir de então aqueles coletivos, que trafegavam nas Ruas Nova e Imperatriz, Av. Manoel Borba e outras artérias relativamente estreitas da capital, todas elas ainda com mão e contra-mão, passaram a andar com lotação excessiva, cheios de pingentes, em duas e três camadas, pendurados nos balaústres, inclusive no lado da contra-mão. Com isso começaram também as ocorrências de acidentes de graves consequências, especialmente quando do cruzamento de um bonde com outro, ou com um caminhão, cuja carroceria arrancava a matana, por vezes uma ou mais pessoas, das que se penduravam no estribo da esquerda ou da direita²³⁴.

Em nossa pesquisa nos arquivos do TJAM, IGHA, Biblioteca Nacional, pudemos encontrar diversos processos de 1ª e 2ª instâncias relativos a diversos tipos de acidentes ocorridos desde a efetiva instauração desse tipo de transporte na cidade. Tais crimes eram considerados – como até hoje – um crime de caráter pessoal, onde o réu responde por seus atos, mesmo estando a serviço de determinada companhia. Diante do material encontrado aproximar dados diante de similaridades, confirma que os processos sempre têm muito a nos dizer sobre o cotidiano. Diante disso, Chalhoub afirma que:

Os processos revelam de forma notória a preocupação os agentes policiais e jurídicos em esquadrihar, conhecer, dissecar mesmo, os aspectos mais recônditos da vida cotidiana. Percebe-se, então, a intenção de controlar, vigiar, de impor padrões e regras prescritos a todas as esferas da vida. Mas a intenção de enquadrar, de silenciar, acaba revelando também e resistência, a não-conformidade, a luta: nesse sentido, a leitura de cada processo é sempre uma baforada de ar fresco, de vida, de surpresa, baforada esta que pode vir em forma de carta de amor, de xingamento, de ironia, ou, menos poeticamente, de violência policial²³⁵.

²³³PERES, José Jefferson Carpinteiro. *Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei*. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 24.

²³⁴MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico; (história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife)*. 2. ed. Recife: Celpe, 1985, pág. 27.

²³⁵CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008, 2ª reimpressão da 2ª ed., 2001, Pág. 53.

Entre os processos crime levantados nos arquivos, foram observados descarrilamentos, atropelamentos, homicídios, colisões, defloramentos e agressões; assim, conseguimos vislumbrar parte do cotidiano desses motorneiros, sendo possível traçar um breve perfil desses trabalhadores. Abaixo segue a tabela dos processos de acidentes encontrados nos arquivos:

ARQUIVO DO TJAM e IGHA						
MOTORNEIRO	Nº	BOND Nº	ETNIA	CRIME	ANO	PROCESSO
João Correia de Araújo	#	30	Paraybano	Atropelamento e esmagamento de criança com morte	1913	196
Joaquim da Costa	58	09	Português	Atropelamento com morte	1928	RC 13
Manoel Sabino Feitoza	40	05	Paraybano	Atropelamento criança na bicicleta com morte	1929	RC 73
Antônio Teixeira	#	11	#	Atropelamento de criança	1929	AC 1133
José Afonso da Silva	40	14	Amazonense	Atropelamento de criança	1931	AC 53
João da Costa Gama			Amazonense	Atropelamento de homem com esmagamento	1932	AC 1589
Raymundo Nonato Ferreira	10	25	Paraense	Atropelamento de menor com morte	1933	AC 1615
João Ayres de Almeida ou Ribeiro?	#	#	Português	Defloramento	1933	#
Manoel Maria de Oliveira		35	#	Senhora atropelada com lesões	1933	AC 1671
Vicente Cavalcante	#	#	#	Atropelamento de criança com morte	1933	AC 1701
Francisco Sobral de Lima	#	10	Cearense	Sinistro na ponte da Sete de Setembro	1934	#
João Manoel das Neves	#	05	#	Bonde colide com carro com mortes	1934	AC 1820
Domingos Alves	#	#	Português	Homem ao subir no bonde em movim. Cai e vem a óbito	1936	AC 2182
Artur Bezerra de Souza		25		Atropelamento de idosa	1936	RC 2161
Ângelo Marçal	#	#	#	Homem tenta subir no bonde em movim., mas cai e vem a óbito	1936	RC 2120
Antônio Miguel de Sousa	#	32	#	Desce por trás do bonde sendo atropelado por outro	1938	AC 2529
João Alves da Silva	#	#	#	Agredido por passageiro	1938	AC2519
Clarindo Garibaldi Pereira	25	#	#	Colisão entre dois bondes	1939	AC 2574
Carlos Alberto Bulga	70	#	Peruano	Atropelamento de criança com morte	1942	Autos 22

Dados organizados pela autora. Fonte: arquivo TJAM E IGHA(Digitalizado em 2016/2018).

Tabela número – 2

Diante da tabela apresentada, pudemos apreender alguns itens em comum no sentido de compor um perfil aproximado desses trabalhadores no exercício de suas atividades. Dos 19 motorneiros apresentados, apenas um possuía divergência no sobrenome, sendo a princípio chamado de João Ayres de Almeida, e ao fim do processo apresentado como João Ayres Ribeiro. No que tange à identificação da chapa do motorista, apenas em 6 pudemos averiguar a numeração. Porém, observamos que dois apresentam a mesma numeração, o que nos leva a deduzir que as carteiras e registros são de lugares diferentes. Em se tratando de procedência, dentro dos profissionais encontrados, observamos que os identificados são nacionais e estrangeiros – por ser uma mão de obra iniciada por estrangeiros, com o passar do tempo surgiu oportunidade de inserção para os brasileiros que estivessem aptos ao cargo.

Os crimes são em sua maioria sobre acidentes de bondes. Porém, dois chamam atenção pela natureza; sendo um sobre defloração e outro sobre uma agressão sofrida pelo motorista. No primeiro o réu pode ser absolvido, desde que case, e no segundo a vítima é o motorista. Encontramos esses processos crime em um apanhado, selecionando processos julgados no período dos primeiros 50 anos do século XX, cujos julgamentos e sentenças que por sua natureza se dividem entre Apelação Criminal, Recurso Criminal e Processos iniciais. O período escolhido ainda não conta com catalogação ou ordem exata que os identifiquem no espaço do arquivo.

O transporte dos bondes certamente atendeu, em grande medida, à necessidade de deslocamento entre o centro e os subúrbios. No entanto, o desrespeito a algumas regras básicas de trânsito²³⁶ tornava esse veículo extremamente perigoso. Diante da série de acidentes fatais apurados nos processos do TJAM e IGHA, acima citados, em decorrência de imprudência, que poderia ser tanto das vítimas quanto dos motorneiros, a necessidade de utilização deste meio por outras cidades e o crescimento do número de veículos e passageiros, fizeram com que muitos acidentes fossem contabilizados. Segundo Lima, os bondes:

revelaram-se como notáveis máquinas de mutilação e morte, contrastando fortemente com o sentido que adquiriram no imaginário popular que os associam a uma atmosfera nostálgica e a um período no qual os transportes eram supostamente mais ‘humanos’²³⁷.

²³⁶ As regras dizem respeito a: 1 não subir ou descer com o bonde em movimento; 2. Não atravessar os trilhos sem antes verificar; respeitar o sinal do tímpano do bonde, entre outros.

²³⁷LIMA, Alexandre Martins de. **Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947**. 2011. 425 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011, Pág. 303.

Os acidentes, em certa medida, tinham um desfecho trágico ou, no mínimo, as vítimas eram acometidas de sequelas físicas que as acompanhariam para o resto de suas vidas. Os motoristas diante das intercorrências eram em geral flagranteados e encaminhados para a delegacia a fim de abrir um inquérito para a apuração dos acidentes. Alguns se evadiam do local do ocorrido, mesmo muitas vezes isentos de culpa, simplesmente por medo de represália da população. Diante dos processos de primeira e segunda instância levantados nos arquivos, pudemos identificar nos documentos encontrados que os acidentes aconteciam com idosos e crianças na maioria das vezes; não raro, os ousados e “destemidos” também pagavam muito caro pelos seus atos.

Waldemar Stiel, estudando o bonde pelas cidades do Brasil, encontra um guia prático para o passageiro chamado “Guia do passageiro de bonde” feito por Max Yantok, em janeiro de 1938, cuja finalidade é, de uma maneira lúdica, despertar a atenção e precaução de quem utilizava esse meio de transporte. O guia alertava para os perigos que poderiam ocorrer nas viagens de bonde através de seis (6) passos: 1. O transeunte tem pressa; 2. Saltar do bonde em movimento; 3. Tomar o bonde pelo lado da entrelinha; 4. Atravessar a linha; 5. Os pingentes; 6. A traseira. Yantok inicia o guia da seguinte forma:

Bonde nada tem de bond...oso, é pesado, intransigente, tem um caráter tão firme, que não recua sem muito refletir nem pedir licenças aos colegas que vem correndo na cauda. É claro que com um bicho desse tamanho(tamanho dum bonde) é preciso que quem o toma se porte com a necessária precaução se quiser voltar para casa com os ossos no lugar em que a natureza os colocou, de acordo com os tratados de anatomia²³⁸.

Dentre os acidentes contabilizados, eram constantes os que acometiam menores, que na maioria das vezes morriam ou levavam marcas para a vida adulta. Era de costume as crianças, desde muito pequenas, buscarem lazer pela cidade, uma prática do mundo rural, em que as brincadeiras aconteciam fora de casa. No entanto, na urbe, essa prática não era aconselhável, pois as vias públicas traziam muitos perigos para os pequenos, que passaram a ocupar junto com os veículos, entre outros, o mesmo espaço. Mas eles viam os bondes como parte de uma divertida brincadeira que nem sempre acabava com um final feliz. Alexandre Lima, ao tratar dos acidentes envolvendo crianças em Belém, afirma que “mesmo com o perigo representado pelos bondes, e pela “tal” eletricidade que corria

²³⁸STIEL, Waldemar Corrêa. História dos transportes coletivos em São Paulo. São Paulo: McGraw-hill do Brasil: ed. da Universidade de São Paulo, 1978, Pág. 56.

nos cabos dependurados nos postes, a rua com suas pessoas, seu bulício, seu movimento, parecia exercer uma enorme atração nas crianças²³⁹”.

Raimundo Nonato Ferreira, motorista da *Manaós Tramways*, em 1932 se envolveu em um acidente que levou a óbito uma criança. O motorista fugiu do flagrante, mas no inquérito foi à delegacia para prestar um auto de declaração. O motorista paraense, com 26 anos de idade, solteiro, chapa de número 10, sabendo ler e escrever, residente a Praça Duque de Caxias nº 29, no inquérito declara que:

...o depoente saiu da estação de *bond*, no *Bond* número vinte e cinco, para fazer a linha da “Vila Municipal”, viagem que fez sem a mínima ocorrência até a Rua Ferreira Pena com a Silva Ramos, onde teve que parar visto achar-se alí, descarregando pedras, um caminhão da Prefeitura Municipal; que recuando o caminhão da linha, saiu o bonde e ainda não tinha pegado marcha, quando um menor que corria ao lado do bonde atravessou repentinamente, os trilhos, sendo apanhado pelo carro; que o depoente como motorista, brekou imediatamente e deu contramarcha, manobras que foram atendidas com prontidão, visto estarem funcionando perfeitamente os aparelhos do mesmo carro; que o menor foi atingido pela caixa do motor; que o depoente não obstante não ter culpa alguma no desastre, fugiu para evitar flagrante; Que só depois soube que o menor fora internado no hospital por conta da companhia e chamar-se Orlando Leoccadio...²⁴⁰.

O auto de declaração do motorneiro demonstra que o acidente aconteceu por uma atitude aventureira de uma criança, gerando uma fatalidade, pois, além de o veículo estar com uma velocidade mínima, o bonde respondeu de pronto às manobras do motorista – que consta na fala do mesmo. Raimundo Ferreira fugiu do local, talvez pelo receio de represálias, visto que determinados acidentes, independente de culpa, no auge das emoções, poderia resultar em violência contra o motorneiro. A mãe da vítima, mesmo após a morte do filho, ao dar seu relato exime o motorneiro da culpa ao afirmar:

... declarou-lhe o seu referido filho que tendo escorregado numa casca de manga, caiu no trilho, coincidindo passar o onde nessa ocasião, alcançando-o e passando por cima dele; que seu referido filho tinha na ocasião cinco anos de idade; que pela primeira vez, hoje, vê o denunciado; que a depoente a respeito do acidente sofrido por seu filho; que nenhum comentário ouviu acusando ou justificando o denunciado nem mesmo por seu filho²⁴¹.

²³⁹LIMA, Alexandre Martins de. Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947. 2011. 425 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Húmido, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011, Pág. 306.

²⁴⁰ Apelação Criminal nº 1615 de 1933, auto de declaração que faz Raimundo Nonato Ferreira – Arquivo TJAM.

²⁴¹ Apelação Criminal 1615 de 1933. Declaração de Fausta Marques- mãe da vítima; Pág. 19.

No levantamento feito nos arquivos, pudemos observar uma constância nos acidentes envolvendo crianças em Manaus; seja ao cruzar os trilhos, na bicicleta ou até sendo cuspidos dos bondes, em uma curva ou desnivelamento do trilho. Percebemos que a ousadia de criança superava o medo que os bondes poderiam causar aos menores.

As brincadeiras envolvendo bondes não eram incomuns. Podemos citar o cerol, feito de cacos de vidros, sendo sua fabricação artesanal parte da engenhosidade dos meninos, sempre os mais acometidos de acidentes. Para Mello, os bondes tinham serventia para os meninos, pois “moíam o vidro para o cerol da linha com que empinávamos nossos papagaios²⁴²”. Os acidentes envolvendo crianças pequenas sempre eram motivo de muita comoção. Mas ficava constantemente o questionamento, em certos casos, de onde estavam estes pais ou responsáveis nesse momento. Lógico que não há como saber se essas crianças ao brincar na rua estavam abandonadas, pois os filhos do proletariado viviam em espaços acanhados tendo as ruas como continuidade de sua casa, local das brincadeiras. Marcelo Santos propõe que ficar ou fugir suscitaria um problema para o motorneiro, pois segundo ele:

Mesmo atribuindo a culpa ao descuido dos pais, os acidentes envolvendo menores deixavam os motorneiros em apuros. Evadir-se do local para escapar da hostilidade das testemunhas e da fúria dos parentes, e, especialmente, do flagrante da polícia, era a atitude mais comum. No entanto a fuga agravava as suspeitas e acabava sendo uma declaração de culpa, complicando a defesa nos tribunais e o retorno ao trabalho²⁴³.

É importante frisar que esse tipo de circunstância, para o motorneiro, poderia causar uma situação desagradável na vida profissional e pessoal. Para cada ocorrência, a empresa se dividia entre dois posicionamentos: o primeiro de demissão, quando já houvesse queixas anteriores e ou desentendimento com algum fiscal; o segundo de proteção, amparando o motorista com defesa diante do Tribunal, e mesmo troca de rota para evitar represálias. Em alguns processos, pudemos observar recibos para o Tesouro Nacional acompanhados do documento de fiança para o motorista; porém não podemos afirmar se em algum momento esses valores eram descontados dos motoristas. Podemos inferir sim que o pedido de fiança era feito com muita agilidade, ainda no mesmo dia do

²⁴²Era comum que os meninos colocassem vidros nos trilhos para serem moídos na passagem dos bondes. O farelo era utilizado para a fabricação do cerol na linha. MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983, Pág. 109.

²⁴³SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900 - 1935. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009, Pág. 102.

acidente (Anexo XI). O pedido de fiança do motorista, solicitado pela empresa em que o motorneiro José Affonso da Silva exercia suas atividades, foi feito no papel timbrado da *Manaós Tramways Light em Co. Ltd.*; que se utilizou dos atributos da lei para libertar o funcionário, sendo o valor da fiança de R\$ 200 mil réis pago pela própria companhia, que no momento representava o trabalhador. Portanto, o motorista acompanhou o inquérito e o processo solto, pois voltou à liberdade no mesmo dia que foi flagrantado e preso. Cabe inferir que o motorista poderia ser a peça-chave que garantiria uma polpuda indenização nos processos.

