



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

DHYENE VIEIRA DOS SANTOS

MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS:
SOCIABILIDADE, CULTURA ASSOCIATIVA E GREVES
(1899-1930)

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Manaus
2020



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

DHYENE VIEIRA DOS SANTOS

MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS:
SOCIABILIDADE, CULTURA ASSOCIATIVA E GREVES
(1899-1930)

Dissertação de Mestrado apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas, como exigência para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Luiza Ugarte Pinheiro

Manaus
2020

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

S237b Santos, Dhyene Vieira dos
Motoristas e condutores de bondes em Manaus: sociabilidade,
cultura associativa e greves (1899-1930) / Dhyene Vieira dos
Santos . 2020
170 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Maria Luiza Ugarte Pinheiro
Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do
Amazonas.

1. Bondes. 2. Sociabilidade. 3. Associativismo. 4. Greves. 5.
Manaus. I. Pinheiro, Maria Luiza Ugarte. II. Universidade Federal do
Amazonas III. Título

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Maria Luiza Ugarte Pinheiro – Presidente
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

Prof. Dr. Luciano Everton Costa Teles – Membro
Universidade do Estado do Amazonas – UEA

Prof. Dr. Davi Avelino Leal – Membro
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

Profa. Dra. Eglê Betânia Portela Wanzeler – Suplente
Universidade do Estado do Amazonas - UEA

Prof. Dr. Cesar Augusto Bulbós Queiros – Suplente
Universidade Federal do Amazonas - UFAM

AGRADECIMENTOS

Escrever a presente dissertação foi uma das experiências mais incríveis e desafiadoras que tive nos meus vinte e poucos anos. Um sonho almejado e realizado. Agradeço de coração a todos aqueles que passaram pelo meu caminho e deixaram um pedacinho de incentivo e motivação nessa trajetória, possibilitando que eu pudesse transformar meu sonho em realidade.

Gostaria de iniciar agradecendo a professora Maria Luiza Ugarte Pinheiro, minha querida orientadora, por me fazer acreditar que eu poderia voar e ir longe. Agradeço pela sensibilidade, pelo exemplo de pesquisadora, professora e militante. Sem dúvida, foi ela quem mostrou que poderia ser quem eu quisesse ser na academia e que militar e estudar não têm contradição. Maria Luiza foi a principal responsável por eu conseguir chegar até aqui, foi quem me apresentou a pesquisa científica no segundo período da graduação em História no ano de 2014, convidando-me para investigar as múltiplas dimensões do universo dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, nas primeiras décadas do século XX. Foi por essa oportunidade e pelo exemplo profissional da professora Luiza que enveredei pela História Social do Trabalho e hoje coleciono uma bonita aprovação no doutorado em História na mesma linha de pesquisa.

Quero agradecer carinhosamente a meus professores do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da UFAM: Almir Diniz, César Queirós, Davi Avelino Leal, Glauber Biazio, James Roberto da Silva, Joana Clímaco, Keith Valéria Barbosa, Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro, Marcia Eliane Mello, Maria Luiza Ugarte Pinheiro, Nelson Tomelin, Patrícia Melo Sampaio, Patrícia Rodrigues da Silva, Síval Gonçalves. Gostaria de estender os agradecimentos aos professores do Programa de Pós-Graduados em História da PUC-SP, sobretudo àqueles cujas disciplina tive a oportunidade de cursar e de quem mais me aproximei: Yvone Avelino, Antônio Rago, Olga Brites e Heloisa de Faria Cruz.

Enquanto acadêmica, recebi convite para fazer um semestre de Mobilidade na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, por meio do PROCAD – Cultura, Trabalho e Cidade. Foi, sem dúvida, a experiência mais incrível que eu poderia vivenciar nesses últimos dois anos. Oportunizou meu crescimento acadêmico e sou muito grata. Lá fiz amigos e compartilhei momentos de muito aprendizado. A troca de experiências foi

fundamental para o meu crescimento como pessoa e como pesquisadora. Agradeço especialmente aos meus amigos mestrandos por me proporcionar a melhor troca de experiências da minha vida: Wanderson Freire (Pernambuco), Stephanie de Araújo (Campina Grande), Ivan Teodoro (Minas gerais), Osvaldo Neto (Paraná), Vanessa Goulart e Eduardo Tavolaro (São Paulo). Vocês moram no meu coração e um dia espero reencontrá-los no Rolezinho de Quinta, como batizamos nossos encontros pós-aula da disciplina Núcleo de Pesquisa.

Aos meus amigos da vida, que são tantos e para não correr o risco de esquecer ninguém, vou citar por grupos. Agradeço aos amigos que ganhei na Associação de Pós-Graduandos da UFAM, na figura do Cristiano Paiva e Tassia Patrícia. Agradeço aos meus amigos camaradas da UJS, com quem durante o período do ensino médio e graduação dividi momentos importantes no Movimento Estudantil, agradeço-os na figura do meu amigo Yann Evanovick. Aos amigos da UFAM, principalmente aqueles com quem compartilhei momentos inesquecíveis nas festinhas na graduação, agradeço na figura da Ketlen Júlia. Agradeço aos meus amigos da turma de inglês do CEL-UFAM pela troca diária de conhecimento e motivações, na figura da Sarah Amorim, do Daniel e do Cassio. Agradeço também à minha amiga, parceira de muitos anos, Cíndel Cavalcante, por sempre estar presente na minha vida. Nossa relação é mágica e muito especial, da infância para a vida toda.

Um agradecimento especial aos meus amigos do Laboratório de História da Imprensa no Amazonas - LHIA: Isabel Saboia, Romulo Oliveira, Gabriel Cruz, José Miranda, Vanessa Vasconcelos e Daniela Costa e ao Jailson Soares, secretário do Programa de Pós-Graduação em História da UFAM. Vocês são muito especiais e quero compartilhar muitos bons momentos acadêmicos ao lado de todos vocês.

Na oportunidade, quero agradecer aos que me auxiliaram na busca das fontes históricas. Primeiramente aos queridos funcionários do arquivo da Imprensa Oficial, do Arquivo Público, da Biblioteca Mario Ypiranga e Biblioteca Artur César Ferreira Reis, do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas. Ao seu Radyr Oliveira, Diretor Executivo da Amazonas Energia, por me apresentar os acervos da companhia Manáos Tramways e aos amigos do Arquivo do Tribunal de Justiça do Amazonas. Quero agradecer especialmente, aos professores líderes do Laboratório de História da Imprensa no Amazonas por colocar à minha disposição documentos importantes e imprescindíveis para o desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço aos professores Davi Avelino Leal e Luciano Everton Teles, membros da banca de qualificação e depois membros da banca de defesa pelas contribuições. O auxílio de vocês foram fundamentais para a construção deste trabalho, principalmente por direcionar o caminho que devia trilhar.

Quero também dedicar algumas linhas para agradecer imensamente a algumas pessoas externas da universidade. Minha mãe, meu melhor amigo e meu companheiro. Primeiramente, minha mãe, dona Diana da Costa Vieira, que sempre foi meu esteio, sempre acreditou no meu potencial e sonhou os meus sonhos. Sem dúvida, minha mãe é a pessoa que mais me incentivou a lutar pelo que acredito. Em casa, ela me deu a autonomia que precisei para escolher qual caminho trilhar e até hoje é a minha principal base, é a pessoa que eu mais amo nessa vida e nunca vou deixar de agradecer a criação que tive.

Outra pessoa muito especial para a minha vida, é o meu melhor amigo Davi Monteiro Abreu. Esse é daqueles que posso contar na alegria e na tristeza. O Davi é a pessoa que mais me chamou atenção nessa vida, é aquele parceiro para todas as horas, para os momentos de erros e momentos de acertos. Foi o único que quis convidar para assistir à qualificação porque é a pessoa que mais confio nesse mundo. O Davi, nos momentos mais difíceis, esteve ao meu lado e eu quero tê-lo para sempre na minha vida. Ele é como se fosse família, é como se fosse meu irmão.

Quero agradecer também ao meu noivo Thiago Rodrigo Alves, o amor da minha vida e o melhor companheiro de todos os dias e todas as noites que eu poderia ter. Obrigada por aturar meus devaneios, reclamações, alegrias, frustrações, tudo ao mesmo tempo. Você foi quem me colocou nos trilhos, foi quem me deu todo apoio que eu precisei para fazer a dissertação no tempo certo. Obrigada por cada palavra de incentivo. Agradeço a você até pelas pressões, que às vezes me deixavam com raiva, mas faziam entender que era pelo meu bem. Você é o meu principal exemplo acadêmico, é quem eu vejo estudando e pesquisando diariamente, é minha inspiração.

Agradeço também à Coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal do Nível Superior – CAPES, pelo fomento a minha pesquisa. Sem dúvida, o apoio financeiro foi fundamental para conseguir concluir essa etapa e chegar academicamente onde cheguei. E por fim, quero agradecer a Deus, pela vida, pelas oportunidades que me foram proporcionadas ao escolher cursar História na UFAM, pelas experiências que me ajudam a crescer diariamente. Que esteja sempre ao meu lado. E a minha família, base de tudo!