Ainda vale lembrar que os idosos também não estavam imunes aos acidentes devido a suas limitações físicas, que se mostravam presentes nos jornais e processos para aumentar a estatística de acidentes, em grande parte, fatais. Na maioria das vezes, a lentidão dos reflexos e a falta de atenção levavam a severos finais. Certamente, estes fatos envolvendo idosos também eram de extrema comoção para a sociedade. No dia 17 de junho de 1936, o motorista da *Manaós Tramways* conduzia o bonde de número 25, que fazia a linha “Fábrica de cerveja”, quando, ao chegar à frente do necrotério da Santa Casa de Misericórdia, na mesma ocasião em que saía um enterro, atingiu à senhora Maria Alves de Oliveira, que naquele momento atravessava a linha do bonde. Após averiguar os depoimentos de testemunhas, que no inquérito acusavam, com veemência, o réu e no depoimento em juízo dividiam opiniões, o procurador geral do estado concluiu que:

Não há motivo para presumir constrangimento, na feitura do inquérito. Por consequência, só resta atribuir semelhante mutação, a conhecida psicose das fortes emoções, perturbadora súbita das funções da crítica e do juízo normais. Os falsos ou exagerados testemunhos, sob a ação transitória de certa emotividade, ou determinada pela chamada sugestão coletiva²⁴⁴.

A colocação do promotor geral serviu como uma justificativa para certos depoimentos em momento de tensão, que logo ganharam nova conotação no processo, quando os ânimos se acalmaram. Justificando assim que, na tensão do momento, alguns depoimentos poderiam estar sobrecarregados de exageros ou induzidos pelo que o juiz chama de “sugestão coletiva”. Foi o que aconteceu com o motorista Arthur Beserra, que se viu réu no acidente envolvendo uma idosa, que ao transpor a linha de bondes agiu de maneira precipitada. Sendo assim, o juiz delibera baseado na jurisprudência a inocência do acusado ao afirmar:

²⁴⁴ Recurso Criminal nº 2162, de 1936, análise da divergência das testemunhas entre inquérito e o processo pelo procurador do Estado. Arquivo do TJAM.

[...] O motorista como se vê dos depoimentos, empregou todos os esforços para parar, como bem mostra a defesa. Não houve de sua parte imprudência, imperícia, infração de alguma norma regulamentar. Imprudente foi a vítima que se adiantou em atravessar a linha, no instante em que passava o bonde, sendo impossível ao acusado evitar o acontecimento²⁴⁵[...].

O bonde era um veículo aberto em que a maior segurança estava em fazer o trajeto sentado. Mesmo assim havia uma série de pessoas que insistiam em utilizá-lo por outros meios nada seguros, e desta forma estavam sujeitos a acidentes, principalmente quando ficavam do lado do bonde contrário. Os ousados desciam ou apanhavam o bonde em movimento, o que na maioria das vezes não acabava em um final feliz. Este foi o caso de Laurênio Estevão Cordeiro que, ao tentar subir no bonde em movimento, acabou sofrendo um acidente e indo a óbito. No primeiro dia de março de 1936, Domingos Alves, motorista, conduzia o bonde de número 1, Linha Joaquim Nabuco-Nazaré, quando, na altura da praça Oswaldo Cruz, Laurênio Cordeiro tentou embarcar no bonde em movimento, se desequilibrou e caiu, adquirindo as lesões que o levaram a falecer no mês seguinte. O juiz Manoel Anísio Jobim julgou improcedente a denúncia instaurada contra o motorneiro, visto que a vítima agiu com imprudência. Diante do relato das testemunhas, assim afirmava:

Os depoimentos das testemunhas são bem claros e não deixam nada a desejar quanto a casualidade do fato que, pelas suas circunstâncias, não pode ser atribuído a imprudência ou imperícia do indiciado, bom motorista, experiente e muito estimado por seus companheiros²⁴⁶.

Os acidentes de bondes muitas vezes eram inevitáveis, porém não necessariamente a culpa era dos motorneiros, visto que a maioria dos casos encontrados tinha seu fim com a absolvição dos réus. No entanto, uma atividade desenvolvida na rua, na relação com os consumidores, com a responsabilidade de vidas, seguindo horas a fio, sem um encosto apropriado, entre outros, poderia causar uma sobrecarga de tensão diária. Uma função desgastante que exigia uma resposta precisa com relação às máquinas e engrenagens, a todo momento; podendo comprometer de forma significativa a saúde do trabalhador e a própria função.

Esses trabalhadores desejavam, como todo profissional, um reconhecimento e respeito que estava além de um bonito traje, representação de uma aparência que era exigida pela empresa; queriam manter suas famílias, suas vidas e viver com dignidade. E,

²⁴⁵Recurso Criminal nº 2162, de 1936, Parte da sentença do juiz Manoel Anísio Jobim. Arquivo do TJAM.

²⁴⁶Apelação Criminal N^o 2187, de 1936, entendimento do Juiz sobre o relato das testemunhas – Arquivo do IGHA.

no decorrer de sua trajetória profissional, buscavam melhorias, mesmo que diante de embates travados com seus empregadores. Então, organizaram-se em sindicatos para reivindicar seus direitos, benefícios e melhorias para a classe e suas famílias. Sendo assim, no próximo tópico trataremos de apresentar pontos entre avanços e recuos dos motorneiros e seus pares, mostrando assim sua participação na luta de trabalhadores por condições que consideravam justas e dignas.

3.2 Greves e paralisações: as lutas da categoria em busca de dias melhores.

Ser um trabalhador “livre”, até hoje, suscita muitas questões e reflexões, pois o mesmo é preso a horário, determinações internas e certas intransigências que, muitas vezes, vem em forma de oposição. A ordem dessa modalidade de trabalho capitalista impõe a exploração nas formas e meios de produção. No entanto, o trabalhador, ao se resignificar, percebe a importância de sua força produtiva, assim como a necessidade de reconhecimento e retorno por um bom desempenho da sua atividade – tem direito a ter direitos. Portanto, a partir dos vários lugares de negação e resistência, Chalhoub afirma que:

[...]há muito tempo tornou-se comum considerar que criticar ou resistir à exploração imposta pelas relações de trabalho deveriam ser atitudes desenvolvidas em lugares oficialmente reconhecidos como espaços do fazer político, tais como o partido, o sindicato e os mais diferentes tipos de associações...uma mudança de ponto de vista e de concepção de política podem possibilitar a descoberta de outros espaços de negação e de resistência às relações de trabalho, a partir da recuperação de experiências nas quais se via, até então, apenas folclore ou alienação²⁴⁷.

Traremos à tona uma discussão levantada por Thompson, na obra “*Miséria da Teoria*”, que coloca a experiência como prática indispensável em relação ao trabalho. Ele propõe que “a experiência surge espontaneamente no ser social, mas não surge sem pensamento. Surge porque homens e mulheres (e não apenas filósofos) são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e ao seu mundo²⁴⁸”. Essa é uma teoria vivenciada pelos trabalhadores e em Manaus não seria diferente, tanto que, aos poucos, começam a se descortinar pontos da historiografia regional no que tange às experiências dos trabalhadores encontradas nas fontes.

²⁴⁷CHALHOUB, Sidney. Trabalhadores: classes perigosas. São Paulo: Associação Cultural do Arquivo Edgard Leuenroth, 1990, Pág. 23.

²⁴⁸THOMPSON, Edward Palmer. A Miséria da Teoria ou um planetário de erros. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, Pág. 16.

Os trabalhadores da *Manaós Tramways*, atuantes em uma empresa genuinamente inglesa, formavam um quadro funcional entre nacionais e estrangeiros. Interessante frisar que não encontramos os ingleses atuando no setor operacional do tráfego, a não ser no de infraestrutura e manutenção de engenharia, assim como na área burocrática. As funções, dentro da companhia, sendo as mais variadas, não foram impeditivo para que essa massa de trabalhadores unissem-se dando início desde a partir da fundação de uma sociedade beneficente até posteriormente criarem o sindicato conhecido como “Sindicato de Tração, Força e Luz” – Anexo XII; em prol do benefício desses trabalhadores e suas famílias. Segundo Boris Fausto, “o avanço da economia capitalista de exportação gerou assim diretamente as condições para que se construísse um núcleo de trabalhadores no setor de serviços²⁴⁹”. Ainda assim, a cidade de Manaus, com esses “trabalhadores dos serviços”, reunia o mínimo necessário para a revelação de uma classe operária. A maior intensidade nos contatos, a exploração do trabalhador, a inserção de trabalhadores estrangeiros, assim como as ideologias revolucionárias, desencadearam a participação efetiva de sindicatos e trabalhadores na luta por seus direitos.

O motivo da criação desse Sindicato provavelmente era amparar o trabalhador nas questões referentes a seus direitos e deveres, como porta voz da parte do operário; dirimindo conflitos e tensões, prezando pelo bom entendimento entre patrões e empregados. Em busca do Sindicato não encontramos indícios de documentação de expediente ou externa que nos apontasse para os trabalhadores filiados; apenas as informações fornecidas através de jornais em momentos pontuais de chamada ou quando citados nas greves. Segundo Artur Vitorino, as associações surgem como um subsídio nas intempéries diárias vividas por alguns do grupo. No estudo feito com os tipógrafos, ele reforça essa prática comum a classes distintas ao afirmar:

Essas organizações operárias tinham o objetivo expresso de fornecer a seus membros pequenas importâncias em caso de doença, desemprego ou invalidez; ou custear enterros e garantir uma pequena pensão à família dos que faleciam bem pobres. Esse tipo de proteção mutualista vai desembocar no tipo de serviço que, hoje, nós denominamos de instituição de seguridade social²⁵⁰.

Cabe ressaltar que os trabalhadores interagiam em coesão na luta por melhores condições de trabalho e vida. Esses trabalhadores da cidade tinham conhecimento dos

²⁴⁹FAUSTO, Boris. Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920), 4. ed. São Paulo: Difel, 1986, Pág. 13.

²⁵⁰ARTUR JOSÉ RENDA VITORINO. Os Sonhos dos Tipógrafos na Corte Imperial Brasileira. In: BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre. Culturas de classe: Identidade e diversidade na formação do operariado. São Paulo: Unicamp, 2004. p. 167-203.

seus direitos e por eles lutavam, manifestando-se politicamente. Nacionais ou estrangeiros, eles se uniam quando se tratava de salário ou atos contra seus pares, em busca de reparação a favor da classe. Na cidade de Manaus, aconteceram momentos de tensão através de greves ou paralisações de motorneiros e condutores que se uniam por um bem comum; era muito natural essa aproximação, pois trabalhavam diariamente em duplas que se formavam. Era prática comum um trabalhador ir à defesa do outro em várias situações; sendo algumas vezes mal-vistos pela própria empresa, que colocava a postos fiscais, provavelmente no sentido de controlá-los. Muitas vezes, essas tensões acabavam na delegacia até o momento em que as dissensões voltassem ao eixo.

Dentro do aspecto das manifestações vindas de motorneiros e condutores de bondes, era mais recorrente o acontecimento das paralisações, que poderiam a princípio ter como estopim alguma divergência entre eles e os seus superiores imediatos ou reajuste salarial. Visto que o trabalho era cobrado de uma forma extenuante, os salários caminhavam sempre em desacordo com as exigências e os direitos, na maioria das vezes, aconteciam de forma unilateral. Sendo assim, era natural que, em um dado momento, as reivindicações dos trabalhadores viessem à tona, afetando a dinâmica da cidade como um todo. É importante lembrar que nesta trajetória os motorneiros não se davam por derrotados, assim entre pequenos avanços ou recuos se mostraram uma classe ativa na cidade, com práticas peculiares e geralmente participando como um grupo isolado nas suas reivindicações. A partir de uma identidade reconhecida, e necessidades iminentes do tipo aumento salariais, levando a um reconhecimento da importância de sua profissão, seguida de maior valorização.

O entendimento da pesquisa vem em um momento em que as questões trabalhistas começam a surgir como demanda dos trabalhadores. O Amazonas como um dos estados que recebe intervenção por mais de uma década, passa por uma administração hierárquica em que tudo passava antes pelo Governo Federal. As negociações e reivindicações salariais da *Tramways* eram determinadas por decreto do governo a partir de 1930; mesmo que ainda estivessem sob o registro da concessionária inglesa. Ainda assim, diante de outros trabalhadores, os motorneiros e condutores eram um grupo menos combativo que outras categorias. Nos apontamentos de Santos, Elizabeth Von der Weid coloca, por vezes, certo distanciamento na luta de motorneiros e condutores, pois, segundo ela, diante da combatividade de outras categorias, os motorneiros “estavam no polo oposto. Sua participação nas greves e movimentos operários foi reduzida”. Em sua pesquisa,

apresenta como explicação para esta peculiaridade: estabilidade, amparo a saúde, oferta crescente de empregos, salários melhores, etc²⁵¹.

De outro lado, havia uma eterna insatisfação vinda dos consumidores e da própria empresa, ao assumir uma postura de vigilância e desconfiança dos seus empregados – sendo considerado exemplo, aquele que agisse conforme as determinações da empresa. As queixas sobre tratamento oferecido aos consumidores eram frequentes, com reclamações referentes: a questões como excesso de velocidade, não parar nos pontos, falta de troco, deselegância no tratamento com os passageiros, etc. Tais queixas geravam a alegação de um possível descaso da companhia para com seus consumidores em relação aos serviços prestados. Ciente dessas denúncias, a *Manaós Tramways* procurava assegurar a prestação de serviços sem maiores intercorrências; o fiscal era o superior imediato ao qual cabia promover a ordem e o bom trabalho, porém por vezes como não eram muito amistosos poderia haver excessos de ambos os lados, o que causava muitas rugas na relação fiscal X motorneiro (e/ou condutor).

Diante da busca incessante pelo lucro, percebemos que o capitalismo avança como um símbolo de escravização e aprisionamento do trabalhador ao novo sistema. Chalhoub corrobora com essa afirmação pontuando que agora o homem livre é o alimento da máquina chamada Capitalismo uma vez que “este homem livre – leia-se “livre” da propriedade dos meios de produção, isto é, despossuído – que será a figura essencial da formação do mercado capitalista de trabalho assalariado²⁵²”. A saída recente de uma tradição escravocrata, a iminente mudança nas relações de trabalho e dos modos de vida da urbe mostrou que o século que se iniciou veio incumbido de trazer um ajuste estratégico para manter um sistema econômico pujante e bem delineado, mesmo que disso dependessem mudanças drásticas, principalmente no que se referia à ideologia do progresso, onde associa a ideia do novo à civilização como referência da modernidade. De acordo com Sidney Chalhoub:

Se não era mais viável acorrentar o produtor ao local de trabalho, ainda restava imputar-lhe a possibilidade de não estar regularmente naquele lugar. Daí o porquê, em nosso século, de a questão da manutenção da “ordem” ser conhecida como algo pertencente ao poder público e suas instituições específicas de controle – polícia, carteira de identidade, carteira de trabalho, etc. Nenhum desses elementos estava no cerne da

²⁵¹ Apud João Marcelo Santos págs. 138 e 139

²⁵² CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano da belle époque dos trabalhadores no Rio de Janeiro. 2. ed., Campinas: Editora da Unicamp, 2001, pág. 46.

política de domínio dos trabalhadores na escravidão; na verdade, até 1871, não existia sequer algum registro geral de trabalhadores²⁵³.

De fato, o trabalhador em certos momentos se sentia isolado e constrangido pelos bombardeios da empresa, do governo, jornais e até mesmo do consumidor. Uma empresa de grande porte e volume de trabalhadores como a *Manaós Tramways* apoiava-se de regras internas para buscar a eficácia nos processos e um controle dos seus subordinados; sempre com excesso de vigilância nas várias funções distribuídas. De fato, quanto ao regulamento interno não conseguimos identificá-lo, porém, em um dos processos citado anteriormente, temos a confirmação de sua existência. Um indício de sua existência foi encontrado na apelação Criminal nº 2574, em que houve a colisão entre dois bondes, em que Clarindo Garibaldi Pereira, réu da ação, recebe uma atenuante pelo que estava escrito no regulamento interno. O teor da afirmação era o seguinte:

Ademais, os motoristas não deliberam exclusivamente por si, ao seu mérito alvendirio, por isso que, ex-vi do art. 14 do Regulamento do pessoal do tráfego da “*Manaós Tramways*”, obedecem às ordens dos condutores. Consequentemente, si o réu não aguarda o outro bonde, não o fez de moto-próprio, mas por determinação do condutor a cujas ordens se encontrava e, neste caso, não é justo reconhecer a sua culpa²⁵⁴.

A afirmação acima sugere que, apesar de o motorista supostamente ter o comando da direção, nem todas as deliberações eram decididas individualmente. Constava no processo acima que, no artigo quatorze do regulamento interno da empresa, em que a decisão do controle do tempo no avançar ou recuar, viria dos comandos do condutor. Ficando, assim, os erros e acertos das viagens por conta e risco de motoneiro e do condutor; o que em algum momento poderia ser esse regulamento um desencadeador de dúvidas, pois a princípio a lei do tráfego atribuía qualquer ato ao motorista que estava na direção do veículo.