RESUMO

O presente trabalho procura analisar as múltiplas dimensões do universo dos motoristas e condutores de bondes na cidade de Manaus no período compreendido entre os anos de 1899 a 1930. Inquirimos sobre as suas condições de vida, de trabalho e de organização, buscando assim descobrir em que medida os processos de dominação e resistência desenvolvidos no cenário da cidade propiciaram a esses trabalhadores apresentar soluções originais aos problemas que lhes eram postos ao longo do tempo. A necessidade de conhecer esse universo urbano se dá, em especial, porque, atuando como sujeitos históricos concretos, esses trabalhadores, construtores anônimos do tão propalado progresso material da cidade durante o “período da borracha”, não lograram a devida atenção da historiografia regional. E assim sendo, não se registraram apropriadamente os seus anseios não contemplados, as suas vontades políticas desconsideradas, os seus protestos, greves e reivindicações sistematicamente ignoradas. Entretanto, sua presença na cidade esteve longe de ter sido insignificante ou passiva. Nesse sentido, concentramos na sociabilidade desses sujeitos, cultura associativa e nas mobilizações paredistas, evidenciando alguns aspectos de suas atividades na cidade e das relações sociais de produção a que se viram submetidos.

PALAVRAS-CHAVE: sociabilidade; associativismo; greves.

ABSTRACT

This work seeks to analyze the multiple dimensions of the universe of tramway conductors and tramway drivers in the city of Manaus, from 1899 to 1930. We inquired about their living, working and organizational conditions, seeking to find out to what extent the processes of domination and resistance developed in the city scenario have influenced these workers to come up with original solutions to the problems posed to them over time. The relevance of knowing this urban universe is especially because, acting as concrete historical subjects, these workers, anonymous builders of the city's material progress during the "rubber period", did not get the proper attention of regional historiography. And thus their unconsidered longings, their disregarded political wills, their protests, their strikes, and their systematically ignored claims have not been properly recorded. Nevertheless, the presence of these workers in the city was far from insignificant or passive. In this sense, we focus on the sociability of these subjects, the associative culture and the strike mobilizations, highlighting some aspects of their activities in the city and the social relations of production to which they were subjected.

KEYWORDS: *sociability; associativism; strikes.*

LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS E QUADROS

FIGURA 1	Mapa com as rotas dos bondes elétricos em Manaus (1900)	29
FIGURA 2	E. B. Kirk, gerente da Manáos Tramways (1910)	34
FIGURA 3	George Robertson Forbes – engenheiro da Manáos Tramways	95
FIGURA 4	Foto do empregado Venâncio Igrejas Lopes	96
FIGURA 5	Usina da Viação e Luz	120
FIGURA 6	Aristides Rocha - Advogado da Manáos Tramways	146
GRÁFICO 1	Quantidade de motoristas e condutores de bondes em Manaus (1904-1942)	36
GRÁFICO 2	Composição étnica dos motoristas e condutores de bondes	37
QUADRO 1	Cidades brasileiras e ano em que foram implantados os bondes elétricos	27
QUADRO 2	Movimento de carga e passageiros, mês a mês do ano de 1900	30
QUADRO 3	1º direção eleita da Sociedade em 1910	63
QUADRO 4	Direção da Sociedade empossada em setembro de 1910	64
QUADRO 5	Quadro organizado pelo antropólogo James C. Scott sobre a dominação e a resistência	103
QUADRO 6	Informações gerais sobre as paredes dos motoristas e condutores de bondes	111

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO I - TRABALHO E VIDA URBANA DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS	24
1.1 FORMAÇÃO PROFISSIONAL E CARACTERÍSTICAS DO TRABALHO FRUTO DO ADVENTO DA MODERNIDADE.....	25
1.2 SOCIABILIDADE E VIDA URBANA DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES.....	38
1.3 QUEIXAS DO POVO: ACIDENTES E VIOLÊNCIA NA ÓTICA DA IMPRENSA MANAUARA....	43
CAPÍTULO II - CULTURA ASSOCIATIVA: MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS	57
2.1 ASPECTOS DA CULTURA ASSOCIATIVA: SOCIEDADE BENEFICENTE E PROTETORA DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DO AMAZONAS	59
2.2. SOCIEDADES DE CLASSES: SUJEITO COLETIVO EM FORMAÇÃO, PARTICIPAÇÃO DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES NA UNIÃO OPERÁRIA AMAZONENSE.....	84
2.3 MUTUALISMO DE EMPRESAS: ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DOS EMPREGADOS DA MANÁOS TRAMWAYS	89
CAPÍTULO III - GREVES DOS TRABALHADORES DO TRÁFEGO DE BONDES EM MANAUS	100
3.1 GREVE COMO INSTRUMENTO DE LUTA DOS TRABALHADORES	100
3.2 QUADRO GERAL DAS GREVES DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES	108
3.2.1 MOTIVAÇÕES E CAUSAS DAS GREVES DOS MOTORISTAS E CONDUTORES.....	109
3.3 PARAR O BONDE, PARAR A CIDADE: ORGANIZAÇÃO, NEGOCIAÇÃO E AÇÃO DOS TRABALHADORES DO TRÁFEGO DE BONDES EM MANAUS.....	140
3.3.1 NEGOCIAÇÃO COLETIVA.....	144
3.3.2 AÇÃO CONTRA A GREVE.....	147
CONSIDERAÇÕES FINAIS	159
FONTES DE PESQUISA	158
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	161
ANEXOS.....	167

INTRODUÇÃO

Este estudo tem como objetivo central analisar as condições de vida, trabalho e as formas de organização dos trabalhadores do serviço de transporte público por bondes elétricos, divididos por ofício em motoristas e condutores, averiguando tanto as formas de dominação a que estavam submetidos, quanto as suas formas de resistência, no período compreendido entre os anos de 1899 a 1930.

O interesse em enveredar pela História Social, analisando a categoria de trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus, emergiu, de forma ainda incipiente, no curso de graduação em História da UFAM, no âmbito do Programa Institucional de Iniciação Científica (PIBIC). Os projetos eram intitulados “Trabalho e vida urbana em Manaus: motoristas e condutores de bondes, 1900-1920” (2014/2015) e “Motoristas e condutores de bondes: cultura, associativismo e greves, 1902 – 1925” (2016/2017). Neles, se procedeu ao levantamento de fontes, de bibliografia e análises iniciais, sendo possível localizar e sistematizar a atuação desses trabalhadores na cidade e as inúmeras greves realizadas por eles.

Nos últimos trinta anos, o estudo da classe operária no Brasil tem sido um dos principais temas de investigação nas diversas áreas das ciências humanas e sociais. Historiadores, sociólogos, antropólogos, entre outros pesquisadores, estão preocupados em apontar a existência e experiência dos novos sujeitos presentes na história. Inúmeras pesquisas realizadas recentemente apresentam elementos que consideramos importantes para o processo de reconstrução histórica da classe trabalhadora. Pesquisas que dizem respeito às origens, às práticas dos trabalhadores, seus costumes, o papel desempenhado nas suas organizações e o modo como gostariam de ser reconhecidos pela sociedade. Esses são elementos importantes para a compreensão das vivências na cidade e no trabalho do conjunto de categorias urbanas e se fazem presentes em nossas análises.¹

No Amazonas, estudos sobre a cidade, os mundos do trabalho e dos trabalhadores despertaram o interesse dos professores da Universidade do Amazonas como tema de pesquisa no final dos anos de 1980, ocasião em que os primeiros estudos sobre História Social do Trabalho na Amazônia começaram a ser desenvolvidos por docentes e discentes

¹ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo*. São Paulo: Contexto, Brasília, DF: CNPq, 1900.

do Curso de Licenciatura em História. Naquele momento, buscou-se encontrar material empírico que permitisse entender as transformações urbanas operadas em Manaus ao longo do século XX e seus impactos sobre o mundo do trabalho, mesmo antes dos efeitos provocados pelo extrativismo da borracha.

Dentre outros pesquisadores, Maria Luiza Ugarte Pinheiro percebeu uma expressiva presença de greves e manifestações operárias nos jornais ao percorrer os arquivos da imprensa cotidiana da virada do século XIX para o XX durante o processo de pesquisa para a sua dissertação de mestrado.² Assim, a partir da descoberta dessas greves e manifestações nos jornais da época, mostrando rostos diferenciados de trabalhadores, fossem eles cocheiros, catraieiros, estivadores, carroceiros, motoristas, peixeiros ou condutores de bondes, buscou-se aprofundar o conhecimento sobre a História Urbana de Manaus do ponto de vista do trabalho, ampliando-se a coleta de informações sobre estes movimentos sociais e verticalizando os estudos sobre o tema.³

Se no contexto historiográfico regional a cidade tem sido uma referência frequente, o tema do trabalho urbano, que até tempos atrás era pouco explorado, mudou significativamente e o enfrentamento de uma historiografia regional com um discurso parcial, onde o trabalhador e o cidadão comum estão ausentes estão entre as preocupações da produção acadêmica recente.⁴

² PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus, 1899-1925*. 2 ed. Manaus: EDUA, 2003.

³ SANTOS, Dhyene Vieira dos. *Trabalho e vida urbana em Manaus: Motoristas e Condutores de Bondes, 1900-1920*. Monografia (PIBIC-UFAM). Manaus, 2015.

⁴ Dentre os estudiosos que introduziram essa discussão no Amazonas, no final da década de 1988 e meados de 2000, podemos destacar alguns que são importantes para a investigação das temáticas trabalho, trabalhadores e cidade, dos quais buscamos não apenas inspiração temática teórica e metodológica, como também, e principalmente a possibilidade de estabelecer um diálogo, destacamos: MESQUISTA, Otoni Moreira. *La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)*. Manaus: EDUA, 2009; DIAS, Edineia Mascarenhas. *A ilusão do fausto: Manaus, 1880-1920*. Manaus: Valer, 1999; COSTA, Francisca Deusa Sena. *Quando o viver ameaça a ordem urbana: trabalhadores de Manaus (1890-1915)*. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo: PUC, 1987; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit. É importante também destacar os trabalhos dos últimos dez anos que reforçam as investigações sobre o período aqui proposto, são eles: TELES, Luciano Everton Costa. *A vida operária em Manaus: Imprensa e mundos do trabalho (1920)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2008; PRAIA, Benta Litaiff. *A crise da economia gumífera e o mundo do trabalho em Manaus (1910-1930)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010; PESSOA, Alba Barbosa. *Infância e trabalho: dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010; PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade: a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016; ANDES, Marcos Mansour. *Trabalhadores em movimento: associativismo e paredes de trabalhadores em Manaus (1945-1967)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016; ARAÚJO, Moisés Dias de. *O grito dos trabalhadores: movimento operário, reivindicações e greves na Manaus da Grande Guerra (1914-1918)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do

Em todos esses estudos, tem-se consagrado a ideia de que foi no bojo da expansão da economia gomífera que Manaus se transformou em um ponto comercial importante, encarregado de fazer chegar ao interior do estado os implementos e gêneros necessários aos seringais e também de escoar a borracha dos seringais para os principais portos do Ocidente. Segundo a historiadora Maria Luiza Ugarte Pinheiro, foi a partir desse momento que a cidade foi assumindo uma nova configuração, o universo do trabalho urbano se expandiu, em boa medida pela incorporação de imigrantes nacionais e da contratação de trabalhadores especializados, em geral, estrangeiros. É nesse momento que diversas categorias profissionais se consolidaram e, graças à importância estratégica assumida por algumas delas, deram início a um lento e conturbado processo associativo.⁵

O conjunto dos trabalhadores sobre o qual debruçamo-nos aqui está diretamente vinculado ao tráfego dos bondes e dividido por ofícios em motoristas e condutores. O bonde elétrico foi um dos principais inventos da modernidade e era um transporte que tinha certa relevância para a vida urbana, visto que, em seus espaços, ocorria o encontro e convívio das pessoas. Os motoristas e condutores desempenhavam um papel importante, dado que se relacionavam diretamente com o público que circulava no interior do bonde. Logo, é de se esperar que estes tivessem dimensão da própria importância social, contribuindo assim, de alguma maneira, para a combatividade nos movimentos paredistas na cidade.

A principal problemática desta dissertação foi principalmente entender e demonstrar que existe uma importante e significativa trajetória de vida, resistência e de organização, protagonizada pelo conjunto de trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus. Esses trabalhadores são pessoas que construíram suas identidades a partir de uma gama de experiências de trabalho, de associação e mobilização, cuja compreensão pode nos ajudar a perceber e comparar as dificuldades vivenciadas por trabalhadores de outras localidades, em sua luta por reconhecimento público, ampliação da cidadania e melhores condições de vida e trabalho, com os trabalhadores manauaras desses transportes. Tal problemática nos permitiu investigar aspectos da cultura operária e cultura associativa dos trabalhadores urbanos, assim como as mobilizações, manifestações e greves protagonizadas por esses sujeitos históricos.

Amazonas, Manaus, 2018. Esses e outros trabalhos no âmbito regional, nos dimensionam para uma Manaus que refletia uma desigualdade presente no espaço urbano e que se tornou palco de tensões sociais.

⁵ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 140.

Os periódicos de Manaus desse período (1899-1930) estão impregnados da presença dos protestos, greves e reivindicações do conjunto de trabalhadores, tornando o cenário urbano de Manaus menos harmônico do que o desejado pelas elites locais. Estudar o cotidiano dessas pessoas, no trabalho, no lazer, em suas associações, seus projetos e vínculos políticos permitiu traçar melhor o perfil desses trabalhadores, resgatando seus modos de vida, anseios, suas lutas, parcerias e contendas. Permitiu também resgatar as relações que esses trabalhadores em seus movimentos associativos estabeleceram com outros estados do Brasil e ainda com outros países, pois o contingente de migrante tanto nacional quanto estrangeiro durante o período da borracha foi significativo para Manaus.

O recorte proposto é largo o suficiente para abarcar, no contexto manauara, a formação da categoria de motoristas e condutores de bondes, advindos da criação do serviço de bondes elétricos na cidade, dirigida ao longo de sua existência por duas companhias: companhia americana Manáos Railway (1899-1907) e companhia inglesa Manáos Tramways (1908-1954). Deste modo, analisamos esses trabalhadores nos seus primórdios. A baliza abarca o processo de modernização e expansão urbana e seus impactos sociais em conjunturas bastante diferenciadas, já que a primeira década do século XX pode ser claramente compreendida como a época do apogeu da economia extrativa da borracha, enquanto a segunda década é configurada por uma acelerada decadência e crise. Esse também é um período que melhor se pode visualizar a atuação da classe trabalhadora no Brasil de forma independente, sem uma influência externa coercitiva e definidora de sua conformação sindical, ideológica e política.⁶

Reconhecendo a inspiração thompsoniana⁷, insistimos na necessidade de conhecer esse universo do trabalho urbano, em especial, porque, atuando como sujeitos históricos concretos, tais trabalhadores, embora tenham sido os construtores anônimos do tão propalado progresso material da cidade durante o “período da borracha”, não lograram a

⁶ LONER, Beatriz Ana. *Classe Operária: Mobilização e organização em Pelotas (1888-1937)*. Tese (doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1999.

⁷ Essa inspiração se dá não apenas na incorporação de seus temas prioritários de pesquisa, mas igualmente nos postulados metodológicos por ele sugeridos, como o expresso em seu famoso prefácio à *Formação da classe operária inglesa*: “Estou tentando resgatar o pobre tecelão de malhas, o meeiro lúdica, o tecelão do ‘obsoleto’ tear manual, o artesão ‘utópico’ e mesmo o iludido seguidor de Joanna Southcott, dos imensos ares superiores de condescendência da posteridade. Sua hostilidade frente ao novo industrialismo podia ser retrógrada. Seus ideais comunitários podiam ser fantasiosos. Suas conspirações insurrecionais podiam ser temerárias. Mas eles viveram nesses tempos de aguda perturbação social, e nós não. Suas aspirações eram válidas nos termos de sua própria experiência. Se foram vítimas acidentais da história, continuam a ser condenados em vida, vítimas acidentais”. THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989, p. 13.

devida atenção da historiografia regional. E, dessa forma, não se registrou que seus desejos e anseios não foram contemplados, que suas vontades políticas foram desconsideradas, que os seus protestos, reivindicações e greves foram sistematicamente ignoradas. Mas sua presença na cidade esteve longe de ter sido insignificante ou passiva. Como salienta Maria Luiza Ugarte Pinheiro, os trabalhadores manauaras, agindo e reagindo no interior das relações sociais de produção a que se viram submetidos, souberam trilhar em diversas ocasiões o caminho da participação política ativa, atraindo para si a atenção, simpatia e respeito por parte da sociedade local e a preocupação e animosidade dos grupos dominantes.⁸

No que concerne à bibliografia deste trabalho, é necessário ressaltar algumas das contribuições mais significativas que ajudaram a moldar a visão historiográfica, sem, contudo, restringir a essa introdução a completa lista de referenciais teóricos e metodológicos deste trabalho, objeto de contínua discussão desenvolvida durante os capítulos.⁹ Entre os autores que nos auxiliaram numa melhor compreensão do conceito de sociabilidade, classe, experiência, relações de poder, cultura associativa e greves, utilizamos as abordagens de Edward Thompson, Eric Hobsbawm, Sandra Pesavento, James C. Scott, Claudio Batalha, Marcia de Paula Leite, Jorge Miglioli e Marcel Van Der Linden.

Para construir esta pesquisa, a discussão do conceito de classe e experiência foi fundamental para analisarmos a categoria de motoristas e condutores de bondes. Segundo E. P. Thompson, a classe é vista como um “fenômeno histórico”, cuja relação está

⁸ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 202.

⁹ É importante ressaltarmos, que existe um conjunto de obras historiográficas no Brasil que investigam a vivência dos motoristas e condutores de bondes, que foram fundamentais para nossa investigação, auxiliando com a reflexão sobre esta categoria de trabalhadores na cidade, são eles: PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento: a trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917-1932)*. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará: Fortaleza, 2008; TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Tese (doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012; SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese (Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2009; SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde: Fortaleza e o transporte da Light nos anos 1913-1947*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010; SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. *Light versus Ribeiro e Pedreira: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza (1926-1929)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2012. No Amazonas, nosso trabalho torna-se pioneiro na investigação sobre os motoristas e condutores de bondes nas três primeiras décadas do século XX, resultando em dois Relatórios Finais de PIBIC (2014/2015 e 2016/2017), somando-se a esta dissertação. Para os anos de 1930 a 1946, existe o trabalho de BARROS, Wanderlene de Freitas Souza. *Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. Que discorre sobre os trabalhadores do tráfego de bondes na cidade de Manaus e se somam aos inúmeros trabalhadores que tratam sobre a temática cidade, trabalho e trabalhadores.

presente em pessoas e contextos, sendo expressa a partir de uma identidade coletiva e comum.¹⁰ O historiador Hobsbawm, por sua vez, sustenta ser a classe uma organização formal, portadora de ideologias, hábitos e práticas comuns. Hobsbawm pondera que as classes somente viriam a existir no momento histórico que elas começassem a adquirir consciência de si própria como tal.¹¹