No que diz respeito às greves, podiam ser iniciadas em represália a algum posicionamento da empresa em prejuízo a algum trabalhador, ou mesmo, de todos. E elas não passavam despercebidas da imprensa, que trazia desde especulações até a cobertura das efetivas greves e paralizações. No dia 11 de abril de 1933, o *Jornal do Commercio* publicou uma nota chamada “O caso do dia”, em que a notícia era de especulações sobre uma provável greve de condutores e motoneiros em virtude da dispensa do condutor de chapa dezoito. O mesmo fora exonerado segundo a companhia por ato dito delituoso, provavelmente com referência as férias de cada dia. Diante do fato, houve protesto dos

²⁵³CHALHOUB, Sidney. **Classes perigosas**. São Paulo: Unicamp: associação Cultural Edgar Leuenroth/IFCH, 1990. 6 v/ Revista Trabalhadores, pág. 7.

²⁵⁴ Apelação Criminal nº 2574. Réu Clarindo Garibaldi; Pág. 276.

companheiros, que foram amparados pelo sindicato chegando até a Federação Trabalhista, que deliberou por constituir uma assembleia. O jornal afirma que, em plena assembleia, na sede da Federação, o delegado de polícia pediu a palavra em busca de recuperar a paz e a ordem, atributos de sua função. Querendo normalizar os serviços na cidade, expõe o seguinte:

Disse que, no seu modo de pensar, seria ineficaz a paralização dos serviços, pois isso se tornaria unicamente prejudicial a colectividade, inclusive das próprias famílias dos que participassem da greve. Faz-lhes ver que, além disso havendo muita gente por ahi sem trabalho, uma vez que eles abandonassem o serviço, esses que carecem de emprego para manter a subsistência, imediatamente apresentaria para o trabalho e a polícia não poderia deixar de garanti-los²⁵⁵.

A fala do delegado indicou uma tentativa de convencimento por meio da emoção dos grevistas, sugerindo a volta às funções, envolvendo as famílias dos envolvidos ao tratar de coletividade. Ao mesmo tempo em que, sutilmente, avisa que existem outros interessados em trabalhar e que os mesmos terão a garantia de fazê-lo com o apoio da polícia, sugestionando uma ameaça velada. Demonstrou que se continuassem seriam substituídos por outros trabalhadores, e que, na verdade, o emprego faria falta para eles. Provavelmente, a substituição citada pelo delegado remete aos reservas, que de alguma maneira cobriam as horas dos efetivos. Todas as ponderações do delegado visavam exclusividade a manutenção da ordem pública certamente. E realmente o aparte do delegado teve um grande peso junto a Federação, sendo a proposta rejeitada e ainda colocando o condutor em vistas de um inquérito rigoroso, com prosseguimento e chamada das partes.

Diante das tensões que as pessoas da cidade vivem no seu dia a dia, é possível sim, em algum momento, o descontrole do trabalhador, tendo em vista os picos críticos no decorrer do trabalho. Assim, ocorreu em meados de setembro de 1937, quando o motorista Onofre Dias de Menezes, presidente do Sindicato de Tração, Força e Luz promove uma tentativa de greve por conta da prisão de dois companheiros de trabalho. O fato é que, em uma viagem no bonde linha de Flores, o condutor Raimundo Calheiro do Nascimento percebeu que um passageiro estava sem gravata. O condutor interpelou o passageiro pedindo que o mesmo colocasse a gravata. A negativa do passageiro iniciou uma discussão e transformou-se em luta corporal dentro do bonde. O motoneiro Marcos Monteiro, em favor do companheiro largou a direção do veículo e tomou parte da briga.

²⁵⁵Jornal do Commercio Nota O caso do dia em 11 e abril de 1933 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/40145 . Visitado em 15/07/2018.

Ambos foram recolhidos ao xadrez e o passageiro ficou bem maltratado na face²⁵⁶. Não se sabe ao certo o que motivou a luta, porém estar vestido de maneira “adequada” para aquele tempo era uma exigência social e certamente da empresa. Moacir Andrade afirma que “até 1939, com o advento da Segunda Guerra, só podiam sentar nos bancos dos bondes quem tivesse gravata e paletó²⁵⁷”. Por outro lado, o código de postura tratava das regras e comportamento desses trabalhadores no título “Serviços de viação e veículos”. Trazendo no artigo 213 as obrigações para os condutores de veículos, constando no inciso 18 o seguinte: “Tratar com polidez e atenciosa deferência aos passageiros, evitando toda e qualquer alteração com os mesmos, e conduzi-los aos logares de seus destinos, sem atraso proposital da viagem²⁵⁸”.

Dentre as determinações estipuladas pela empresa, que o funcionário deveria seguir à risca, podemos citar a exigência de uma boa apresentação do passageiro para viajar de bonde, partindo de uma regra da empresa. O que percebemos é que, diante da recusa do passageiro de cumprir a exigência do traje, inicia-se toda uma querela, que o condutor ao tentar que se cumpra a regra acaba em uma luta corporal, sendo prejudicados os trabalhadores, que recebem o apoio do Sindicato, mas em nenhum momento o da empresa.

A greve foi contida pelas ameaças feitas pelo chefe de polícia, Dr. Ruy Araújo, amparado pelas autoridades políticas e sociais, que estavam devidamente aparelhados, caso tivessem que entrar em ação contra os possíveis grevistas. Uma coação do Estado, impedindo o trabalhador de se manifestar. Ainda sobre as providencias, o chefe de polícia tratou de chamar o motorista Onofre Dias a comparecer a delegacia. Esse chamado veio em decorrência do seguinte fato:

Precisamente as quatorze horas os bondes logo que chegaram a praça Oswaldo Cruz, não mais prosseguiram em consequência da instigação de Onofre Dias de Medeiros, aos companheiros motoristas e condutores. Com isso ficou paralisado cerca de uma hora e meia o tráfego dos bondes²⁵⁹.

Onofre compareceu junto aos companheiros motoneiros e condutores. Lá, mesmo na chefatura, recebeu voz de prisão. Da mesma forma, o chefe de polícia determinou a volta imediata ao trabalho daqueles que acompanharam o líder, sugerindo ordem e

²⁵⁶ Jornal do Comercio Nota: Tentativa de greve de condutores e motoneiros da ManaósTramways. Sábado 18 de dezembro de 1937 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/41191 Visitado em 01/10/2018.

²⁵⁷ ANDRADE, Moacir. Manaus: Ruas, fachadas e varandas. Manaus: Humberto Calderaro, 1984, Pág. 166

²⁵⁸ Código de Postura de 1920, Pág. 58. Essas leis tiveram vigor até fins da década de 1930.

²⁵⁹ Jornal do Comercio Nota: Tentativa de greve de condutores e motoneiros da ManaósTramways. Sábado 18 de dezembro de 1937 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/41191 Visitado em 01/10/2018.

respeito, sob a ameaça de, pelos dispositivos em vigor, estarem sujeitos a mesma pena de detenção. Eles retornaram ao trabalho, assumindo seus bondes, e logo o tráfego foi estabelecendo-se de forma normal.

No dia seguinte, o *Jornal do Commercio* anuncia o afastamento de Onofre do Sindicato na nota: Foi excluído do quadro do Sindicato. Sendo o mesmo impedido de sua liberdade, ao ser considerado sujeito de periculosidade a sociedade. Provavelmente, esse desligamento se deu após o rigoroso inquérito aberto, sendo enviado em ofício para a inspetoria regional do Ministério do Trabalho, assim como para a *Manaós Tramways*:

Havendo a inspetoria regional do trabalho recebido comunicação da delegacia de segurança política e social, em officio de hontem datado, que se acha preso incomunicável, Onofre Dias de Moraes, presidente do Sindicato dos empregados em Tração, força e luz, de Manaos, como elemento perigoso a ordem social, contra quem está instaurado inquérito para apurar as suas atividades nocivas praticadas no seio de sua classe determinou a diretoria desse Sindicato, de acordo com as ordens existentes , que fosse dito Onofre Dias Moraes excluído do quadro de sócios²⁶⁰.

Através da nota feita pelo jornal, percebemos que Onofre permaneceu só na tentativa de retirar os companheiros da detenção; não se sabe como ficaram esses trabalhadores. Todos retornaram as suas atividades e o presidente do sindicato foi detido na chefatura, provavelmente como prevenção, na expectativa de conter o movimento sem que tomasse maiores proporções. A estratégia de instaurar um inquérito, de antemão sugestionou uma má índole para Onofre; ademais, a própria classe o excluiu do quadro dos sócios do sindicato. Isso comprova um sistema de dominação sobre o trabalhador seja do Estado ou da empresa.

Em 19 de setembro de 1945, a chamada do *Jornal do Comercio* “Trabalhadores entrarão em greve!” e em destaque seguido do subtítulo “Na ‘Tramways’ esse movimento”. A notícia girava em torno de uma fonte não identificada que afirmava que os empregados da citada companhia entrariam em greve caso não fosse atendida a solicitação de aumento salarial, colocando ainda que a população deveria pagar dez centavos a mais nas tarifas para fechar essa conta. Sem notícias sobre o comando da greve, o jornal ainda na mesma nota sugere um caos na locomoção dos passageiros e na dinâmica da cidade quando diz:

Esse movimento, caso venha a entrar em execução será feito ao que nos informam, de um modo o mais rigoroso possível, paralisando o trânsito não somente para o perímetro urbano como também para os pontos mais

²⁶⁰Jornal do Comercio Nota: Foi excluído do quadro do Sindicato. Domingo 19 de dezembro de 1937 http://memoria.bn.br/docreader/170054_01/41195 Visitado em 01/10/2018.

afastados da cidade, onde há moradores necessitados, mas que nunca, de formas de condução que lhes alivie as caminhadas²⁶¹.

O Dr. Ruy Araújo, secretário do Estado, ao ser interpelado sobre o aumento das tarifas diz que “...foi, em princípios de agosto, decretado por um despacho da Interventoria Federal, conforme determina a lei recentemente promulgada pelo presidente Getúlio Vargas²⁶²”. O descaso quanto ao cumprimento da lei teve, em contrapartida, a paralização das atividades que começou dia 20 de setembro pela manhã e finalizou dia 22 de setembro ainda à noite. No dia 22 de setembro, o Jornal do Comércio lança a nota: A partir de amanhã, será a 30 centavos a passagem nos bondes! Essa nota foi divulgada e, antes mesmo do que se esperava, a greve dos motoristas e condutores cessou. A notícia dizia respeito à rápida solicitação de Álvaro Maia junto ao Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica para a concessão do reajuste nas tarifas de bondes para haver o repasse pleiteado pelos motoneiros e condutores. E apesar do jornal colocar que “...para solucionar a greve em que se encontravam os empregados do tráfego da “Manaus Tramways” vindo ao encontro dos interesses de nossa população²⁶³” percebemos que quem deveria custear o reajuste salarial dos trabalhadores seria a própria população; assim o Governo ganhou o mérito sem desembolsar nenhum centavo para arcar com esse reajuste. A própria empresa se disse impossibilitada de retirar de seus cofres o reajuste dos trabalhadores, dependendo para isso do aumento das passagens. O prejuízo voltava-se para as classes mais populares que necessitavam do transporte para o deslocamento ao trabalho, e que, desde a chegada da modernização, foram gradualmente encaminhados compulsoriamente, pelas regras do código de postura, para os subúrbios. Infelizmente, observamos que a cada paralização dos motoneiros e condutores o prejuízo não era só da empresa, mas do Estado, comércio, trabalhadores, ou seja, da economia como um todo. De fato, qualquer reajuste ou abono salarial provavelmente teria uma interferência direta nos valores das passagens, afetando de forma direta o consumidor dos serviços. O interesse de intervir do Estado, em grande medida, seria apenas pelo controle e a ordem da cidade.

Veja que, em uma empresa com um grande porte como a *Tramways*, ficava bem mais complicada a resolução de demandas e conflitos que partem dos subalternos. O

²⁶¹ Jornal do Comercio nota: Na “Tramways” esse movimento. Quarta-feira 19 de setembro de 1945 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/148243. Visitado em 12 de setembro de 2018.

²⁶² Jornal do Comércio. Nota: Ainda se acha paralisado o tráfego de bondes! Sexta-feira 21 de setembro de 1945 http://memoria.bn.br/docreader/170054_01/148253 . Visitado em 12 de setembro de 2018.

²⁶³ Jornal do Comercio 22 de setembro de 1945. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/148257 Visitado em 03/09/2018

funcionário que respondia pela empresa, ainda aguardava uma assinatura de seu superior para que os trâmites do reajuste acontecessem. Chalhoub corrobora com a dificuldade na comunicação entre empresa de grande porte e seus subalternos ao afirmar que “a maior hierarquização aumenta a distância entre os patrões e os empregados mais subalternos, criando uma camada intermediária de funcionários privilegiados que não é bem-vista pelos funcionários inferiores²⁶⁴”.

O Sindicato da classe ganhou força e começou a se organizar, amparando-se juridicamente nos decretos estabelecidos pelo Governo Federal. Então, em janeiro de 1946, houve outro reajuste nas passagens a partir da notícia “Espera-se hoje a solução do abono dos empregados da ‘Manaus Tramways’”, então os trabalhadores declararam uma greve pacífica, aguardando o posicionamento de Igrejas Lopes, contador da companhia, sobre o abono de R\$ 400,00 cruzeiros, para compor o salário dos trabalhadores, concedido pelo Ministro do Trabalho em atenção às justas reivindicações dos empregados. O abono contava justamente com o acréscimo de R\$ 0,10 nas passagens dos consumidores, conforme decreto Federal para a majoração dos salários da companhia. A empresa alegou não ter dinheiro suficiente em seus cofres para realizar o pagamento, sendo uma justificativa recorrente. Desta forma, a interventoria federal se propôs um empréstimo para a companhia no sentido de ver cumprido o decreto para o abono²⁶⁵. Percebemos nessa notícia que a cúpula da empresa já não tem o interesse em solucionar as questões primordiais da prestação de serviços, que atendem de uma forma direta o interesse geral da sociedade amazonense.

No entanto, o jornal continuava buscando informações das partes e no dia 10 de janeiro e, dois dias depois da pressão feita pelos trabalhadores, foi efetivado o pagamento do abono. Com a informação que um dia antes houve a reunião da interventoria, da empresa e alguns representantes dos trabalhadores. Sendo que a primeira adiantou o R\$ 100.000,00 cruzeiros, já por conta do débito com a empresa, o que foi suficiente para que o abono saísse no dia seguinte à reunião. E, de fato com, o subtítulo em negrito “Vitoriosa a pretensão dos trabalhadores da Manaus Tramways – o pagamento será iniciado hoje²⁶⁶”

²⁶⁴CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008, 2ª reimpressão da 2ª ed., 2001, Pág. 125.

²⁶⁵Jornal do Comercio Nota: “Espera-se hoje a solução do abono dos empregados da ‘Manaus Tramways’”. Terça-feira 8 de janeiro de 1946. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/148789 Visitado em 01/10/2018

²⁶⁶ Jornal do Comércio nota: autorizado a aumento do abono aos seus servidores. Quinta-feira 10 de janeiro de 1946. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/148794 Visitado em 02/10/2018

foi um ganho de direito para a classe. E que posteriormente veio em forma de agradecimento público aos representantes do estado com a seguinte nota:

Em nome de seus companheiros de trabalho esteve ontem em nossa redação, uma comissão composta de motoristas, condutores e demais funcionários da Manaus Tramways, a qual nos solicitou transmitíssemos os seus sinceros agradecimentos ao sr. desembargador Stanislau Afonso, interventor federal, ao dr. chefe de Policia do Estado e as demais autoridades estaduais, pelo interessado apoio que lhes foi prestado para resolver o caso de concessão do abono que há muito vinham pleiteando da companhia inglesa e que graças a esforços daquelas autoridades teve solução satisfatória²⁶⁷.