As obras de Thompson nos auxiliaram significativamente na construção deste trabalho. Dentre muitas caracterizações históricas, utilizamos nesta investigação o de identidade coletiva de classe e de experiência. A primeira é sinalizada nesta pesquisa, como o conjunto de práticas, comportamentos, valores e formas organizacionais desenvolvidos pelos trabalhadores, que configuraram em uma resposta comum frente ao meio socioeconômico e cultural em que se desenvolveram e as variações observáveis entre elas. A identidade que trabalhamos se constrói por meio de um processo lento e complexo, constituindo-se como uma estrutura de escolhas e determinações, uma vez que não tem um modelo a seguir, sendo, na realidade:

o resultado – sempre em transformação – do conjunto de fatores que influenciam a formação das classes e da própria sociedade em cada momento histórico dado. Ela mantém uma relação móvel e fragmentária como a própria classe. Móvel, porque pode se alterar ou se transformar de acordo com o processo de lutas em que o sujeito está envolvido. Fragmentária porque no caso de sociedades complexas, esta identidade nunca é única, pois é construída a partir de vários elementos, nem todos guardando coerência ou harmonia entre si.¹²

Outra importante contribuição conceitual utilizada por Thompson foi a reflexão sobre a experiência dos trabalhadores, empregada aqui no sentido que a define como “a resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento.”¹³ Na concepção de Thompson, a experiência está ligada à cultura, conforme podemos observar na citação a seguir:

[...] as pessoas não experimentam sua própria experiência apenas como ideias, no âmbito do pensamento e de seus procedimentos, ou como instintos proletários etc. Elas também experimentam sua experiência como sentimento e lidam com esses sentimentos na cultura, como normas, obrigações familiares

¹⁰ THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. vol. 1. Op. cit., p. 10.

¹¹ HOBBSAWM, Eric. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a história operária*. Tradução de Waldeia Barcellos e Sandra Bedran. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

¹² LONER, Beatriz Ana. *Classe operária: Mobilização e organização em Pelotas (1888-1937)*. Tese (doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1999. P. 39.

¹³ THOMPSON, Edward Palmer. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p. 15.

e de parentesco, e reciprocidades, como valores ou na arte ou nas convicções religiosas.¹⁴

Para Thompson, é a experiência que possibilita o surgimento da classe: “[...] a classe acontece quando alguns homens, com resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem dos seus.”¹⁵

Contribuindo de maneira similar a esta pesquisa, para analisarmos a questão da sociabilidade dos trabalhadores, destacamos o trabalho da historiadora Sandra Pesavento. Seu trabalho analisa a cidade sob o ponto de vista dos personagens invisíveis socialmente. Apresenta sua análise como uma das formas de se enxergar uma “outra cidade”. A autora, além de percorrer os caminhos do imaginário social, trabalha outras definições que acaba constituindo um desdobramento da história cultural.

A cidade que se estrutura e se constrói não o faz somente pela materialidade de suas construções e pela execução de seus serviços públicos, intervindo nos espaços. (...) Os chamados indesejáveis, perigosos, turbulentos, marginais podem ser rechaçados e combatidos como inimigos internos, ou pelo menos contrário, podem se tornar invisíveis socialmente, uma vez que sobre eles se silencia e se nega presença.¹⁶

Para entendermos a questão da Cultura Associativa, utilizamos a abordagem de Cláudio de Moraes Batalha, em que observa que a cultura associativa vai além ao hábito de “associar-se” de forma institucional ou da própria cultura das associações. Ela em si é um conjunto de valores compartilhados pelas associações operárias que estão inseridas dentro de uma cultura operária mais ampla.

Por cultura associativa entendo, como já foi dito, o conjunto de propostas e práticas culturais das organizações operárias, a visão de mundo expressa nos discursos, bem como os rituais que regem a vida das associações que muitas vezes são herdadas de formas de organização mais antigas, como as corporações.¹⁷

Os escritos desse autor englobam tanto as transformações políticas e sociais quanto as transformações econômicas que ocorreram no Brasil e no mundo no período aqui proposto. Elas estão relacionadas às conhecidas “tendências interpretativas” do que é produzido. Batalha tem também uma grande preocupação (que todo historiador deveria

¹⁴ Ibid., p. 189.

¹⁵ THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. vol. 1. Op. cit., p. 10.

¹⁶ PESAVENTO, Sandra Jatáhy. *Uma outra cidade: o mundo dos excluídos no final do século XIX*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 2001. Editora Nacional, 2001. P. 12-13.

¹⁷ BATALHA, Cláudio. *Cultura Associativa no Rio de Janeiro da Primeira República*. In: BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando Teixeira; FORTES, Alexandre (Orgs.). *Culturas de classe*. Op. cit., p. 99.

ter) em relação às mudanças de modelo teórico-metodológicos ocorridas nos espaços acadêmicos pelo mundo ao longo do século XX e as influências que elas tiveram sobre os intelectuais de forma geral. É por meio dessas ponderações levantadas que ele elabora sua análise.¹⁸

Os debates em torno da discussão sobre as dimensões de poder, principalmente, no que tange a dicotomia dominação e resistência, aqui são referenciadas pelo antropólogo James C. Scott. Seu trabalho “A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos” nos ajuda a perceber que muitas das ações e estratégias utilizadas pelos trabalhadores chegaram em momentos oportunos a sair do campo do discurso oculto para o campo do discurso público, manifestados nas inúmeras mobilizações empreendidas por eles.¹⁹ James Scott propõe uma tese sobre “as formas de resistência dos grupos sujeitos a dominação social que assenta na noção básica da existência, entre os dominados, de um discurso escondido contraposto em tudo ao seu discurso público”.²⁰ O autor vê nas aparentes formas de aceitação pelos dominados da sua subordinação,

estratégias de sobrevivência e formas de simulação que se destinam a ocultar a sua revolta e resistência perante relações que consideram injustas e humilhantes, que são constantemente sujeitas a avaliação e criticadas nos espaços sociais subtraídos a vigilância dos dominadores, onde o discurso oculto pode ser partilhado e discutido entre iguais alimentando subculturas dissidentes.²¹

¹⁸ Além de Claudio Batalha, outros historiadores tornaram-se imprescindíveis para nosso entendimento de cultura associativa e o mutualismo no Brasil, são eles: LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit.; JESUS, Ronaldo Pereira. Associativismo no Brasil no século XIX: repertório crítico dos registros de sociedades no Conselho de Estado (1860-1889). *Lócus: Revista de História*, Juiz de Fora, v. 13, n.1. 2007; VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. O estudo do mutualismo: algumas considerações historiográficas e metodológicas. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, agosto-dezembro de 2010; NOMELINI, Paula Christina Bin. Mutualismo em Campinas no início do século XX: possibilidades para o estudo dos trabalhadores. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n.4, agosto-dezembro de 2010.

¹⁹ Por “discurso oculto” o autor entende como sendo as manifestações de grupos fora da arena pública, um discurso que tem lugar “nos bastidores”, onde é criado e defendido posicionamentos que divergem face ao discurso oficial das relações de poder, podendo ser expressas de inúmeras formas. Por “discurso público” o autor define como uma forma abreviada de designar as relações explícitas entre os subordinados e os detentores de poder. Trazendo para reflexão do nosso objeto de investigação, acreditamos que as agremiações no qual os motoristas e condutores de bondes se organizaram eram espaços seguros, onde frequentemente se expressavam sem medo de represálias, fora do campo de observação direta dos detentores de poder da companhia de serviço de bondes em Manaus. SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1º edição, tradução Pedro Serras Pereira. Lisboa: Letra Livre, 2013. P. 28-31.

²⁰ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1º edição, tradução Pedro Serras Pereira. Lisboa: Letra Livre, 2013. p. 07.

²¹ *Ibid.*, p. 08.

Essas estratégias partem da premissa de que formas de dominação estruturalmente análogas apresentam semelhanças profundas entre si. Para o autor as diferentes estruturas de dominação operam de modos parecidos, podendo ser observados, por sua vez, em condições idênticas e padrões de resistência globalmente comparáveis.²² As formas de dominação e formas de resistências dimensionadas por James Scott nos direcionam para uma reflexão mais profunda das relações entre os trabalhadores e os responsáveis pelas companhias de serviços urbanos. Ao tempo que há uma evidente relação de dominação, há simultaneamente, uma relação de resistência.²³

Para nosso entendimento das greves realizadas pelos trabalhadores, utilizamos em nossa análise como principais referências, as discussões levantadas por Jorge Miglioli, Marcia de Paula Leite e Marcel Van Der Linden. Para Miglioli, a greve é entendida como o “abandono coletivo do serviço”, sendo o principal instrumento de luta dos trabalhadores, processadas dentro das relações de trabalho. As relações de trabalho, como entendidas pelo autor, dizem respeito às atividades que os trabalhadores realizam para os patrões. Conforme observa Miglioli, a causa da greve é apenas uma: a exploração do homem pelo homem, a exploração da classe operária pelos proprietários dos meios de produção,

Se a exploração do homem pelo homem, em determinada época histórica, explica a existência das greves, somente o exame de suas causas imediatas nos explica a frequência, as particularidades e o próprio grau de consciência da classe operária.²⁴

Para a socióloga Marcia de Paula Leite, a greve se constitui, na paralisação coletiva do trabalho visando pressionar o patronato para obter aumentos salariais e/ou melhores condições de trabalho.²⁵ Os objetivos apontados pela autora também são pouco restritivos, quando limita as greves dos trabalhadores a características econômicas e voltadas para as condições de trabalho. Essa análise mais aprofundada realizamos no terceiro capítulo. Para Marcel Van Der Linden, as formas de luta, coerção e poder, que grupos de trabalhadores utilizam para se defenderem, dependem de muitos fatores, dentre eles o contexto da situação. Marcel Van Der Linden analisa as greves a partir,

Das formas de luta, coerção e poder, nas quais grupos de trabalhadores, agindo coletivamente, param de trabalhar para dar reforço a reivindicações

²² Ibid., p. 17.

²³ Ibid., p. 161.

²⁴ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1963, p. 92-93.

²⁵ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. São Paulo: Brasiliense, 1992, p. 08.

econômicas, sociais e/ou políticas de interesse dos trabalhadores diretamente envolvidos e/ou de outros.²⁶

Podemos dizer que a nossa pesquisa foi realizada em fases distintas e sucessivas, embora articuladas umas às outras. A primeira delas consistiu da leitura da bibliografia relacionada ao tema, tanto para acompanhar discussões historiográficas que, no circuito nacional e mesmo internacional, têm se reportado ao tema e às categorias alvo desta pesquisa, como também para fundamentar uma compreensão do chão histórico em que tais processos se desenrolaram: a cidade de Manaus das três primeiras décadas do século XX.

Em um segundo momento, foi levada à cabo uma ampla pesquisa documental nos acervos locais, visando encontrar, fichar e sistematizar as informações de documentação diversa que pudessem trazer luz àquelas vivências urbanas, desde os documentos associativos (estatutos e relatórios), títulos da imprensa (jornais de iniciativa operária e jornais de grande circulação) até fontes oficiais, como relatórios de governo, leis, decretos e regulamentos, documentação ao qual nossa pesquisa se baseia. Por meio das fontes sistematizadas, buscamos informações sobre o cotidiano dos trabalhadores, processo associativo, os valores de solidariedade, auxílio mútuo, padrões de comportamentos, as condições gerais do trabalho, as greves e outras práticas presentes no dia a dia desses trabalhadores no início do século XX.

No decorrer de nossa investigação, foram localizados 14 Livros-Registros dos trabalhadores da *The Manáos Tramways and Light Company* (1908-1942), no acervo privado da empresa Amazonas Energia, como também alguns documentos avulsos sobre a respectiva companhia anexados aos livros. Neles, pudemos perceber a diversidade étnica presente no conjunto dessa classe trabalhadora na cidade de Manaus e outras características que desenvolvemos nos capítulos deste trabalho.

Para a pesquisa documental foram utilizados os critérios de crítica interna e externa. E para a utilização da técnica de análise de conteúdo, nós nos restringimos a uma análise qualitativa da documentação, suficiente para estabelecer as principais nuances envolvidas na comunicação e nos registros mapeados.²⁷

Na quase total ausência de registros produzidos pelos próprios trabalhadores, tivemos que adotar uma postura direcionada por Maria Célia Paoli, que encontra esses

²⁶ LINDEN, Marcel Van Der. *Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global*. Tradução: Patrícia de Queiroz Carvalho Zimbres. Campinas – SP: editora Unicamp, 2013, p. 203.

²⁷ BARDIN, L. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2011. *Revista Eletrônica de Educação*. São Carlos, SP: UFSCar, vol. 6, n° 1, 2012.

sujeitos “na fala dos outros”.²⁸ Assim, verificamos relatórios elaborados por autoridades públicas, trabalhos de memorialistas, e principalmente, uma considerável variedade de jornais operários que trazem a fala de suas lideranças, como também os jornais da grande imprensa, das mais diversas tendências políticas. Dessa massa documental foram emergindo, aos poucos, aspectos da presença destes trabalhadores na cena pública e, na medida do possível, um pouco da sua própria “fala”.²⁹

Como optamos por concentrar nossa atenção nos movimentos coletivos organizados por esses trabalhadores, os jornais se tornaram fontes imprescindíveis para acompanharmos as suas mobilizações, as negociações coletivas, os conflitos e as suas repercussões, tanto local quanto nacionalmente. Compreender a imprensa como parte de um sistema influente é entendê-la como dotada da competência de pressionar a sociedade em favor de mudanças e remodelações constantes na memória.

Um trabalho que tanto nos auxiliou nas análises dos periódicos como fontes históricas foi o artigo “Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa”, das historiadoras Heloisa de Faria Cruz e Maria do Rosário da Cunha Peixoto. Esse artigo nos permitiu refletir e compreender que os jornais se posicionam entre os interesses a que serve e aqueles que seu público leitor é destinado, muitas das vezes de forma assimétrica, com maior peso para um lado do que para outro. Segundo observam as historiadoras Cruz e Peixoto, “Pensar a imprensa com esta perspectiva implica, em primeiro lugar, tomá-la como uma força ativa da história do capitalismo e não como mero depositário de acontecimentos nos diversos processos e conjunturas”.³⁰

Os jornais operários *O Extremo Norte* (1920), *Vida Operária* (1920) e *Primeiro de Maio* (1928), bem como os jornais da imprensa diária *A Federação* (1895), *Jornal do Comércio* (1904) e *Folha do Amazonas* (1910), assim como outros jornais que utilizamos no decorrer dos capítulos, mereceram maior cuidado no trato. Eles, frequentemente, incorporam em suas páginas mais a vontade dos editores e articulistas do que a realidade efetiva. Por isso, sempre que tivemos oportunidade, recorremos à comparação com outros jornais, já que houve sobrevivência deles no período investigado.

²⁸ PAOLI, Maria Célia. Os trabalhadores urbanos na fala dos outros. Tempo, espaço e classe na História Operária Brasileira. In: LEITE LOPES, José Sergio. (Coord.). *Cultura e identidade operária: aspectos da cultura da classe trabalhadora*. UFRJ – Museu Nacional: Marco Zero, 1982.

²⁹ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p.12.

³⁰ CRUZ, Heloisa Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. Na oficina do Historiador: Conversas sobre História e Imprensa. *Projeto história*, n. 35, 2007. p. 257.

De qualquer forma, ambos os tipos de jornais constituem fontes riquíssimas de informações, com destaque para o jornal operário que possibilitou recuperar o discurso do trabalhador a partir das lideranças e dos grupos a frente das movimentações locais. Já os jornais de grande circulação na cidade foram aqui utilizados, pois nos oportunizaram contato com as contradições com o tipo de sociedade que se desenvolvia nos anos iniciais do século XX. Alguns desses periódicos foram usados de forma sistemática, levando-se as informações principalmente nos momentos chaves para a nossa investigação, como por exemplo nos anos de greves realizadas pelos trabalhadores na cidade.

Outro documento importante para a nossa investigação foram os estatutos das agremiações dos trabalhadores, categoricamente utilizados. Mereceram uma análise criteriosa e minuciosa, tendo em vista que o estudo por meio deles nos permitiu lançar luz aos aspectos da cultura associativa da categoria de trabalhadores do tráfego de bondes, bem como evidenciar o início e o processo da atuação enquanto entidade representativa dos operários, oportunizando destacar suas ações, os inúmeros desafios vivenciados pelos sujeitos históricos, bem como sua relação com a cidade.

Todas as fontes documentais que trabalhamos aqui exigiram cuidados especiais, principalmente no que diz respeito ao reconhecimento de que elas estão sempre inseridas num lugar social preciso, de onde suas falas são pronunciadas e projetadas.³¹ Essa dimensão é ainda importante para não cairmos no equívoco ingênuo de tomá-las (as fontes) como registros neutros de uma dada realidade social.³² Assim, acreditamos ter realizado neste trabalho uma criteriosa análise, levando em consideração o alerta que fazem os pesquisadores que utilizam os periódicos como fontes históricas, sobre os perigos de se trabalhar com elas.

Esta pesquisa está dividida em três capítulos cujos temas abordados tomam como referências as discussões sobre a sociabilidade dos motoristas e condutores de bondes, os aspectos da cultura associativa e as greves realizadas por eles nas três primeiras décadas do século XX na cidade de Manaus.

O primeiro capítulo, intitulado *Trabalho e vida urbana dos motoristas e condutores de bondes em Manaus*, tem como objetivo analisar as trajetórias de vida e de trabalho dos motoristas e condutores de bondes, contextualizando a sua formação e

³¹ VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo et al. A imprensa como fonte para a pesquisa histórica. *Projeto história*, n° 3, São Paulo, Educ, 1984. ZICMAN, Renée Barata. História através da imprensa: algumas considerações metodológicas. *Projeto história*, n° 4, São Paulo, Educ, 1985, p. 89.

³² CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Imprensa e História do Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Contexto/Edusp, 1994.

consolidação como categoria profissional fruto do advento da modernidade, sua sociabilidade e condições de vida e trabalho na cidade e os acidentes e violência nos bondes na ótica da imprensa manauara e dos próprios trabalhadores.

O segundo capítulo, intitulado *Cultura associativa: motoristas e condutores de bondes em Manaus*, aborda as ações voltadas para o processo associativo, contextualizando sua ação na Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, a participação na União Operária Amazonense e, por fim, a atuação na Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways, averiguando aspectos da cultura associativa e do mutualismo de empresas na cidade.