Uma profissão propensa a riscos iminentes, mas de extrema importância para o dia a dia das pessoas. E como não dizer que o motoneiro podia ser vítima no seu próprio trabalho. Sabemos que a profissão tem um grau de periculosidade para acidentes de trabalho, e pode ser insalubre para a saúde física e mental. Os acidentes envolvendo o trabalhador aconteciam, porém não sabemos até que ponto eles eram devidamente assistidos. Em relação à saúde do trabalhador, que era um dos requisitos de anotação na carteira de habilitação, e o que os mantinha ou retirava da atividade diária, os motoneiros passavam muitas horas em pé sujeitos às mudanças do tempo, visto que o veículo era aberto. Um trabalho extenuante, que em certa medida poderia comprometer a saúde do operário. Santos corrobora com essa afirmação ao apontar:

Se as condições de trabalho na indústria nunca foram as mais adequadas para o conjunto dos trabalhadores, no transporte urbano não era diferente. Os motoneiros guiavam o bonde em pé, na parte frontal do veículo. A rotina de trabalho iniciava-se nas primeiras horas da manhã e encerrava-se depois da meia noite, podendo chegar a 10 horas diárias, com pausa para o almoço e pequenos intervalos nas estações ou nas paradas de final de linha. Após cumprir a jornada de trabalho, o motoneiro titular era substituído por um reserva em prontidão, para completar o turno²⁶⁸.

Lembrando que a atenção era indispensável para que o motoneiro finalizasse sua rota sem intercorrências, dependendo de sua integridade física para o desempenho do trabalho. Ao serem acometidos de acidentes no desenvolver de suas funções, mesmo antes do início ou após o término da rota, já poderiam comprometer sua renda. Percebemos na

²⁶⁷ Jornal do Comercio nota: Agradecimento do pessoal da Tramways. Sábado 12 de janeiro de 1946. http://memoria.bn.br/docreader/170054_01/148802 Visitado em 02/10/2018

²⁶⁸SANTOS, João Marcelo Pereira dos.Os operários de bonde: trabalho,violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, vol.2, n.3, janeiro-julho de 2010, Pág. 108-109.

pesquisa que a princípio os acidentes de trabalho²⁶⁹ eram noticiados de forma individual. Já na década de 1930, na maioria das vezes, apareciam em uma nota apenas com o nome dos acidentados. Em seguida, apontaremos algumas possíveis situações que se tornavam acidentes de trabalho.

Não é muito difícil deduzir que uma nova tecnologia, uma máquina, mesmo que manipulada pelo homem, estaria sujeita a algumas intercorrências desde seu início. Ao vasculhar os acidentes de trabalho, mesmo em anos anteriores, pudemos ver que sempre aconteceram, como o caso noticiado em 14 de julho de 1910; quando dois bondes se chocaram, ambos em direções opostas, guiados por José Barbosa Lima, de chapa 31, e Boaventura Antônio de Souza, chapa 30. Além dos passageiros, o motorneiro de chapa 30 teve ferimentos na região frontal direita, assim como a perna esquerda fraturada. Para fatos desta natureza logicamente era necessário um amparo para o trabalhador para cumprir o restabelecimento em casa²⁷⁰.

Ainda sobre acidentes que causam danos permanentes, encontramos no *Jornal do Commercio*, em 1925, a nota: “Bond contra bond – Os feridos foram gente de casa”. A referida nota registra um choque entre bondes que resultou na perda do polegar da mão direita do motorneiro do bonde trinta e dois, chamado José Fernandes e o condutor Anísio Pereira Lima, com pequenos ferimentos no rosto. Uma nota sem muitas proporções para o noticiário, porém que causou um dano irreparável para o motorista, que não se sabe se foi indenizado ou os cuidados e direitos dados a esse trabalhador²⁷¹.

Já em 1942, encontramos na nota “Acidentes” a ocorrência em que o condutor ao passar do bonde para o reboque cai entre os dois com um forte baque nas costas. Seu nome era Walfredo Oliveira, empregado da *Manaós Tramways* de chapa cem. O mesmo foi conduzido à Santa Casa para atendimento²⁷². Nestes casos, observamos que o

²⁶⁹ Em 1919 institui-se um decreto sobre acidentes de trabalho e no artigo 3º sobre quem teria direito a indenização em caso de acidente. Segue como consta: Art. 3º São considerados operários, para o efeito da indenização, todos os indivíduos, de qualquer sexo, maiores ou menores, uma vez que trabalhem por conta de outrem nos seguintes serviços: construções, reparações e demolições de qualquer natureza, como de prédios, pontes, estradas de ferro e de rodagem, linhas de tramways electricos, rêdes de esgotos, de iluminação, telegraphicas e telephonicas, bem como na conservação de todas essas construções; de transporte carga e descarga; e nos estabelecimentos industriaes e nos trabalhos agricolas em que se empreguem motores inanimados. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3724-15-janeiro-1919-571001-publicacaooriginal-94096-pl.html> Visitado em 20/09/2018.

²⁷⁰ Jornal do Comercio nota: Um desastre. Terça-feira 13 de junho de 1910. http://memoria.bn.br/docreader/170054_01/8854 Visitado em 12/09/2018.

²⁷¹ Jornal do Comercio nota: Bond contra Bond. Quarta-feira 1º de 1925. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/33229 . Visitado em 12/09/2018.

²⁷² Jornal do Comercio nota: Acidentes. Sexta-feira 24 de julho de 1942. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/43557 Visitado em 12/09/2018.

instrumento de trabalho, muitas vezes, voltava-se como uma arma contra o próprio trabalhador.

Mesmo sendo um assalariado, o *status* dado ao motorneiro, nem sempre condizia com a sua situação de vida, tendo que se manter com os aluguéis altos das proximidades do centro, assim como com o custo de vida da cidade. Thiago de Mello conta que, na manhã de Sete de Setembro, após a parada cívica, de repente, o bonde parou na estrada da Cachoeirinha, e então o motorneiro desceu correndo até uma casinha de palha e madeira. Num primeiro momento, houve a reclamação dos passageiros, mas Mello e alguns colegas decidiram ir até a casa e depararam com a esposa do motorneiro muito debilitada por uma doença; desta forma Mello afirma vira “A mulher do motorneiro estendida numa rede, pele e ossos convulsivamente dava golfadas de sangue no chão. O bonde entregou a cabocla na Santa Casa, levada pelos ginasianos²⁷³”.

O Amazonas, por ser um estado com uma economia predominantemente primária, construiu sua classe operária através dos trabalhadores ligados ao setor de serviços na urbe, a princípio especificamente na cidade de Manaus, visto que as distâncias e o pouco contato entre os trabalhadores do extrativismo impediam uma aproximação ideológica. Eram esses trabalhadores da urbe, principalmente os de serviços, que começaram os primeiros movimentos em defesa de direitos. Ainda que fossem poucas as fabricas de beneficiamento de matéria-prima, que surgiram como estratégia de manter uma economia viva no circuito de exportação – inclusive no manejo com outros produtos do extrativismo, além da borracha – esses operários vem para aumentar esse grupo de trabalhadores. No entanto, as transformações sociais que foram inerentes ao novo sistema que regia as leis do mercado continuavam com uma estratégia de dominação. Segundo Chalhoub:

A imersão do trabalhador previamente expropriado nas leis do mercado de trabalho assalariado passa por dois movimentos essenciais, simultâneos e não excludentes: a construção de uma nova ideologia do trabalho e a vigilância e repressão contínuas exercidas pelas autoridades policiais e judiciárias²⁷⁴.

Os motorneiros juntos com seus companheiros condutores fizeram sua trajetória de lutas através de uma leitura própria em que, em grande medida, foram atores sociais de sua própria história. Muitas vezes, as paralizações no trabalho em busca de direitos,

²⁷³ MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983, Pág.107.

²⁷⁴ CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008, 2ª reimpressão da 2ª ed., 2001, Pág. 47.

era a única forma de serem atendidos, e com estratégias avançavam, ganharam força e na realidade entendiam o seu verdadeiro valor dentro da sociologia da cidade.

3.3 Olhares sobre o motorneiro

A partir desse tópico, apontamos, por vários olhares, a impressão que esses motorneiros causavam para terceiros, seja como profissionais ou como cidadãos comuns. Os relatos e reclamações nos jornais, rixas entre os passageiros e motorneiros, a visão dos memorialistas sobre esse trabalhador no contexto da urbe, entre outros. Detalhes peculiares que apontavam em diferentes situações um mocinho ou vilão. As intercorrências envolvendo esse trabalhador, diferentemente dos que acontecia no interior das fábricas, se passavam nas vias públicas sendo de conhecimento da sociedade e envolvendo pessoas comuns.

Muitas vezes, as viagens normais do bonde, mesmo que demoradas, poderiam se tornar alegres e divertidas. Nos trajetos da cidade aos subúrbios – e vice-versa – a qualquer momento poderia haver risadas de um incidente sem importância, o que era uma distração para os passageiros. Thiago de Mello lembra que, nos dias festivos, havia gratuidade para estudantes em um bonde para passear. Sendo assim, “durante horas os ginásianos (às vezes até as normalistas, mas em outro veículo) varavam as ruas da cidade tirando cantorias. Alguns motorneiros gostavam de cantar, tiravam as modinhas²⁷⁵”. Com isso, observamos que alguns motorneiros despertavam a simpatia e amizade dos passageiros.

A imprensa, sempre em busca de vendas para seus periódicos, tratava de supervalorizar as tragédias que ocorriam a cada acidente na cidade; assim como os dramas pessoais, que acabavam nas páginas policiais. Eram comuns queixas contra a *Tramways* e também em particular contra seus motorneiros. A maioria das reclamações girava em torno do estado dos veículos, do aumento das passagens e da velocidade que era desenvolvida pelo motorneiro. Cobriam também as paralisações e greves da categoria em detalhes, buscando os diversos posicionamentos. Desta forma, Paulo Terra, que em sua pesquisa sobre transportes de carroceiros e cocheiros no Rio de Janeiro, afirma que, muitas vezes, “passageiros e empregados das companhias de transporte estiveram de

²⁷⁵ MELLO, Thiago de. *Manaus amor e memória*. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983, Pág. 107.

lados opostos²⁷⁶” porque o segundo sempre foi visto como uma personificação da empresa, que desejavam atingir.

Os motoristas também vivenciaram seus dramas pessoais em seus relacionamentos, por certas vezes, conturbados. Encontramos notas em jornais de crimes passionais, ou ainda querelas entre vizinhos. E por manterem uma apresentação impecável e certo *status* com relação aos trabalhadores informais, destacavam-se como assalariados com certa estabilidade, com um uniforme similar ao de um militar, despertando o interesse de algumas moças entre uma viagem e outra. Do envolvimento amoroso de alguns motorneiros, encontramos processos com a acusação de defloramento – na época um crime em que a mulher cedia aos encantos do namorado e consentia a conjunção carnal. De fato havia reparo para o crime cometido; sendo este o casamento e, em caso contrário, a prisão. Os jornais geralmente cobriam as tragédias passionais com bastante drama e apelo emocional.

Os motorneiros fora do trabalho levavam uma rotina como qualquer morador das cidades. Esses homens com uma postura e trajes apresentáveis, assalariados, tinham motivos que muito os diferenciavam de outros trabalhadores, o que provavelmente atraía as mulheres. Mas como eram trabalhadores comuns, a única forma de encontrá-los em seus relacionamentos foi através dos desfechos conflituivos, quando não trágicos. Desta forma, ao buscar seus relacionamentos amorosos, encontramos uma ocorrência policial registrada pelo *Jornal do Comércio*, já em 1910, em que o motorista que foi intimado pela polícia a casar com uma menor, como reparo de um erro, a saber:

A conselho da polícia do 1º distrito, vão contrahir matrimônio o motorista n. 59 da *Manaós Tramways*, João Baptista de Oliveira, com a menor de quatorze anos de idade Maria Augusta dos Santos. O subdelegado Euclides Mattos está encarregado das diligencias sobre o fato ²⁷⁷.

Encontramos também, em 1935, um inquérito policial datado de 14 de dezembro sobre o defloramento da menor Lucila da Silva do qual foi acusado Martiniano Fausto de Oliveira, motorista número 32 da *Manaós Tramways*.

²⁷⁶TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)**. 2012. 313 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012. Pág.93

²⁷⁷ Jornal do Commercio. 13 de out de 1910. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=170054_01&PagFis=8030&Pesq=manjo%c3%a3 Visitado em 08 de set de 2017.

Lucilla, amazonense, solteira, quatorze anos, doméstica, sabendo ler e escrever, vai a delegacia após ser posta em confissão pela mãe (Anexo XIV). A partir da queixa acima, a menor foi logo encaminhada para o exame de corpo e delito conduzido pelos médicos Agenor Carvalho de Magalhães e Menandro Tapajóz. Confirmou-se o defloramento da menor no exame e, posteriormente, na declaração de Martiniano, amazonense, solteiro, motorista, com vinte e cinco anos de idade, sabendo ler e escrever. O autor do defloramento assumiu que manteve relação sexual com a menor, porém embora não tivesse a certeza da autoria no relato se diz pronto para casar-se; mesmo não tendo condições de custear o casamento. Essa declaração gerou um atestado de miserabilidade para ambos, feito pelo chefe de polícia, para que se oficializasse o casamento sem custos²⁷⁸. A tradição de casar mulheres virgens, uma imposição social, quando não conseguida a contento tinha o casamento como única forma de reparar um “erro”. Segundo Jefferson Peres,

E a moça falada tinha reduzidas quase a zero suas chances de casamento. A virgindade era um tabu dos mais respeitados. Quando ocorria um desvirginamento, mobilizavam-se as famílias do autor e da vítima para que o caso fosse abafado e o casamento realizado sem demora. Ainda assim, se a noiva casava grávida, o nascimento da criança, sete ou oito meses depois do casamento, provocava comentários maliciosos e desculpas da família de que se tratava de um parto prematuro²⁷⁹.

Em 1933, em mais um dia de encerramento da edição que se segue, “*O Jornal*” recebeu a informação de um crime que chegou ao conhecimento da polícia, que tudo indicava ser passional, nos arrabaldes da cidade. Atribuindo o fato ser classificado como uma “dolorosa scena de sangue”, o periódico descreveu o acontecido da seguinte forma:

[...]Os últimos dias, que haviam decorridos calmos e desinteressados para o noticiário policial, deflagraram, assim, como uma bomba. Repudiado pela namorada, um rapaz operário procurou-a em sua residência, alvejou-a com dois tiros e, em seguida voltando a arma contra si mesmo, disparou-a. Trata-se de Ubirajara Fortes, solteiro, amazonense, de 28 anos de idade, motoneiro 47 da Manaós Tramways, residente a rua Dr. Almino 115, que repellido em propostas deshonestas por sua prometida, Maria Amélia Ribeiro, de 20 anos de idade, domiciliada a Av. Borba, em frente ao parque do “11 Brilhante”, quis mata-la, suicidando-se em seguida. A moça foi ferida por dois projectis, no thorax e o rapaz recebeu um ferimento na cabeça,

²⁷⁸ Inquérito Policial com a denúncia de defloramento feita pela vítima, menor de idade, em 14 de dezembro de 1935. Digitalizado no arquivo do TJAM em abril de 2018.

²⁷⁹PERES, José Jefferson Carpinteiro. Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 36.

encontrando-se ambos em estado melindroso, na Santa Casa de Misericórdia[...]”²⁸⁰.

Desta vez, o motorista é que estava enamorado da moça, mas não aceitava o repúdio da mesma. Ubirajara Fortes, ao sentir-se ferido no seu próprio brio, busca a amada para chegar a uma solução, que neste caso foi a pior. Percebemos que, quando o assunto é amor, os motoristas poderiam ser tanto cobiçados como rejeitados pelas suas pretendentes. Quanto ao desfecho do caso, não foi encontrado nada que nos trouxesse maiores informações.

Chalhoub, ao buscar reconstituir aspectos essenciais de tensões e conflitos cotidianos, aponta as rivalidades étnicas e nacionais enquanto expressões das tensões provenientes da concorrência da força de trabalho, e inclusive de privilégios dispare²⁸¹. Manaus, sempre conhecida por um povo acolhedor, não nos apontou essa rivalidade entre nacionais e estrangeiros no setor de transporte. De fato, havia uma distinção nas funções, porém tudo indica como motivo uma melhor qualificação. Pudemos observar, não essas contendas, mas a demonstração de solidariedade. Em 17 de setembro de 1935, a *Manaus Tramways*, em ofício para os órgãos competentes, solicita a busca de um funcionário desaparecido. Tratava-se de Henry James Loughlin, engenheiro inglês contratado pela empresa, recém-chegado a Manaus. Visto pela última vez em Flores de acordo com o auto de declaração de Raymundo Chaves Martins que afirmou:

effectivamente pelas dez horas e cinquenta e um minutos da manhã de domingo quinze do corrente mez, passou pelo botequim “Teixeira”, em Flores, onde o depoente é empregado, um cidadão de nacionalidade inglesa, trajando roupa branca e conduzindo uma maleta de couro a mão²⁸².