E por último, o terceiro capítulo, intitulado *Greves dos trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus*, direciona os estudos para o surgimento dos trabalhadores do tráfego de bondes na cena pública manauara, enquanto sujeito coletivo em formação. Nesse capítulo, dedicamos nossos esforços para o debate do conceito de greve e analisamos as paralisações dos trabalhadores nos anos de 1900, 1902, 1910, 1911, 1919, 1925 e 1927. Por fim, analisamos a ação, organização e negociação coletiva dos trabalhadores do tráfego de bondes, buscando os significados que elas poderiam ter para os múltiplos atores envolvidos.

CAPÍTULO I

TRABALHO E VIDA URBANA DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS

A história do bonde elétrico em Manaus no final do século XIX e início do século XX foi comumente tratada pela historiografia regional a partir do ponto de vista de seu instrumento de trabalho e das relações entre as companhias responsáveis pelo serviço na cidade e o Estado.

Nesse ínterim, os trabalhadores envolvidos nos serviços de deslocamentos não receberam a devida atenção comparada àquela que receberam os novos veículos, uma vez que eram vários os meios que garantiam os deslocamentos das pessoas na cidade. Esses meios iam desde carroças, coches a catraias que favoreciam as travessias nos rios e igarapés, bem como os carros de aluguel movimentados por tração animal.³³ Desses transportes, o que recebeu maior atenção no final desse período foi o bonde elétrico, que desde o momento de sua inserção na cidade, apresentou-se como uma novidade por estar em sintonia com os padrões de modernidade.³⁴

Assim, no ano de 1899, ao tempo que se apresentam os bondes elétricos para a cidade de Manaus, nascem duas novas categorias de trabalhadores urbanos – os motoristas e condutores. Esses trabalhadores foram por muito tempo ignorados, apesar de desempenharem um importante papel no universo cidadão manauara, já que as atividades que desenvolviam possuíam uma centralidade incontestável.

Nacionalmente, podemos afirmar que já existe uma ampla bibliografia que traz para a cena histórica os motoristas e condutores de bondes.³⁵ Por sua vez, em Manaus,

³³ No desenvolvimento da pesquisa, foi possível mapear um conjunto de trabalhos acadêmicos e de memorialistas, que citam o serviço de bondes em Manaus, numa perspectiva de evidenciar apenas o transporte e não os trabalhadores. São eles: DIAS, Edineia Mascarenhas. *A ilusão do fausto*. Op. cit.; MAGALHÃES, Soraia. *O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos*. 1ª edição – Manaus: EDUA, 2014; MESQUITA, Otoni Moreira. *La belle vitrine*. Op. cit.; CESARINO, Frederico Nicolau. *A eletrificação de Manaus: aspectos técnicos, políticos e econômicos (1895-1950)*. Tese (doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. ALENCAR, Jorge de. Eles foram a economia do povo. *Boletim do IGHA*, n° 3. Manaus, s/d.; MATA, João Nogueira da. *Amazônia: terra da promessa*. Manaus, 1979; MELLO, Thiago de. *Manaus, amor e memória*. Manaus: Funcomiz, 1983; CASTRO, Marvignier. *Síntese histórica da evolução de Manaus*. 2ª ed. Manaus: Editora Umberto Calderaro, 1948.

³⁴ MAGALHÃES, Soraia. *O transporte coletivo urbano de Manaus*. Op. cit., p. 31.

³⁵ Podemos citar os trabalhos de PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit.; PASSOS, Daniela Oliveira Ramos dos. *Identidades e cultura das classes: trabalhadores em Belo Horizonte*

não existe bibliografia que trate dos trabalhadores do tráfego de bondes na baliza temporal aqui investigada.³⁶ Por esse motivo, optaremos por realizar nesta dissertação uma história social que priorize as experiências humanas desses trabalhadores e suas identidades coletivas e sociais. Dessa forma, procuraremos, principalmente, entendê-los em meio as transformações urbanas vivenciadas por Manaus nas três primeiras décadas do século XX.

Neste capítulo analisamos ainda as trajetórias de vida e de trabalho dos motoristas e condutores de bondes, contextualizando a sua formação e consolidação como categoria de trabalhadores urbanos, tratando, sobretudo da formação profissional e das principais características do trabalho, fruto do advento da modernidade; em seguida, analisamos a sociabilidade e condições de vida destes trabalhadores na cidade; e por fim, analisamos os acidentes e violência nos bondes na ótica da imprensa manauara e dos próprios trabalhadores, por meio das colunas policiais, queixas do povo e jornais operários.

1.1 FORMAÇÃO PROFISSIONAL E CARACTERÍSTICAS DO TRABALHO FRUTO DO ADVENTO DA MODERNIDADE

Manaus não conheceu, como outras cidades brasileiras, inclusive o Rio de Janeiro, os bondes puxados a burros. Lentos, acanhados e, consoante o anedotário popular, sujeitos aos caprichos dos animais atrelados. Manaus conheceu logo os bondes elétricos, velozes, elegantes, percorrendo a cidade toda – especialmente o centro – em paralelas de aço ou trilhos, por sobre ruas calçadas a paralelepípedos, que aqui chegavam de Lisboa em pacotes da Booth Line.³⁷

Pelo olhar do memorialista João Nogueira da Mata, com o advento dos bondes elétricos, no ano de 1899, importantes mudanças começaram se fazer notar no sistema de transporte urbano em Manaus. Em primeiro lugar, há a significação simbólica atribuída ao bonde elétrico, como sendo o novo sistema que surge para resolver o problema de deslocamento, mas também por representar um dos principais emblemas da modernidade; em segundo, temos a presença massiva de companhias estrangeiras que vieram concorrer

no início do século XX (1893-1930). Mariana, 2011; SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit.; SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde*. Op. cit.; TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit.

³⁶ No entanto, conforme já ponderamos na introdução deste trabalho, para os anos de 1930 a 1946, existe dissertação de Mestrado de Wanderlene de Freitas Souza. *Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motoneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. Que discorre sobre os trabalhadores do tráfego de bondes na cidade de Manaus.

³⁷ MATA, João Nogueira da. *Amazônia: terra da promessa*. Op. cit., p. 65.

nas licitações e dirigir os principais serviços urbanos demandados pela capital amazonense; por fim, como consequência, o surgimento de novas categorias de trabalhadores vinculados aos novos serviços, sejam aqueles mais vistos pelos populares, como também aqueles poucos vistos durante o tempo de trabalho, que trabalhavam nas oficinas, mas cujo esforço era fundamental para garantia da normalidade dos serviços de transporte na cidade.

Para que possamos compreender a experiência de vida e trabalho dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, é necessário atentarmos - inicialmente - para o processo de inserção do bonde elétrico na cidade e seus significados para a região amazônica. A partir dessas análises podemos ter mais clareza do processo de formação e consolidação da nova profissão de motorista e condutor de bonde elétrico.

Segundo o pesquisador Otoni Mesquita, um sistema de transporte urbano, há muito tempo vinha sendo desejado pelos administradores públicos de Manaus. Esse desejo vem de provavelmente meados dos anos de 1882 e vem como forma de resolver o problema pontual de deslocamento dos populares. Eram também desejados outros serviços que ao aparecer resolveriam alguns dos principais problemas de infraestrutura urbana, ganhando uma significativa importância no projeto de reformulação da imagem de Manaus, tais como: a iluminação pública, por meio da eletricidade, o fornecimento de água, rede de esgoto, rede telefônica e o tão desejado bonde elétrico.³⁸

No dia 22 de setembro de 1894, a Lei nº 79 autorizava o governador a contratar linhas de bondes para o serviço de locomoção pública, mediante concorrência.³⁹ Foram então construídos e inaugurados os trilhos para o transporte por bondes elétricos, pela companhia americana Manaus Railway Company, vencedora da primeira licitação. A instalação dos bondes nasceu de um desejo de viabilizar o plano de expansão implantado pelo governador Eduardo Ribeiro, que pretendia ver os lugares mais distantes do centro sendo ocupados.⁴⁰ Esse novo transporte coletivo surgiu inserido num contexto como forma de resolver as dificuldades geradas pela distância.

Dessa maneira, Manaus no final do século XIX e na primeira década do século XX, crescia rapidamente, fruto da consolidação e expansão da economia gomífera, vivenciadas nos anos iniciais do novo século. Foram essas mudanças que levaram à busca

³⁸ MESQUITA, Otoni Moreira. *La belle vitrine*. Op. cit., p. 240.

³⁹ Coleção de Leis de 1894, Manaus, p. 44-46.

⁴⁰ MESQUITA, Otoni Moreira. *La belle vitrine*. Op. cit., p. 246.

pelo aperfeiçoamento dos veículos, visando melhorar a acessibilidade das pessoas para as novas áreas que iam se formando.

Assim, no dia 26 de fevereiro de 1896 foram inauguradas as primeiras locomotivas de tração a vapor, implantadas de forma improvisada pelo engenheiro Frank Hirst Heblethwaite, enquanto estavam sendo construídos os trilhos para os bondes elétricos. Somente no dia 01 de agosto de 1899 é que Manaus conheceu os bondes elétricos. Como podemos observar na tabela abaixo, Manaus foi a terceira cidade brasileira a conhecer esse tipo de serviço urbano, ficando atrás somente de Rio de Janeiro (1892) e Salvador (1897).

QUADRO 1
Primeiras cidades brasileiras em que foram implantados os bondes elétricos.

Cidades	Estados	Implantação	Desativação
Rio de Janeiro	RJ	1892	1967
Salvador	BA	1897	1961
Manaus	AM	1899	1957
Santos	SP	1900	1968
São Paulo	SP	1900	1968

Fonte: (BE) de 1892-1900.

De 1899 a 1907 esteve à frente do serviço de bondes em Manaus a Companhia americana Manáos Railway Company. Em 1908 é trocada a direção do serviço de bondes, assumindo a companhia Manáos Tramways and Light Company, empresa formada por capitais ingleses, cuja sede principal era em Londres. A troca de direção em 1908 se deu em detrimento da Railway não conseguir atender de maneira eficiente os serviços na cidade, recebendo inúmeras críticas “advindas do próprio governador Fileto Pires, que após a aplicação de multas e da suspensão imposta a esta concessionária constatou que o serviço era péssimo e irregular”.⁴¹ A tentativa de monopólio dos serviços de transporte era grande, tanto que até o ano de 1939, só se conhecia os bondes elétricos como único meio de transporte de massa que existia na época em Manaus, outros meios, como as carroças e os carros de praças eram transportes singulares.⁴²

No caso manauara, assim como em várias outras localidades do Brasil, as companhias estrangeiras se fizeram notar desde o início do século XIX e foi se intensificando no início do século XX, praticamente todos os serviços urbanos estavam

⁴¹ MAGALHÃES, Soraia. *O transporte coletivo urbano de Manaus*. Op. cit., p. 41.

⁴² ALENCAR, Jorge de. *Eles foram a economia do povo*. Op. cit., p. 5-6.

por concessão, nas mãos de firmas estrangeiras que começaram a fazer parte da paisagem da cidade.⁴³ É nesse sentido que podemos compreender a sua inserção. Ao tempo em que as companhias se instalavam na cidade como parte de um processo de modernização e expansão urbana, oportunizou-se também trabalhos para os que residiam em Manaus. Desse modo, o transporte de bondes elétricos acompanhou a expansão da cidade, chegando até as áreas periféricas (lugares mais distantes) e aos poucos as pessoas foram se acostumando com a novidade.

É importante frisar que o bonde passou a representar outro ritmo para a cidade, um ritmo mais veloz, mais intenso, mudando significativamente o cotidiano dos espaços centrais de Manaus. Por mais que seu uso fosse carregado de simbolismos, principalmente por servir as elites que se dirigiam ao Teatro Amazonas, ou como objeto de descontração dominical nos passeios até a igreja da Matriz, os bondes também conduziam idas e vindas de pessoas para o trabalho, tendo no interior do bonde a presença não só das elites, mas também de segmentos populares.

Como em outras figuras alegóricas da modernidade manauara, nos bondes eram estabelecidos padrões de comportamento social, posturas que, em outros períodos e espaços, não se tornariam impositivos e as práticas de contrariedade e tais posturas passariam – talvez – despercebidas.⁴⁴

Em 1901, o serviço já estava praticamente implantado e em operação na cidade. Segundo dados disponibilizados no Relatório do Governo, as linhas que a empresa operava eram as de Flores, Cachoeirinha, Avenida Circular, Plano Inclinado, Circular-Cachoeirinha e Saudade, sendo esta última um trecho da primeira, compreendido entre as praças 15 de novembro e 05 de setembro.⁴⁵ Embora o Relatório não cite a linha para o bairro dos Remédios, esse era um dos trajetos mais utilizados para os passeios.⁴⁶

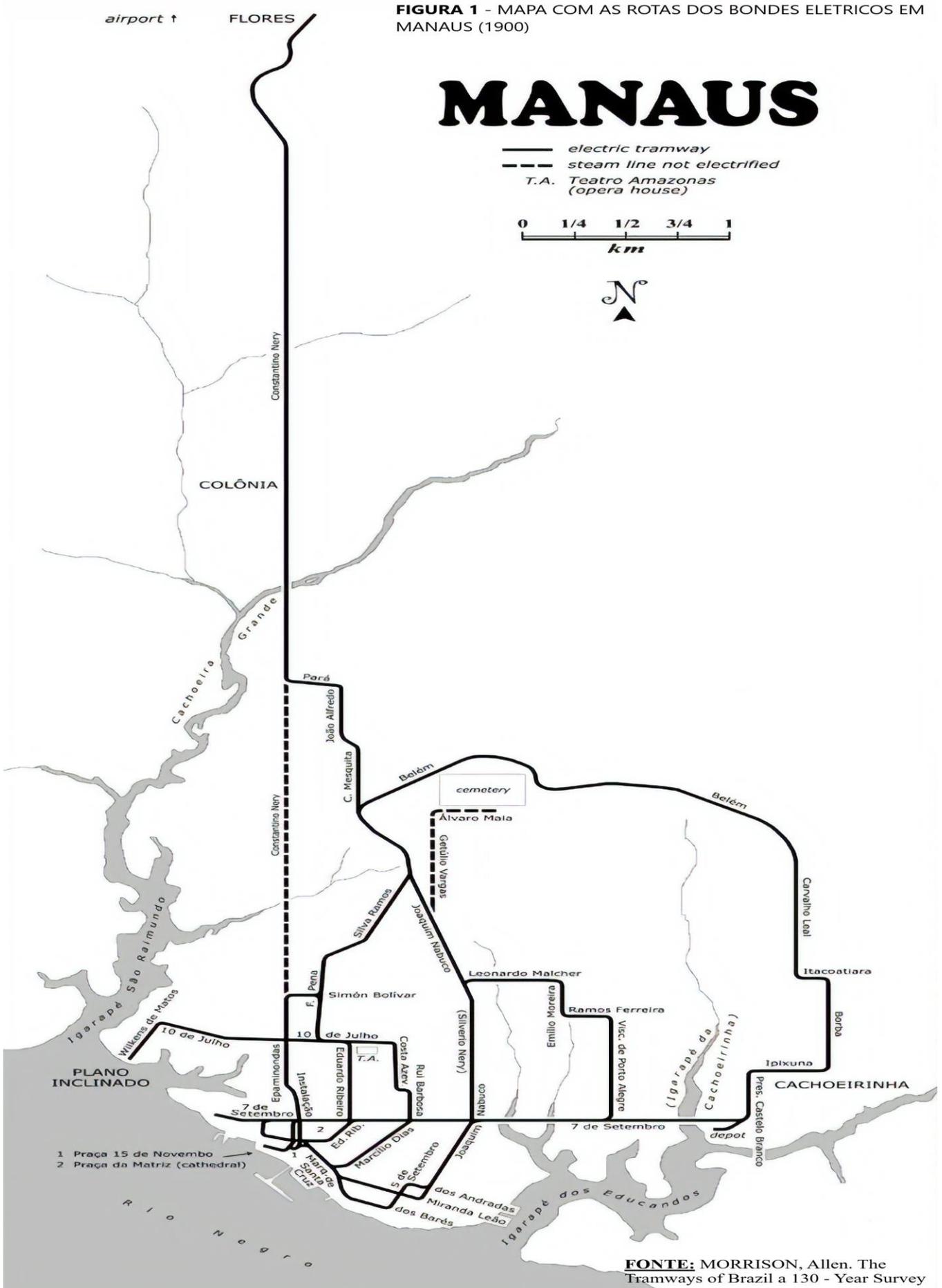
⁴³ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 42.

⁴⁴ SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e Criminalização de Práticas Populares em Manaus (1906-1917)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: PUC, 2005. p. 28.

⁴⁵ *Superintendência-geral de Fiscalização*. Relatório dos serviços por eletricidade. Manaus, 1901. *Diário Oficial*, 03 de maio de 1901.

⁴⁶ MAGALHÃES, Soraia. *O transporte coletivo urbano de Manaus*. Op. cit., p. 45.

FIGURA 1 - MAPA COM AS ROTAS DOS BONDES ELETRICOS EM MANAUS (1900)



Para os anos iniciais do século XX, eram realizadas 24 viagens na linha de Flores, 39 viagens no Plano Inclinado, 67 viagens na Cachoeirinha, 161 viagens em cada Circular e 52 viagens na linha da Saudade. O total de veículos da companhia, em 1901, consistia em dez carros-motores e quatro reboques, onze carros-motores e o carro “Amazonas” destinado ao Serviço do Governo do Estado.⁴⁷

A linha de Flores era eminentemente popular, pois Flores era o mais distante arrabalde da cidade. Segundo o historiador Paulo Marreiro dos Santos Júnior, “essa linha tinha como característica ser formada por bondes de carga e eram rotas que – embora usadas por passageiros – tinha função de deslocamento de mercadorias”.⁴⁸

Conforme podemos observar no gráfico abaixo, no ano de 1900, o movimento de carga e passageiros só aumentava. Com o passar dos meses, foi totalizado ao final, 19.296 cargas e 1.393.390 pessoas com passagem nos veículos.

QUADRO 2
Movimento de carga e passageiros, mês a mês do ano de 1900.

MÊS	CARGA	PASSAGEIROS
Janeiro	1560	114.160
Fevereiro	1640	110.160
Março	1680	124.714
Abril	1936	123.826
Mai	2040	123.246
Junho	1672	119.322
Julho	1480	111.337
Agosto	1608	107.412
Setembro	1352	109.594
Outubro	1832	101.145
Novembro	1616	106.922
Dezembro	880	131.082
TOTAL	19.296	1.393.390

Fonte: Registros de Robério Braga – Um bonde chamado saudade, p. 09.

Pela análise dos dados presentes na tabela acima, podemos afirmar que o serviço urbano respondia às necessidades concretas de deslocamento da população. Sendo o bonde elétrico veículo de massa, congregavam em seu espaço interno inúmeros segmentos sociais, dentre eles as classes populares.

⁴⁷ Ibid., p. 50.

⁴⁸ SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e Criminalização de Práticas Populares em Manaus (1906-1917)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: PUC, 2005. p. 29.