João Evangelista de Castro, acreano, com vinte e sete anos de idade, casado, motorista n. 75 da *Manaós Tramways*, sabendo ler e escrever dá uma prova de solidariedade ao se oferecer na busca do inglês. No intuito de conseguir alguma pista ou mesmo encontrar o engenheiro. No auto de declaração, ele faz a seguinte afirmativa:

[...]o depoente e seu companheiro de de trabalho, Elpidio Ferreira dos Santos, se ofereceram ao Doutor Kirk, diretor da referida companhia, para seguirem em procura do mesmo engenheiro; Que ambos tomaram o bonde das 5 horas e saltaram em Flores, em frente ao botequim

²⁸⁰ O Jornal, Nota: Uma dolorosa tragédia passional. Depois de alvejar a namorada tentou suicidar-se, 17 de junho de 1933. Digitalizado no IGHA em 2016.

²⁸¹PERES, José Jefferson Carpinteiro. Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 59

²⁸² Inquérito Policial de 1935. Auto de declaração de Raymundo Chaves Martins. Digitalizado no arquivo do TJAM em abril de 2018

“Teixeira” para, logo em seguida, seguiram pela estrada do Rio Branco; que na altura do 9 ou 11 kilometro depararam com a fazenda “Dois irmãos”, onde, ao que parece funciona uma escola; que ahielle depoente e Elpídio pararam e pediram água e café a uma senhora que mais tarde souberam ser a professora da escola; Que quando estavam servindo de café chegou um rapaz cujo nome o depoente ignora, o qual disse que sua mulher havia visto uns urubus naquellas proximidades e que ele também vendo esses urubus fors se certificar do que havia ali, encontrando na mata, há poucos metros da estrada o cadáver de Henry James Loughlin; Que a vista dessa declaração o depoente, Elpídio e o referido rapaz seguiram para o local indicado, encontrando , de fato, o cadáver do Mister Henry; Que acto contínuo o depoente determinou que Elpídio viesse até Flores avisar por telefone a companhia e a polícia[...]”²⁸³.

Observamos que o fato de os companheiros de trabalho se oferecerem espontaneamente numa tentativa de encontrar o inglês demonstra que, mesmo com função inferior, a manifestação de respeito e preocupação com o próximo impulsionaram a colaboração de João Evangelista e seu companheiro de trabalho Elpídio. O fato é que as informações e colaboração de outras pessoas foram de fundamental importância para encontrar o inglês, mesmo que de forma trágica.

Pelo disciplinamento das formas de trabalho e controle do empregado nas ruas, que muitas vezes a resistência se mostrava sob forma de liberdade de ir e vir, quando quisesse. Estar nas ruas após o trabalho para um bate papo, uma bebida ou até um joguinho sempre causou má impressão. A necessidade de controle e vigilância não se restringia apenas ao espaço de trabalho, com a disciplinarização do tempo e do espaço. Sair do trabalho e buscar arejar a mente em um botequim era um estigma que perseguia os trabalhadores que buscavam horas de lazer na rua. Os jogos eram submetidos ao rigor da polícia, sendo considerados a derrocada do trabalhador, pois lá investiam seus poucos recursos. Pinheiro, em sua pesquisa sobre estivadores em Manaus, coloca bem que adiar o retorno a casa para a bebida ou jogos poderia trazer um resultado não muito satisfatório ao afirmar que:

Nesses momentos de descontração, eram comuns os envolvimento em brigas e discussões, o que quase sempre resultava na passagem pelas delegacias e prisões, onde em geral permaneciam a noite e, por vezes alguns dias, quando a fiança exigida não podia ser efetuada²⁸⁴.

²⁸³Inquerito Policial de 1935. Auto de declaração de João Evangelista de Castro. Digitalizado no arquivo do TJAM em abril de 2018

²⁸⁴PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus(1899 – 1925): Editora da Universidade do Amazonas, 1999, Pág. 70.

Os que não seguiam os padrões de comportamento estabelecidos pela sociedade eram considerados os problemáticos. Gilberto Velho tem um modo de ver o indivíduo com outros padrões de comportamento apontando que “o desviante é um indivíduo que faz uma leitura diferente de um código sociocultural, isto é, ele não está fora de sua cultura, mas faz dela uma leitura divergente daquela dos indivíduos ditos “ajustados”²⁸⁵”. Assim, em outubro de 1941, o *Jornal do Commercio*, na nota “Casos policiais”, registra a prisão de trabalhadores incluindo um motorista e um condutor (Ver anexo XV)

Observamos que atitudes simples dos trabalhadores, vistos como algo espontâneo e natural, são alvos de reprovação social. Para eles, ao cumprir as obrigações estavam livres para um momento de lazer jogando cartas. Porém, apesar de existir uma dominação na vida social como um todo, a resistência nem sempre aparece de forma organizada, mas de implícita. Segundo Vieira,

O poder de dominação não se localiza apenas no aparelho do Estado ou no nível do econômico, mas existe todo um processo de disciplinarização necessária da população, que permeia toda a atividade social, desde o trabalho, escola, família, até as formas aparentemente mais ingênuas de lazer²⁸⁶.

Segundo Santos, “a diplomacia e a “paciência de Jó” eram qualidades que se exigia para lidar com passageiros mal-humorados e destemperados²⁸⁷”, mas alguns regulamentos da empresa contribuía para as tensões nessas relações. Uma das normas era não parar fora do ponto, o que não era aceito por alguns passageiros que, na tentativa de não perder a condução, pegavam o bonde em movimento; o que podia não ter um desfecho satisfatório. As discussões entre motoneiros, passageiros e passantes eram mais frequentes do que se imagina. Ao vasculhar os processos sobre acidentes, encontramos uma Apelação Criminal nº 2519, em que, para nossa surpresa, o motoneiro era a vítima. O processo de segunda instância acusa Antônio Larêdo de agredir o motorista João Alves da Silva. De acordo com Antônio Larêdo, o motorista desatendeu a um sinal do mesmo para parar o veículo, em frente ao Ginásio – provavelmente o ponto, e ainda o olhou com escárnio. Pensando numa vingança voltou em outro dia ao ponto, lugar que pegou o

²⁸⁵ Apud Chalhoub Pág. 85

²⁸⁶ VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo, Maria do Rosário da Cunha Peixoto, Yara Maria Aun Khoury. A pesquisa em História. 4ª edição. 5ª impressão. Editora Ática. São Paulo – SP. 2005, Pág. 8.

²⁸⁷SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. **Mundos do Trabalho**, [s.l.], v. 2, n. 3, p.99-123, 24 ago. 2010. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). <http://dx.doi.org/10.5007/1984-9222.2010v2n3p99>, Pág.110.

mesmo bonde e iniciou seu plano. O réu foi considerado culpado a partir da seguinte sentença:

[...] Considerando que o réu não pode fugir a responsabilidade do seu ato, tomando o bonde que fazia a linha “Cachoeirinha Circular”, e ao atingir a praça da Igreja do “Pobre Diabo”, levantou-se, foi pelo estribo até a plataforma da frente, e batendo no ombro da vítima, disse-lhe que tinha uma conversa com ele, e imediatamente, ali mesmo esmurrou-o, havendo intervenção de terceiros que obstaram a que o réu prosseguisse na agressão a socos...Considerando que o réu agiu com surpresa pois o motorista não esperava absolutamente a agressão que foi levada a efeito de inopino; que o réu agiu por motivo frívolo, desde que ele reportasse ao fato de não ter sido atendido, mandado parar o bonde enfrente ao ginásio...Considerando que a prova de autoria se fez completa na formação da culpa. Além de preso em flagrante o réu não retirou de si a responsabilidade do ato, e ainda que o quisesse, as testemunhas, passageiros do bonde, o apontam como tendo praticado as lesões descritas no auto de corpo e delito...Julgo provado libélulo para condenar Antônio Larêdo...²⁸⁸.

Por ser um processo em segunda instância não tivemos acesso aos autos de declaração; tão somente as conclusões judiciais e ao veredito. O ato do motorista em não parar e olhar com desprezo – segundo adenda de uma testemunha - foi errado, porém isso não justifica a violência sofrida, visto que o consumidor poderia fazer queixa aos órgãos competentes. Consta a surpresa da ocorrência confirmada pelos passageiros, considerando que os mesmos intervieram para evitar maiores lesões na vítima e que na fala do réu passou a haver um estranhamento de caráter pessoal. Portanto o sr. Larêdo foi condenado a um ano de dois meses de reclusão.

E ainda sobre violência, um fato que certamente abalou a sociedade manauara, aconteceu em 1913, quando um motorneiro de bonde, por um desentendimento banal, matou um comerciante da sua própria vizinhança. Não se sabe se havia algum desafeto anterior que culminou na morte de Joaquim Luiz Ferreira. No entanto, o *Jornal do Commercio* faz toda uma cobertura sobre o acontecido. A nota é a seguinte “Um motorista sob um pretexto fútil, matou um estimado comerciante”. No dia 12 de dezembro, às 16:00, aconteceu o homicídio dentro do comércio. Segundo informantes, antes do acontecido, aportaram no igarapé do Bitencourt duas canoas carregadas de melancias em que o lote de uma delas foi comprado pelo comerciante Joaquim para a mercearia “Novo Progresso”. Domingos dirigiu-se à outra canoa e comprou do caboclo uma melancia. Porém, a melancia era branca e o seu desejo era uma melancia vermelha. O motorista,

²⁸⁸ Apelação Criminal 2519. Agressão ao motorista de bonde. Pág. 81-84. Arquivo IGHA.

atribuindo culpa ao merceiro, dirigiu-se à mercearia insultando Joaquim. O dono do comércio explicou que os vendedores das melancias não eram os mesmos. Os insultos foram até certo limite que o dono do comércio se exaltou. O motorista voltou a sua casa e o comerciante ligou para polícia fazendo queixa. Sabendo do que se passava por terceiros, Domingos munuiu-se de um revólver e foi até o comércio tomar satisfações. Ao assumir a denúncia, Joaquim teve o corpo cravejado com quatro balas, sendo o alvo final, seu coração. Fugindo do local do crime, o homem foi perseguido por populares, mas preso por um agente que viu a movimentação de dentro de um bonde e foi à captura do assassino. O fim do infrator foi a reclusão em cárcere privado. Na verdade, o jornal ainda conseguiu uma foto que identificava o motorneiro (Ver Anexo XV). Na nota, o jornal classifica vítima e assassino como estrangeiros com o seguinte perfil:

Joaquim Ferreira, o morto, era solteiro, com trinta e seis anos de idade, português, nascido no Conselho de Abrantes, ignorando-se sua filiação...Era negociante abastado, possuindo além da mercearia citada outra, denominada Progresso e uma villa chamada Estrella, ambas na rua Cândido Mariano...O criminoso é hespanhol, solteiro, com 37 anos de idade, sendo motorista da Manaós Tramways, onde tem o número quatro²⁸⁹.

Antes de ser rendido para averiguação, o motorista ainda utilizou a última bala contra o agente, que por sorte não ficou ferido. Domingos Alves, ao chegar à delegacia, negou a autoria do crime para as autoridades. Porém, as testemunhas – José Francisco do Nascimento, Ângela Ferreira da Rocha, João Ferreira do Espírito Santo, Arlindo Braga e J. Cardozo Porto –, que entraram, pela noite, no auto de declaração, confirmaram sua culpa. Entre as testemunhas, estava o caixeiro da mercearia, que a tudo presenciou, chamado Joaquim Costa. Provavelmente, esse inquérito transformou-se em um processo, não encontrado entre as buscas realizadas no arquivo do TJAM.

Mas nem tudo girava em torno de situações ou momentos trágicos nas viagens de bonde. Muita gente recorda dos bondes com certa saudade e junto traz à lembrança de seus trabalhadores, condutores e motoristas. Moacir Andrade, que ainda criança andou de bonde, buscando memórias desse tempo afirma que “os bondes pra mim, além de sua característica especial, um cheiro, um cheiro de bonde que só os bondes mesmo podiam espargir nas tardes de Manaus²⁹⁰”. Nos dias de jogos de futebol, a companhia

²⁸⁹Jornal do Comercio Nota: “ Um motorista sob um pretexto fútil, matou um estimado comerciante”. Sábado 13 de dezembro de 1913 http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/17350

²⁹⁰ANDRADE, Moacir Couto de. Alguns aspectos da antropologia cultural do Amazonas. Manaus: Casa Editora Madrugada, 1978, Pág. 37.

disponibilizava bondes para os torcedores. Jefferson Peres recorda sua ida ao estádio de bonde ao afirmar que, nos dias de jogos importantes, “saíamos de casa depois do almoço para pegarmos transporte, e ao término das partidas, nem sempre sendo possível tomar o bonde em frente ao estádio, às vezes tínhamos de caminhar até o Entroncamento, no Boulevard Amazonas²⁹¹”. Dentro dos bondes, as relações se multiplicavam, e os passeios tradicionais e familiares eram moda na época. Thiago de Mello traz à tona esse pensamento ao afirmar que:

“[...] o bonde não era apenas meio de transporte. As suas engrenagens também davam movimento a Sociologia da cidade. Passear de bonde, dar uma volta no saudade; fazer o circular era mais que um divertimento domingueiro: era o costume, virou moda[...]”²⁹².

O único transporte de massa soberano por tantos anos, utilizado por pretos e brancos, ricos e pobres, analfabetos e letrados, rodando por horas diárias nas ruas da cidade, era natural, como transporte público que acontecessem: desastres, acidentes, mortes, intervenções policiais, os brigões, os reclamões, os espertos – querendo viajar sem pagar – entre outros. Mas saíam também namoros, casamentos, encontros e diversão pelos fatos corriqueiros. Fatos e fatalidades que todos nós estamos sujeitos dia após dia. Como nem tudo girava em torno das reclamações e queixas, alguns motorneiros, certamente os mais antigos conseguiam cativar o respeito e simpatia seus passageiros. A polidez, educação e simpatia eram em grande medida garantia de um bom relacionamento com o público. Assim, podemos observar as falas de saudosismo dos memorialistas sobre uma categoria que por um tempo existiu em Manaus deixando um gostinho de saudade.

Desta forma, ao expor o capítulo buscamos demonstrar as inter-relações dos motorneiros em variadas situações, fazendo assim, um breve apanhado da passagem desses trabalhadores na cidade de Manaus no que se refere a suas práticas e relações sociais. Partimos dos acidentes de bondes nos quais o réu era sempre o motorneiro, sendo julgado culpado ou inocente, de acordo com as provas e o entendimento do juiz. O motorneiro era inocentado na maioria dos processos, porém vivia um transtorno até o veredito, Tratamos também de propor parte da construção de uma classe com suas peculiaridades, que se adensou organizando-se em busca de direitos, em momentos de

²⁹¹PERES, José Jefferson Carpinteiro. Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei. Manaus: Imprensa Oficial, 1984, Pág. 145-146.

²⁹² MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983, Pág.102.

avanços e recuos; em grande medida, abrindo caminhos como precursores de outros motoristas do transporte coletivo. E por fim, buscamos suscitar através as fontes um apanhado de como esses profissionais eram vistos, pelo Estado, consumidor, memorialistas, entre outros. Entendemos que ao serem vistos como representantes da companhia recebiam hostilidade, porém quando eram observados além do uniforme, com as boas qualidades além do profissional, tinham o apreço e respeito de muitas pessoas. Sendo assim, concluímos que os motoneiros tiveram o papel de protagonistas, com voz e vez, na dinâmica da cidade de Manaus, no período que aqui permaneceram.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Manaus uma “amazona” guerreira! Cidade que cresceu tendo como moldura e fonte de renda a floresta. O extrativismo da borracha, produto que a fez ser reconhecida no mundo como polo exportador; trouxe junto com a República as transformações que a tornaram uma das cidades mais modernas do país. Mas o contrabando de mudas para a Malásia, em utilização no sistema de *plantation* desbanca a produção amazônica, trazendo assim diversas crises para o estado. Mesmo assim observamos uma cidade que tenta se reerguer diante de novas estratégias de sobrevivência.

Essa Manaus que nos chega através de muitos trabalhos acadêmicos, que segue a trajetória de uma reconstrução historiográfica, através de abordagens como trabalho e cidade, nos demonstra uma cidade pujante e abastecida de peculiaridades, que aos poucos são descortinadas com pesquisas de extrema relevância. A panorâmica se dá até 1930, ficando um caminho a percorrer; em que muitos indicavam como estagnado.

Aceito o desafio, trabalhar a década de trinta e parte da década de quarenta, nos proporcionou árduo trabalho de buscar respostas nas fontes e em novos atores sociais. Para Luiz Balkar Pinheiro, ir na contramão “é trilhar uma via inexplorada, sem saber, a partida, onde ela pode levar. É ter certeza de que obstáculos lá estarão para forçar uma direção de rumo e seguir o fluxo caudaloso do conformismo e da resignação²⁹³”. Descobrimos uma cidade dinâmica, vivendo sobre as alternativas que lhe aparecia. A economia sazonal que a natureza oferecia começa a ser administrada de maneira consciente, assim como as pequenas fabricas de beneficiamento de matérias primas.

Mesmo com a intervenção não havia injeção de capital ou qualquer outro tipo de recurso que beneficiasse o estado do Amazonas, sendo isso uma das tantas críticas feitas ao Governo Federal. Todo o esforço de melhorar a situação do Estado estava ao encargo da Revista mensal da ACA e dos comerciantes da cidade, que se armavam de opções que trouxessem dias melhores para a economia.

²⁹³PINHEIRO, L. B. S.P. Na contramão da história: mundos do trabalho na cidade da borracha (Manaus, 1920-1945) – Canoa do Tempo – Revista do Programa de Pós- Graduação Manaus, vol. 1 nº 1 – Jan. e dez. 2007, Pág. 2.

O legado deixado pelos tempos áureos da borracha permaneceu em forma de uma cidade bonita e moderna, recortada por trilhos e belos igarapés – atrativo dos turistas. Observamos na fala dos viajantes, que demonstravam em detalhes, décadas depois, as belezas criadas pelo homem e presenteadas pela natureza. Os memorialistas contam passagens da cidade e da sua sociologia com muito saudosismo. Apontando para um período cristalizado e ao mesmo tempo eternizado como feliz. E o próprio Código de Postura, que deu relevância aos veículos e motoristas em muitos artigos e incisos pontuais, nos trazendo à luz todo um funcionamento da urbe dentro do controle do município. É evidente que essas referências não foram descartadas, mas foram indícios para muitas descobertas.

Caminhando pelos trilhos da História Social, através de leituras e debates acadêmicos, desenvolvidos no GT Mundos do Trabalho, Seção Amazonas, nos deparamos com uma infinidade de trabalhadores com funções distintas, que preenchem as demandas da cidade. Na trajetória da pesquisa em busca de trabalhadores, encontramos no IGHA processos de todas as espécies. Os escolhidos foram os de acidentes de bondes. Assim fomos à busca desses protagonistas dos trilhos. Para Caleiro:

As fontes judiciais são muito valiosas para os pesquisadores. Por suas características estruturais, exigências do trabalho do poder judiciário permitem aos pesquisadores desvendar as práticas cotidianas, os valores, o desejado e o vivido pelos homens e mulheres, personagens das histórias que aparecem nesse *corpus* documental²⁹⁴.

O interesse pelos processos nos levou ao arquivo do TJAM em busca dos processos de primeira instância. Esse arquivo já demandou um trabalho maior, visto que o período por nós escolhido ainda não recebeu um tratamento e catalogação. A digitalização foi cuidadosa, pois alguns se encontravam bem deteriorados. Ainda assim achamos alguns processos crime que nos levaram a montar um breve perfil desse motorneiro. Proporcionando-nos uma riqueza de detalhes para muitas descobertas. É importante lembrar a existência de outros tipos de processos existente neste acervo ainda por ser explorado.

²⁹⁴CALEIRO, Regina Célia Lima; SILVA, Márcia Pereira da; JESUS, Alysson Luiz Freitas de. Os processos crime e os arquivos do judiciário. **Dimensões**, Espírito Santo, v. 26, p.302-320, 2011. Semestral, Pág. 303.

A cada descoberta, íamos montando o quebra cabeça do período vivenciado por estes trabalhadores como motoneiros na cidade de Manaus. A empresa deste período era a *Manaós Tramways*, empresa inglesa, que perdurou mais tempo na prestação de serviços de transporte como concessionária, em Manaus, abarcando o período em questão. Após assumir várias modalidades a empresa hoje segue como Eletrobrás e possui um acervo particular da antiga companhia inglesa. Através desse acervo disponibilizado encontramos registros de admissão e demissão, e mesmo registros individuais de funcionários do tráfego na companhia.

Os jornais foram de extrema importância para compor os motoneiros de forma individual, ou como um grupo; que com o tempo se articulou, desenvolveu-se criando um sindicato para o fortalecimento da classe na luta de direitos e amparo ao trabalhador. Nos artigos jornalísticos constavam as queixas dos consumidores, rotas de bondes, acidentes, greves, paralizações, entre outros. O jornal é sempre uma rica fonte que pode dar sinais da dinâmica na cidade. Pesquisar em jornais é observar com atenção os vestígios que as fontes nos oferecem. É um acúmulo de ideias, representações e cultura de uma sociedade e do seu tempo. Isso nos remete à fala de Capelatto, que diz que

o jornal [...] é uma verdadeira mina de conhecimento: fonte de sua própria história e das situações mais diversas; meio de expressão de ideias e depósito de cultura. Nele encontramos dados sobre as sociedades, seus usos e costumes, informes sobre questões econômicas²⁹⁵.

A companhia inglesa literalmente toca o bonde por quase meio século. É certo que o objetivo principal da prestação desse serviço é o lucro, mas a companhia sempre tentou uma relação amistosa com o Estado. Acreditamos que embora o Estado tivesse uma infundável conta com os serviços de luz e transportes oferecidos pela *Tramways*, ainda assim, algum motivo tinha para perdurar essa situação. Ao desenvolver um sistema capitalista a empresa vem com a proposta da administração científica de Taylor. O sistema hierárquico pressupunha um poder fiscalizador, e as manifestações eram em forma de resistência no começo. Percebemos um domínio maior sobre o trabalhador dos transportes até a entrada da Intervenção Federal. A partir de 1930 a classe se fortalece e se organiza na luta de direitos, com manifestações entre greves e paralizações. É certo

²⁹⁵ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Imprensa e História do Brasil*. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988. Pág. 21

que entre tensões, conflitos, negociações, entre outros, podia perfeitamente haver avanços ou recuos, de acordo com a necessidade.

O motorneiro tinha o condutor como companheiro de trabalho, fazendo assim uma parceria que muitas vezes suscitava a desconfiança do empregador. A cumplicidade, diversas vezes, os tornava inseparáveis. A união do grande grupo do tráfego se adensava em defesa de um ou de todos. No momento estudado não encontramos casos de brigas entre esses pares. As conquistas em geral eram em prol de todos.

Acreditamos que esses motoristas de bondes passam da função de guiar para uma profissão reconhecida e registrada. Isso obviamente é garantia de um status dentro da cidade. Sua vestimenta de trabalho era similar à de um militar, o que poderia atrair a atenção de algumas moças que transitavam no bonde. A maioria era composta de homens solteiros, pois apesar de assalariados, o custo de vida da cidade era muito alto, e certamente apesar de muitas horas na labuta ao fim do mês poderia estar sujeito a descontos, que reduziam o salário. Pudemos observar casos de crime passional, crimes de defloramento, entre outros, envolvendo situações e romances mal resolvidos.

Vale ressaltar a presença das mulheres nos bondes. Elas assumem a direção dos elétricos no período da Segunda Guerra, em que os homens se dirigem para a retirada de borracha. Esse fato de mulheres numa profissão considerada masculina recebe uma nota no jornal, além de uma menção em uma das reuniões da Assembleia.

Percebemos que eles eram profissionais de extrema categoria, pois ao passar por julgamento dos acidentes, eram absolvidos em sua maioria porque segundo as próprias testemunhas, agiam com extrema habilidade e precisão, quando possível evitando danos maiores. Infelizmente as vítimas eram culpadas da própria imprudência ou desatenção, o que comprometia por algum tempo a figura do motorneiro.

Esses trabalhadores presenciaram quase meio século de registro na cidade, através de práticas peculiares que demonstravam sua presença em vários momentos, registrando assim a existência desse profissional na urbe. Eles entraram na cidade pelo viés do progresso e saíram das ruas com a mesma justificativa. E porque a companhia foi se entregando a desídia, sem dar a devida manutenção e cuidados com o bonde.

Acreditamos que nem sempre as viagens aconteciam com intercorrência e que alguns motorneiros eram simpáticos e carismáticos, ganhando a confiança e simpatia do

motorista. E nesses trajetos aconteciam cenas engraçadas, sorrisos, amizades, encontros, conversas, que podem apontar esse transporte coletivo e seu guia como parte da dinâmica cidadina.

ANEXOS:

A Associação Comercial do Amazonas oferece ao público os seguintes serviços:

—Pela *Seção de Propaganda*—A remessa gratuita de amostras de nossa produção a Instituições, industriais e comerciantes de qualquer parte do mundo.

—Pela *Seção de Assistência à Agricultura*—O fornecimento gratuito de sementes e mudas de plantas uteis aos produtores do Estado e a quaisquer pessoas que se queiram dedicar à agricultura; a análise de quaisquer produtos novos, para verificação de seus índices técnicos e valor econômico; os serviços de sua usina de extração de óleo vegetais, descaroçamento de algodão e beneficiamento de arroz, a preços de assistência.

—Pela *Seção de Estatística*—O fornecimento de quaisquer dados sobre a produção e exportação do Estado e sua vida comercial.

—Pela *Seção de Publicidade*—A divulgação de conhecimentos de ordem econômica, que sejam uteis à defesa e desenvolvimento da produção do Amazonas.

Anexo I - Nota Revista ACA – 1942

PREFIRAM as insuperáveis matérias primas de produção do Amazonas:
Borracha bruta lavada, Balata, Madeiras em bruto e beneficiadas, Piaçava, Couros e peles silvestres, Jarina, Cacau, Essência de pau-rosa e vimes e seus artefatos.

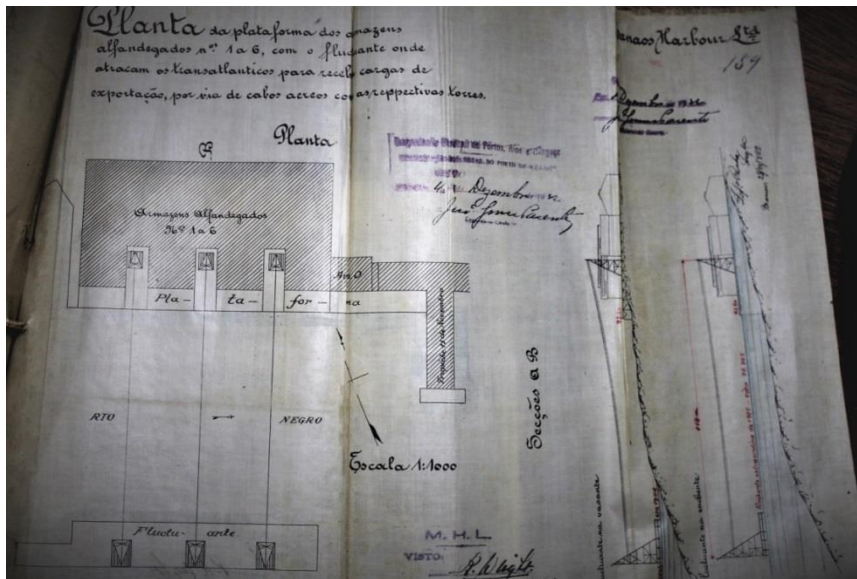
EXIJAM os seus magníficos artigos de nutrição:
Castanha com casca, Castanha descascada, Guaraná e seus produtos, Frutas secas, Pirarucú.

PROCUREM conhecer o admirável valor de sua produção aplicável à farmacopéia:
Óleo de copaiba, Favas de puxuri e Cumarú, Salsa e Plantas medicinais diversas. — E a infindável variedade de gêneros de produção amazonense, para todas as aplicações industriais.

Tudo lhe será facilitado pela Associação Comercial do Amazonas

Rua Guilherme Moreira — Caixa Postal, 54-A — Telegramas: ASSOCIAÇÃO

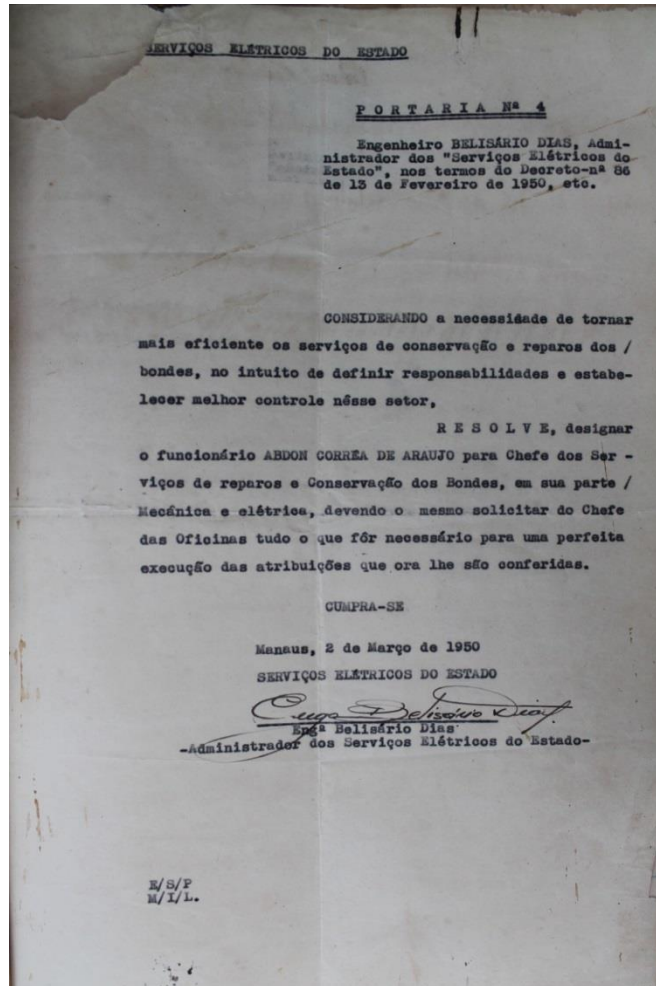
Anexo II – Nota Almanaque Amazonas Comercial 1948



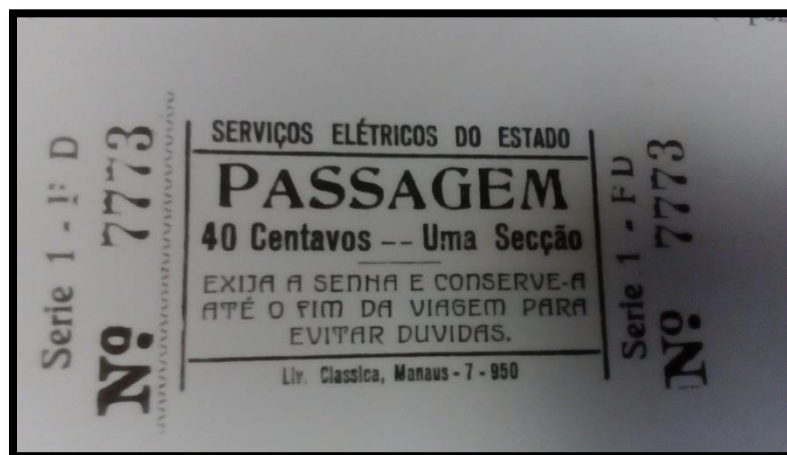
Anexo número III – Planta do Porto de Manaus/ Arquivo do TJAM



Anexo IV – Igarapé da Cachoeira Grande na seca



Anexo V – Portaria da Serviços Elétricos do Estado




Anexo VI – passagem de Bonde; Thiago de Mello em Amor e memória

Fundo de compensação — Exercício de 1936		
Saldo desta conta		336:961\$200
Exercício de 1937		12:976\$239
Saldo desse exercício		10.431:711\$652
DESPESA:—		
Despesas do Estado		
Gabinete do Interventoria	97:227\$700	
Secretaria Geral	57:348\$900	
Fazenda Pública	738:390\$712	
Serviços Técnicos	952:822\$800	
Directoria de Educação e Cultura	945:796\$289	
Departamento de Estatística e Publicidade	26:882\$300	
Saúde Pública	497:209\$098	
Arquivo B. e Imprensa Pública	306:932\$600	
Segurança Pública	415:619\$400	
Força Policial do Estado	605:321\$292	
Faculdade de Direito	82:442\$902	
Teatro Amazonas	4:138\$220	
Junta Commercial	13:309\$000	
Justiça Pública	165:162\$400	
Mandataria e Ministério Público	267:919\$632	
Secção de Agricultura	89:322\$100	
Instituto Benjamin Constant	89:250\$200	
Pessoal Inativo	644:500\$927	
Auxílios e subvenções	102:650\$000	
Abono provisório	183:198\$510	
Regularização do Serviço Anterior	292:465\$576	
Eventuais	140:760\$928	
Substituição de funcionarios licen-		
ciados	37:795\$975	
Socorros publicos	71:345\$500	
Seguros de accidentes dos opera-		
rios	35:502\$300	
Castelo da Camara de Expansão		
Commercial	1:500\$000	
Contribuição ao Conselho Técnico		
de Economia e Finanças	13:000\$000	
Parlamento á Manaus Tramways		
Continuação das obras da Secretaria		
Geral do Estado	179:200\$000	
Reformatório Educacional	98:845\$200	
Santa Casa de Misericórdia	26:800\$000	
Créditos especiais	61:454\$100	
	160:273\$700	7.550:725\$400
Despesa de outras origens		
Monte-pio dos funcionarios públicos	172:052\$691	
Prefeituras Municipais	19:727\$500	
Depositos diversos	294:695\$197	
Estado de Mato Grosso	78:525\$105	556:008\$498

Anexo VII – Pagamento para a Manaus Tramways

63



Sr. **João Costa**
 portador da Carteira Profissional n.º 00343 da série 15 foi admitido em 6 de Novembro de 1909 na qualidade de *motorista* n.º 57 com os vencimentos *horarios* de Rs. 1.375
 () para trabalhar
 normalmente das _____ as _____ horas, com os intervalos de _____ para refeição e descanso.

Observações: Carteira de identidade de estrangeiro MS1149
 Em 1/12/43, aumentado para R\$ 1.675 horarios conf. Dec. 5974.
 Em 21/9/45 aumentado para R\$ 2.345 par. Insc. a pela portaria digo conforme despacho do Interventor de 11/8/45.
 Em 16-1-47, aumentado para R\$ 3.752 horarios de acordo com a prévia aprovação do Sr. Presidente da Republica e autorização contida no aviso n.º 84 G/m do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas. Louvados pela disciplina, competência e dedicação ao trabalho conforme a portaria n.º 179 de 2-6-47. De acordo com a sua carteira de estrangeiro, ficou alterado o seu nome para João da Costa Canuço
 Manaus, 21 de Maio de 1954.

ASSINATURA DO EMPREGADO.
João Costa

Folha do livro de anotações 63

Anexo VIII – Acervo particular Eletrobrás/AM

-4-

Observação de nomeação: *em 11 de Agosto de 1948*

A favor de *Archisiris da Cunha Lomate*

Fotografia tirada em *25.6.48* *em 25.6.48* Impressão digital polegar *direito*




Assinatura do empregado *Archisiris da Cunha Lomate*

VISTO
Neil R. Boyd.

-5-

Data da nomeação *22 de Junho de 1948*

Cargo que exerce *Motorista nº 95*

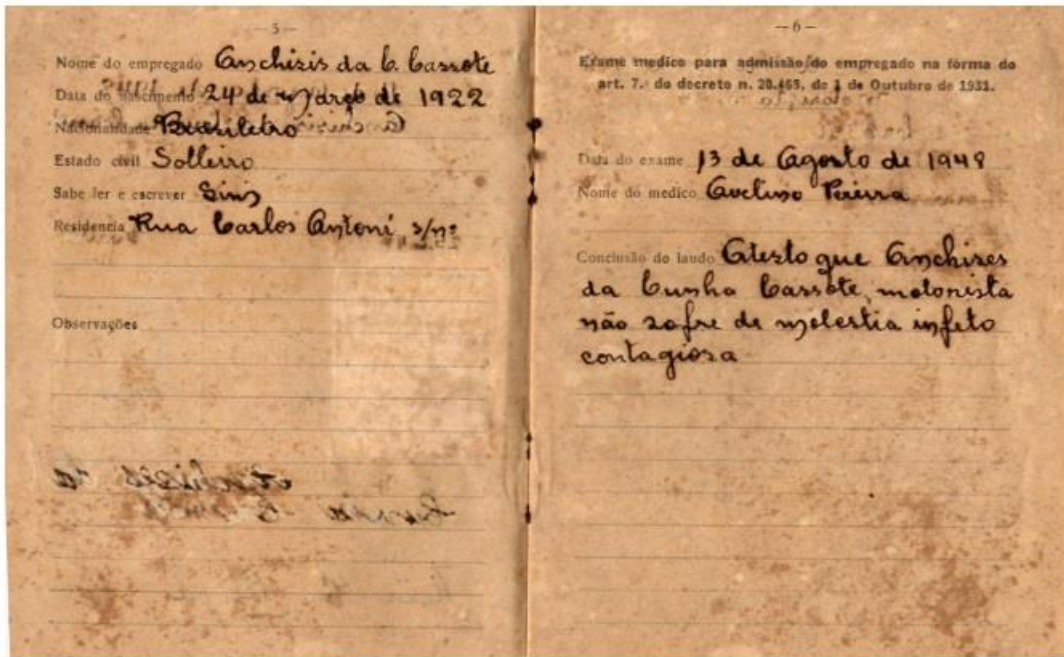
Vencimento *Cr\$ 356*

Modo de pagamento *mensal em 15 do mês*

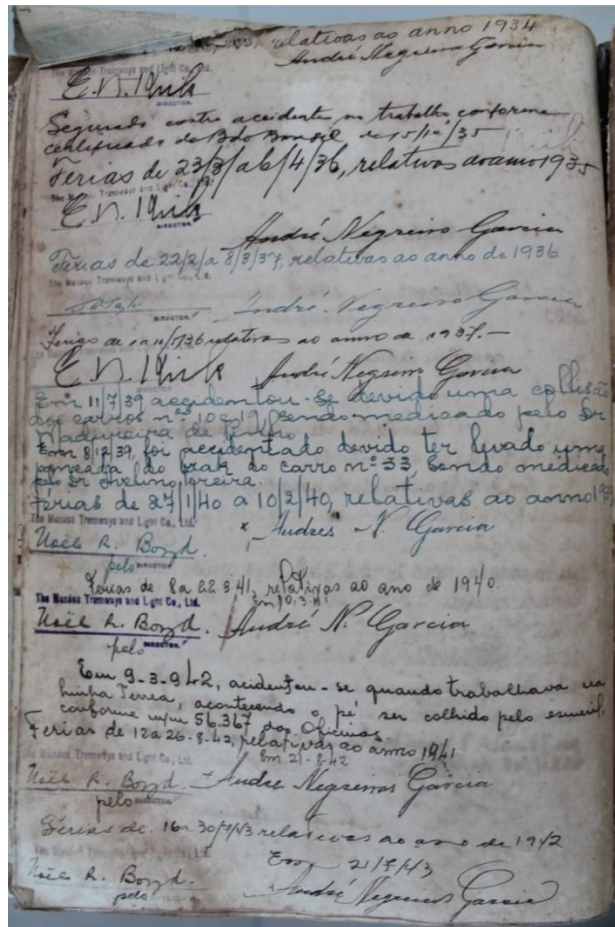
Observações *Arquiteto civil*

PROMOÇÕES		
Data	Nova ocupação	Ordenado
<i>Com</i> 22.6.48		<i>Cr\$ 2,10</i>
<i>-</i> 1.10.47	<i>auxil. p. Cr\$ 2,43</i>	<i>--</i>
<i>Neil R. Boyd.</i>		
<i>Com</i> 1-2-48	<i>auxil. para</i>	<i>Cr\$ 36,80</i>
<i>-</i> 1-1-1955	<i>SERVIÇOS ELETRICOS DO ESTADO</i>	<i>2500 Diários</i>
<i>ADMINISTRADOR</i>		
<i>Com</i> 10-8-64	<i>Sei promovido a Motorista 6, com os vencimentos de Cr\$ 42,00</i>	
<i>SERVIÇOS ELETRICOS DO ESTADO</i>		
<i>ADMINISTRADOR</i>		

NOTA: - Devem constar as datas das promoções, salvação do cargo que exercia e o seu



Anexos IX – Carteira de trabalho da década de 1940 e sua s anotações – Acervo Durango Duarte



Anexo X – Anotações gerais André Negreiros Garcia

The Manáos Tramways and Light Co., Ltd.

N.º

Manáos, 31 de Agosto de 1931.

Illmº Sr. Delegado Auxiliar da Policia Civil de Manáos.

*N.º 53. Conceda a fiança requerida
e os autos em duplicatas com o processo
lavado e com o termo juntado
copiar para autos. Em 31/8/31
Antonio...*

Diz The Manáos Tramways & Light Coº Ltd., que se achando preso nessa Delegacia, como incurso no artigo 306 do Código Penal da Republica, o motorista desta Companhia, Jose Affonso da Silva, vem, na forma da lei requerer a V.Sa., o arbitramento e a concessão da devida fiança.

Nestes termos

P. e E. Deferimento.

Abandou Silva
The Manáos Tramways & Light Co. Ltd.
E. D. A.
ESTADO
ESTADO
31 de Agosto de 1931

1.^a Inspeção Regional do Ministerio do Trabalho

SINDICATOS QUE DEVEM ELEGER REPRESENTANTES JUNTO A COMISSÃO DO SALARIO MINIMO

Notificação

De ordem do sr. Inspector regional, notifico os sindicatos abaixo mencionados para, de acordo com as instruções já publicadas e as fornecidas por esta Inspeção, elegem, cada, seis membros, seus associados, afim de representarem a classe na Comissão do Salario Minimo, brevemente a funcionar nesta cidade:

Sindicato dos Condutores de Autos, Sindicato dos Operarios em Construção Civil e Classes Anexas, Sindicato dos Operarios das Quatro Artes de Construção Civil, Sindicato dos Estivadores, Sindicato Beneficente dos Estivadores Deus e Mar, Sindicato dos Práticos e Mestres Fluviais, Sindicato dos Foguistas e Carvoeiros, União dos Sindicatos dos Trabalhadores do Município de Manaus, Sindicato dos Agrônomos do Estado do Amazonas, Sindicato dos Officiaes em Alfabetaria, Sindicato dos Barbeteiros, Sindicato dos Operarios Beneficiadores de Borracha, Sindicato dos Operarios Carpinteiros e Calafates Navaes, Sindicato dos Empregados no Comércio, Sindicato dos Trabalhadores do Livro e do Jornal, Sindicato dos Beneficiadores de Borracha, Sindicato dos Empregados Leiteiros, União dos Maquinistas Maritimos e Fluviais, Sindicato dos Trabalhadores e Magarefes, Sindicato dos Operarios Metalurgicos, Sindicato dos Empregados em Padarias e Classes Anexas, Sindicato dos Pilotos e Práticos, Sindicato dos Portuarios de Manaus, Sindicato dos Operarios Sapateiros, Sindicato dos Remadores, Sindicato dos Operarios em Serrarias, Sindicato dos Empregados em Tração, Força e Luz, Sindicato Amazonense de Armadores de Navios, Sindicato dos Comissionistas de Barracha, Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, Sindicato dos Farmaceuticos do Amazonas, Sindicato dos Cirurgões Dentistas, Sindicato dos Enfermeiros, Associação Comercial do Amazonas e Associação Comercial dos Retalhistas.

Manaus, 25 de maio de 1933. —
Wendo Gomes, auxiliar de 1.^a classe.

Anexo XII Sindicato de Tração, força e luz.

CASOS policiais

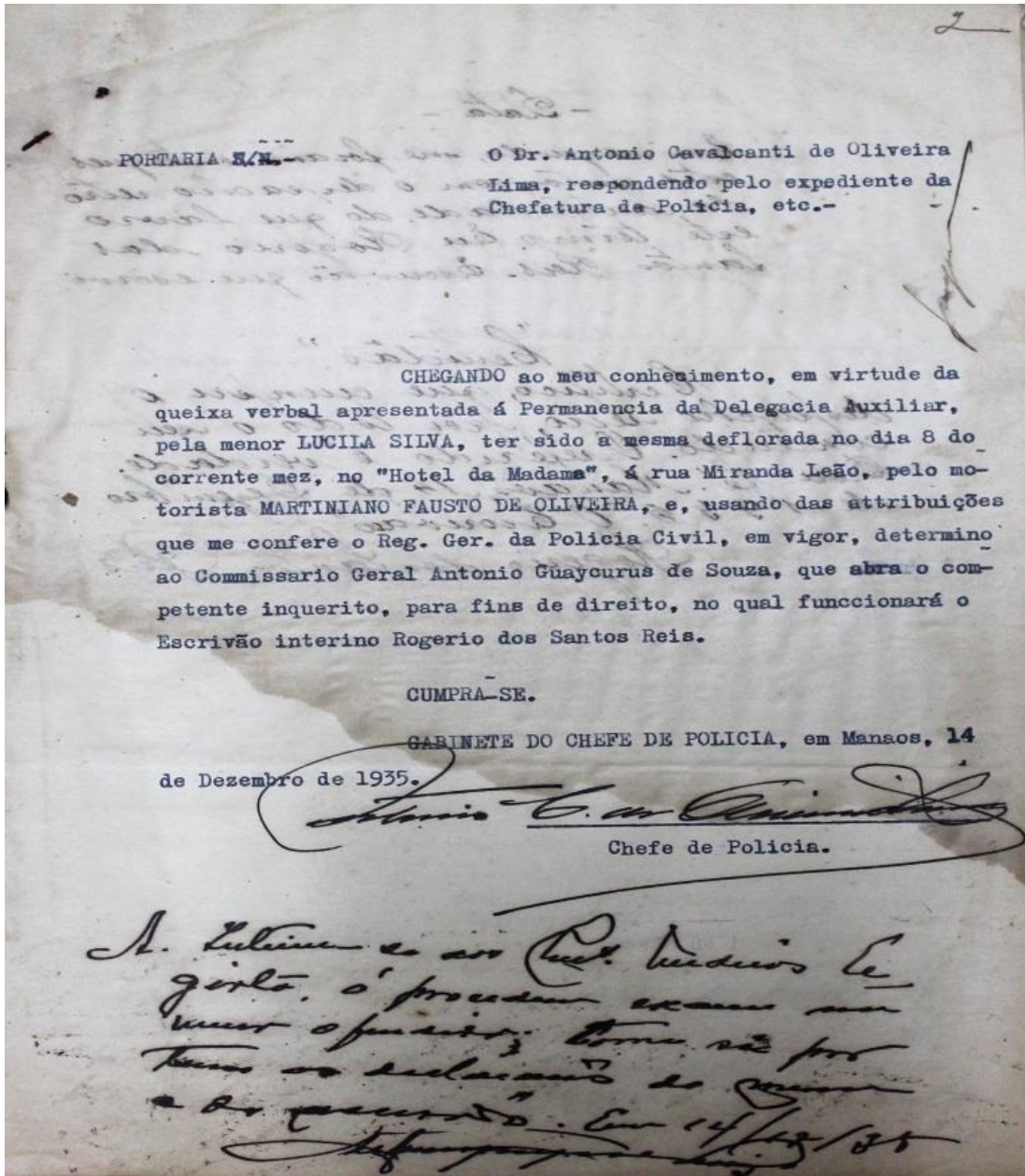


Um jogo de azar

Os motoristas Alcides Alves Carioca, Mario Alves de Oliveira, o condutor João Teles e o fundidor José Luiz Correa, resolveram, depois de terminadas as suas obrigações, reunir-se em um joguinho de cartas. Mas eles não se lembraram de que, perto do local onde se divertiam com a orelha da Sota, fazia ponto um guarda civil que, sem mais aquela, os levou para o xadrez da rua Marechal Deodoro.

Anexo XIII – Presos um motorista e um condutor²⁹⁶

²⁹⁶ Jornal do Comércio 19 de outubro de 1941. http://memoria.bn.br/DocReader/170054_01/43359



Anexo XIV queixa de Lucila Silva



Anexo XV – Domingos Alves

REFERÊNCIAS

a) Periódicos

- * A Capital. Manaus: 1917.
- * Jornal do Comércio. Manaus – 1909 a 1950.
- * O Jornal. Manaus: jun. 1933.
- * Quo Vadis?.Manaus: 1903.
- * The New York Times. Nova Iorque: dez. 1926.

b) Documentos oficiais.

- *Apelação Criminal -1930 a 1946
- *Carteira de trabalho e habilitação, década 1940/Acervo Durango Duarte- Doação da família Cunha Cassote.
- *Código da Águas<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24643-10-julho-1934-498122-publicacaooriginal-1-pe.html>
- *Código de Postura. Manaus: 1893 a1938.
- *DecretoLei 4.982 [.http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4982-24-dezembro-1925-776548-publicacaooriginal-140498-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4982-24-dezembro-1925-776548-publicacaooriginal-140498-pl.html)
- *Diário Oficial. Amazonas: jul. 1908.
- *Inquérito Policial de 1935.
- *Julgados e decisões da Côrte de Apelação do Estado do Amazonas – 1936 a 1939. Imprensa Pública.
- *Mapa de Inquéritos: 1913 a 1914
- *Recurso Criminal – 1930 a 1946
- *Relatório e mensagem de Governo. Manaus Imprensa pública – 1900 a 1946.

Imagem do bonde aberto por Allen Morris <http://www.tramz.com/>

<https://noamazonaseassim.com.br/complexo-booth-line-em-manaus/>

Imagem de um bonde, de autoria do fotógrafo norte-mericano Thomas D. Mcavoy. Publicada na revista Life em 1943 – cedida por Fabio A. de Carvalho Pedrosa.

Ocupações profissionais - <http://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/782620-motorneiro>

www.historiainte.blogspot.com– Autor: Fabio Augusto de Carvalho Pedrosa

c) Bibliografia

- ANDRADE, Moacir Couto de. Manaus: Ruas, fachadas e varandas. Manaus: Humberto Calderaro, 1984. 276 p. Ilustrado
- ANDRADE, Moacir Couto de. Alguns aspectos da antropologia cultural do Amazonas. Manaus: Casa Editora Madrugada, 1978.
- BATALHA, Cláudio. História do trabalho: um olhar sobre os anos 1990. História (São Paulo) Vol. 21; Pág.73 a 87.2002
- BATALHA, Claudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira da (Org.) ; FORTES, A. (Org.). Culturas de classe: Identidade e diversidade na formação do operariado. 1. ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2004. v. 1. 438p
- BENCHIMOL, Samuel. Amazônia formação social e cultural/Samuel Benchimol 3aed. Manaus ed. Valer 2009.546 p.
- BENCHIMOL, Samuel. Manaus -O crescimento de uma cidade no Vale Amazônico. 1947. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia e Economia, Miami University, Oxford, Ohio, 1947.
- BITTENCOURT, Agnello,1876-1985. Corografia do Estado do Amazonas. Apresentação de Arthur Cezar Ferreira Reis. Manaus, ACA – Fundo Editorial,1985.
- BLOCH, Marc. Apologia da História ou o ofício do historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- BRAGA, Robério. Manaós...Manaós. Manaus. Reggo Edições, 2013.
- CALEIRO, Regina Célia Lima; SILVA, Márcia Pereira da; JESUS, Alysson Luiz Freitas de. Os processos crime e os arquivos do judiciário. Dimensões, Espírito Santo, v. 26, p.302-320, 2011. Semestral.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. Imprensa e História do Brasil. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988.
- CASTRO, Marvignier. Síntese Histórica da Evolução de Manaus. /Manaus: IGHA/Typografia Fenix, 1948.
- CARVALHO, José Cândido de Melo. Notas de viagem ao Rio Negro. 2. Ed. São Paulo: GRD [Brasília]: INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1983
- CASCUDO, Luís da Câmara. Dicionário do Folclore Brasileiro. 12. ed. São Paulo: Grupo Editorial Globo, 2012. 776 p.
- CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: artes de fazer. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008, 2ª reimpressão da 2ª ed., 2001.
- _____. “Classes perigosas”. In: Revista Trabalhadores. Vol. 6. Unicamp: Associação Cultural do Arquivo Edgar Leuenroth/IFCH, 1990.
- COSTA, Deusa. Quando viver ameaça a ordem urbana – Trabalhadores de Manaus (1890-1915). Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.
- DAOU, Ana Maria Lima. A Cidade, o Teatro e o “Paiz das Seringueiras”: práticas e representações da sociedade amazonense na virada do século. Ana Maria Lima Daou. Rio de Janeiro: UFRJ/MN/PPGAS, 1998.
- DEL PRIORE, Mary. Histórias do Cotidiano / Mary Del Priore. — São Paulo: Contexto, 2001.
- DIAS, Ednéia. A Ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920 / 2º Edição – Manaus: Editora Valer 2007.
- DUARTE, Durango Martins. Manaus entre o passado e o presente/Durango Martins Duarte. 1ª ed. Manaus: Ed. Mídia Ponto Comm, 2009. 296 p.
- DURHAM, Eunice R.. A caminho da cidade. São Paulo: Perspectiva, 1978

- DOMINGUES, Mario. Impressões de viagem ao norte do Brasil. Ed. Irmãos Pongetti, 1940.
- FIGUEIREDO, Aguinaldo Nascimento. Santa Luzia – História e memória do povo do Emboca. 2ª ed. Manaus; Edição do autor, 2009; 184p.
- FREITAS, Edézio de. Guia Turístico e Comercial da Cidade de Manaus e seus arredores. Manaus: Oficinas Graphicas da Papelaria Velho Lino, 1932.
- FREYRE, Gilberto. Ingleses no Brasil: Aspectos e influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks Editora e Distribuidora de Livros Ltda, 2000. 411 p.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e punir: nascimento da prisão. 41. ed. Petrópolis: Vozes, 2013.
- GINZBURG, Carlo. O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição/ Carlo Ginzburg; Tradução: Maria Betânia Amoroso; tradução dos poemas José Paulo Paes; Revisão técnica: Hilário Franco Junior. 1ª Edição. São Paulo: Companhia das letras, 2006. GOMES, Ângela de Castro. Burguesia e trabalho: Política e legislação social no Brasil (1917 –1937) /Ângela Maria de Castro Gomes. 2. Ed – Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014.
- GROBE, Cristiana Maria Petersen. Manaus e seus igarapés: a construção da cidade e suas representações (1880-1915). 2014. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História - Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014.
- HARRAES, Marluza Marques. Disciplina e Trabalho: administração de iniciativa da VFRGS. Estudos Ibero-americanos, Rio Grande do Sul, v. 2, n. , p.111-127, dez. 1996.
- HOBBSAWM, Eric J., 1917. A Era dos impérios/ Eric J, Hobsbawm, tradução Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo; revisão técnica Maria Célia Paoli. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- JUNIOR, Paulo Marreiro dos Santos. A imposição da modernidade na Manaus da borracha. Cadernos de Pesquisa do CDHIS — n. 36/37 — ano 20 — p. 119-131 — 2007.
- JUNIOR, Paulo Marreiro dos Santos. Manaus da Belle Époque: um cotidiano em tensão. A utopia da modernidade na cidade disciplinar, 1890 -1920. Revista Eletrônica cadernos da História: publicação do corpo discente do departamento de História da Universidade Federal de Ouro Preto. Ano II, n. 1, março 2007.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo - Estudo da Geografia Urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1971. 527 p
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001. Rubens Eduardo Frias.
- LIMA, Alexandre Martins de. Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947. 2011. 425 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Húmido, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.
- LOUREIRO, Antônio José Souto. A Grande Crise (1908 - 1916). Manaus: Humberto Calderaro, 1986. 282 p
- LUCA, Tânia Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos/Tânia Regina de Luca. Fontes históricas/Carla Bassanezi Pinsky, (organizadora).
- MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. 1º edição – Manaus: Editora Edua, 2014.
- MAGALHÃES, Soraia Pereira. No interior da floresta: a necessidade de deslocamentos. O caso dos bondes em Manaus. Somanlu, ano 9, n.1, jan./jun.2009.

- MAGNANI, Jose G.(2012). As cidades de tristes Trópicos In: Da Periferia ao Centro: trajetórias de pesquisa em antropologia urbana. São Paulo, Ed. Terceiro Nome, pp. 283-308.
- MARTINS, Ana Luiza; LUCA, Tania Regina de. Imprensa e cidade. São Paulo: Unesp, 2006. (Paradidáticos. Cultura).
- MARTINS, Jose de S. (2008) As Hesitações do moderno e as contradições da modernidade no Brasil. In: A sociabilidade do Homem simples, São Paulo, Ed. Contexto, p.17-49.
- MELLO, Thiago de. Manaus amor e memória. Edição FUNCOMIZ (Fundo Comunitário das Indústrias da Zona Franca de Manaus), 1983.
- MENEZES, Lená Medeiros de. Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio (1890-1930). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992. 117 p.
- MESQUITA, Otoni Moreira de; 2005. La Belle vitrine: o mito do progresso na refundação da cidade de Manaus 1890/1900; Dissertação de doutorado. Universidade Federal Fluminense; 439 p.
- MONTEIRO, Mário Ypiranga. Negritude e Modernidade. Manaus, Governo do Estado, 1990.
- MORAES, Raymundo. Paiz das Pedras verdes. 2. ed. Manaus: Civilização Brasileira, 1931.
- MOTA, Alves da. No tempo do bonde elétrico;(história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife). 2. ed. Recife: Celpe, 1985. 82 p
- NASCIMENTO, Marcio Silveira. Memória da Cidade: viagens pelos trilhos, o bonde modificando a paisagem amazônica, no período da Belle Époque. Artigo publicado no XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana – UERJ, Rio de Janeiro, 18 a 22 de novembro de 2013.
- NEDER, Gizlene. Cidade, identidade e exclusão social. Tempo, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p.106-134, jan. 1997.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. ESPAÇO-TEMPO DE MANAUS: a natureza das águas na produção do espaço urbano. Espaço e Cultura, Rio de Janeiro, v. 23, p.33-41, 2008. Jan/jun.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920 -1967: a cidade doce e dura em excesso. Manaus: Valer, 2003. 176 p. (Em busca da identidade regional)
- OLIVEIRA, Luís Antônio Pinto de; SIMÕES, Celso Cardoso da Silva. O IBGE e as pesquisas populacionais. R. bras. Est. Pop., São Paulo, v. 22, n. 2, p. 291-302, jul./dez. 2005
- OLIVEIRA, Rodrigo Santos de. A relação entre a história e a imprensa, breve história da imprensa e as origens da imprensa no Brasil (1808-1930). História, Rio Grande, 2 (3): 125-142, 2011.
- PENNINGTON, David. Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária. Manaus: Edua, 2009. 322 p.
- PERES, José Jefferson Carpinteiro. Evocação de Manaus: como eu a vi ou sonhei. Manaus: Imprensa Oficial, 1984. 218 p.
- PERROT, Michelle. Minha História das mulheres. São Paulo: Contexto, 2007. 192 p.
- PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. Anos 90 (UFRGS), Porto Alegre, UFRGS., v 3, p.129-153, 1995.Pág 133.
- PETERSEN, S. R. F.. Levantamento da produção bibliográfica e de outros resultados de investigação sobre a história operária e o trabalho urbano fora do eixo Rio- S. Paulo. Cadernos Arquivo Edgard Leuenroth (UNICAMP), v. 14, p. 255-342, 2009.

- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Uma Outra Cidade: o mundo dos excluídos no final do século XIX. São Paulo: Cia Editora Nacional, 2001.
- PINHEIRO, L. B. S.P. Na contramão da história: mundos do trabalho na cidade da borracha (Manaus, 1920-1945) – Canoa do Tempo – Revista do Programa de Pós-Graduação Manaus, vol. 1 nº 1 – Jan. e dez. 2007.
- PINHEIRO, L. B. S. P.; Imigração, Trabalho e Imprensa em Manaus, 1890-1928. Revista Litteris, v. 14, p. 1-21, 2014.
- PINHEIRO, M. L. U. (Org.); PINHEIRO, L. B. S. P. (Org.). Imprensa Operária no Amazonas. 1.ed. Manaus: Edua, 2004. v. 1. 126p
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899 – 1925): Editora da Universidade do Amazonas, 1999.
- PINHEIRO, M. L. U. ; Folhas do Norte: letramento e periodismo no Amazonas, 1880-1920. 1. ed. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas - Edua, 2015. v. 1. 348p.
- PINHEIRO, M. L. U.; PINHEIRO, L. B. S. P. (Org.). Fronteiras do Tempo, n. 3, Imprensa e Mundos do Trabalho. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2011, 262p. 1. ed. Manaus: 2012. v. 1. 162p
- PINTO, Geraldo Augusto. A organização do Trabalho no século XX: Taylorismo, Fordismo e Toyotismo. 3. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2013.
- PONTES, Cristina da Fonte; SILVA, Salvador Mata e. O bonde em Niterói. Niterói: Niterói Livros, 2008.
- QUEIRÓS, César Augusto. História operária em processo: apontamentos sobre o uso de processos criminais no estudo da história do trabalho. I Encontro estadual da ANPUH AP/I jornada internacional de estudos de história da Amazônia: Diásporas, migrações e territorialidades na Pan-Amazônia, 2015.
- RAGO, Luzia Margareth. Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar – Brasil 1890 a 1930. Luzia Margareth Rago. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- RAGO, Luzia Margareth. História das Mulheres no Brasil: Trabalho feminino e sexualidade. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2004.
- RODOLPH, Jean Louis. Viagem ao Brasil 1865-1866. Brasília - Senado Federal: Conselho Editorial, 2000. 516 p. (O Brasil visto por estrangeiros).
- SÁ, Jorge Franco. Manaus: higiene, meio ambiente e segurança do trabalho na época áurea da borracha, Manaus: Edua, 2014.
- SAMPAIO, Patrícia Melo. Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX. 2 ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014.
- SAMPAIO, Patrícia Melo (Org.). Posturas Municipais, Amazonas (1838-1967). Manaus: Edua, 2016. 406 p.
- SANTOS, Eloína Monteiro dos. Uma liderança política cabocla. Manaus: Ed. da Universidade do Amazonas, 1997. 170 p.
- SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900 - 1935. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 2009. Cap. 5.
- SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Mundos do Trabalho, [s.l.], v. 2, n. 3, p.99-123, 24 ago. 2010. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). <http://dx.doi.org/10.5007/1984-9222.2010v2n3p99>.
- SANTOS, José Vicente Tavares. Modernidade Tardia e violência. Crime, polícia e Justiça no Brasil/Organização Renato Sérgio de Lima, José Luiz Rattón e Rodrigo Ghiringhelli de Azevedo – 1a ed., 1a impressão – São Paulo: Contexto, 2014.

- SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. História econômica da Amazônia: 1800 a1920. São Paulo: T. A. Queiroz,1980.
- SHARPE, Jim. A História Vista de Baixo. In: BURKE, Peter. (Org.) A Escrita da História. São Paulo: UNESP, 1998.
- SILVA FILHO, Sebastião Rocha da. A organização do serviço sanitário em Manaus: sanitaristas e suas práticas de intervenção (1891-1920). Manaus: Valer: Fapeam, 2015. 240 p.
- SILVA, Isabel Saraiva. Mulheres Impressas: amor, honra e violência no cotidiano das mulheres em Manaus, 1932 - 1962. 2016. 131 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História - Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.
- SILVA, José Lopes da. Aspectos sócio-econômicos (1930 -1939). Manaus: Gráfica do Sesc/Am, 1995.
- STIEL, Waldemar Corrêa. História dos transportes coletivos em São Paulo. São Paulo: Mcgraw-hill do Brasil: ed. da Universidade de São Paulo, 1978.
- TAYLOR, Frederic W. Princípio da Administração Científica. São Paulo: Atlas, 1995.
- TELES, Luciano Everton Costa. A Vida Operária em Manaus: Imprensa e Mundos do Trabalho (1920). Manaus: (s.n), 2008.
- TELES, Luciano Everton Costa. Pelas páginas do jornal Vida Operária: Aspectos a cerca do mundo do trabalho no Amazonas na década de 1920. Litteris, Rio de Janeiro, v. 14, p.83-106, set. 2014. Semestral.
- THOMPSON, E. P., A Miséria da Teoria ou um planetário de erros. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.
- THOMPSON, Edward Palmer. Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- TOURAINÉ, Alain. Crítica da modernidade/Alain Touraine; Tradução Elia Ferreira Edel – Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.
- VICENTINI, Yara. Cidade e história na Amazônia. Curitiba: UFPR, 2004.
- VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo, Maria do Rosário da Cunha Peixoto, Yara Maria AunKhoury. A pesquisa em História. 4ª edição. 5ª impressão. Editora Ática. São Paulo – SP. 2005
- WILLIAMS, Raymond. Campo e cidade: na História e na Literatura. São Paulo: Cia das Letras, 1989.