Nesses pequenos espaços, formavam-se territórios que tinham como base de composição seleções de personagens que eram identificados como do mesmo grupo, sendo esse social, fisionômico, etário, entre outros. Não se prendendo a formas fixas, a identificação dos grupos para a formação dos possíveis territórios dava-se pela atração ao semelhante ou pela alteridade sedutora do outro.⁴⁹

Paulo Marreiro dos Santos Junior observou que dentro dos bondes formavam-se inúmeros territórios de grupos sociais distintos. Eram crianças que ocupavam os estribos ou para-choques, fugindo do cobrador e garantindo sua diversão enquanto caroneiros; eram os segmentos populares que se formavam às vezes em seu pequeno território em meio aos espaços de posturas normatizadas, mas estando presente nesse serviço. Era a própria elite que utilizava o serviço para o deslocamento pelo centro da cidade, seja para passeio ou para outro interesse que viessem a ter, no entanto, ao subir no bonde, geralmente procuravam os lugares e assentos em que estivessem personagens do mesmo estrato social.⁵⁰

O memorialista Thiago de Mello já observava que, durante um largo tempo, o bonde foi o principal meio de transporte de toda a população. O bilhete custava cerca de 200 réis no início do século XX, tendo seu valor aumentado somente na década de 1930.

Os bondes foram os principais meios de transporte de toda a população. as suas engrenagens também davam movimento a sociologia da cidade. Passear de bonde, dar uma volta no Saudade, fazer o Circular era mais que divertimento domingueiro: era o costume, virou moda.⁵¹

Desse modo, podemos afirmar que os trabalhadores que garantiam o funcionamento desse serviço em Manaus não eram tão evidentes como o seu trabalho. Apesar disso, é incontestável o papel primordial que desempenhavam para garantir a circulação do bonde na cidade. Assim sendo, importa para nossa pesquisa investigar os trabalhadores do tráfego, divididos basicamente em dois ofícios: motoristas e condutores.

Quando as companhias estrangeiras chegaram ao Brasil, não existiam as categorias de motoristas, condutores e profissionais de manutenção de veículos suficientes, apesar de haver muita mão de obra disponível. Como apontou João Marcelo Pereira dos Santos, essa era uma área ainda em expansão e esse momento foi aproveitado para consolidação dessas novas categorias de trabalhadores. Por sua vez, em São Paulo, funcionou da seguinte maneira:

⁴⁹ Ibid., p. 144.

⁵⁰ Ibid., p. 144.

⁵¹ MELLO, Thiago de. *Manaus, amor e memória*. Op. cit., p. 100.

Inicialmente, a companhia aproveitou os profissionais das empresas que adquiriu, mas como a frota e a extensão das linhas cresciam continuamente, precisou capacitar pessoas para o exercício dessa profissão. A tração elétrica no 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 motorista*, 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*.⁵²

Tendemos a acreditar que em Manaus ocorreu dessa maneira a formação de novos profissionais, considerando que a cidade vivia um momento importante da economia e conforme ia assumindo nova configuração o universo do trabalho ia se expandindo em boa medida pela incorporação de migrantes nacionais e da contratação de trabalhadores especializados, em geral, estrangeiros. Apesar de não serem muitos os trabalhadores que contavam com a deferência exigida pela companhia, com o tempo, as concessionárias foram pensando e construindo mecanismos de diferenciar esses trabalhadores.

O historiador João Marcelo Pereira dos Santos narrou um acontecimento de Machado de Assis, que nos permite refletir sobre o sentimento do motorista e condutor no Brasil com o advento do bonde elétrico. Ao avistar pela primeira vez carro elétrico trafegando pelas ruas do Rio de Janeiro, voltou a atenção para a expressão do motorista:

Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bond (bonde de tração animal), com um grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bond elétrico, mas a própria eletricidade.⁵³

Para tanto, percebemos pelo trecho que o bonde elétrico já se apresentava naquele momento como um dos principais inventos da modernidade. Era a máquina que unia as duas descobertas mais notáveis do início do século XX: eletricidade e velocidade. Possivelmente, ao conduzi-los, os trabalhadores do tráfego internalizavam um sentido de grandeza, logo, não é de se surpreender que os trabalhadores que guiavam o bonde se sentissem dessa forma.⁵⁴

O tipo de trabalho desempenhado pelos motoristas e condutores fugia do padrão da grande maioria de trabalhadores urbanos e dos próprios operários de fábrica e oficina, que em geral, estavam agrupados e confinados sob o olhar de um patrão e de uma rígida hierarquia que ditava os movimentos diários. Esse não era exatamente a condição do motorista e do condutor de bonde.

⁵² SANTOS, João Marcelo Pereira. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit., p. 88-89.

⁵³ *Ibid.*, p. 86.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 86.

Esses operários trabalhavam ao ar livre, podiam enxergar o movimento da cidade e respirar o ar das ruas. Também exerciam um certo controle sobre o tempo de sua “linha de embarque e desembarque”, pois, em alguma medida, a velocidade do bonde dependia de suas próprias mãos. Com os passageiros estabeleciam uma relação tipo “face a face”, muitas vezes marcada por conflitos, mas também por proximidades e cumplicidades.⁵⁵

Acontecia que para a maioria das profissões não havia muita autonomia no trabalho. Dessa maneira, o que passou a ser vivenciado pelos motoristas e condutores foi uma experimentação de uma “sensação de senhores da situação, donos do tempo e do espaço”⁵⁶ completamente diferente do que existia até então.

Apesar de toda essa notoriedade e diferenciação das demais profissões urbanas, é importante frisar que ela apenas se manifestou no plano simbólico. Na realidade, os trabalhadores estavam submetidos a um sistema de trabalho que os explorava como outros serviços o faziam e a uma rede de hierarquia.

A circulação dos bondes na cidade, por exemplo, se iniciava nas primeiras horas do dia, por volta das 05:05 da manhã e ia até as 22:05. Os motoristas e condutores de bondes trabalhavam de 10 horas a 12 horas diárias, em pé, porque os veículos eram abertos, além disso, os trabalhadores ficavam expostos ao sol e à chuva. Eles tinham poucos intervalos. Apenas havia as pausas nos finais das linhas, até o seu retorno para os trilhos, bem como, o horário da refeição. Após cumprir a jornada diária de trabalho, no final do dia, o titular das linhas era substituído por reservistas que completavam o turno de circulação dos bondes.

O trabalho era árduo e cheio de disciplina, e assim como outros serviços, esse não era diferente em relação à existência de hierarquia. Os motoristas e condutores respondiam aos comandos de um chefe do tráfego que respondia aos comandos do gerente local da companhia, que como foi possível observar nos livros registros da *Manãos Tramways*, geralmente eram estrangeiros.

Exemplarmente podemos citar o senhor Edward Bingham Kirk, conhecido como E. B. Kirk, admitido na companhia em 01 de março de 1910 como gerente. Normalmente trabalhava das 08 às 17 horas, com intervalo das 11 às 13 horas. Ele chegou a Manaus em 17 de abril de 1910, prontamente para assumir essa função, tendo como registro nº 130, da Carteira de Identidade Estrangeira. Foi dispensado em 1945 e aposentado em abril de 1946.

⁵⁵ Ibid., p. 89.

⁵⁶ Ibid., p. 89.

FIGURA 2
E. B. Kirk - Gerente da Manáos Tramways (1910)



Fonte: Livro-Registro da Manáos Tramways.
Acervo Amazonas Energia

Os proprietários eram verdadeiros sujeito-ausentes. Qualquer solicitação ou reclamação necessitava passar por uma rede hierárquica que no plano local tinha como autoridade o gerente da companhia, mas qualquer decisão de qualquer demanda de alçada maior perpassava pela sede em Londres.⁵⁷

No que tange às tarefas dos trabalhadores do tráfego de bondes, cabia ao motorista, sobretudo, a atenção ao dirigir o bonde elétrico. Ele controlava o fluxo de veículos ao seu redor, garantia corretamente as paradas e arranques dados pelo condutor, além de possuir as habilidades intrínsecas para a guia do bonde. Qualquer problema em relação ao trajeto ou referente a atrasos recaía para o motorista.

O memorialista João Nogueira da Mata sutilmente descreveu o motorista e o condutor de bonde no exercício de seu ofício em Manaus, da seguinte maneira:

O motorista, a frente, com as mãos agarradas ao “breck”, para as largadas e freadas, havia o condutor, incumbido das cobranças, em pé nos estribos, percorrendo banco por banco, e tanto quanto possível lhano de trato para com os passageiros. Condutores providos sempre de moeda divisionária, em sacolas rústicas a cintura, exerciam suas atividades com extrema perícia, atendendo a cobrança e autorizando a marcha do veículo, à proporção que as pessoas iam saltando do mesmo durante a viagem.⁵⁸

⁵⁷ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 47.

⁵⁸ MATA, João Nogueira da. *Amazônia: terra da promessa*. Op. cit., p. 65.

Para o condutor cabiam funções diferentes das funções do motorista. Era seu encargo acionar a campainha, solicitar as paradas e sinalizar o momento do arranque dos bondes elétricos. Um descuido de sua parte podia provocar grandes transtornos dentro do veículo e externamente sobre os trilhos. Assim como o motorista, o condutor não escapava das muitas agressões verbais, como veremos no terceiro tópico deste capítulo.

Era também tarefa do condutor organizar os passageiros dentro do bonde. Quando necessário, o condutor agia de forma rigorosa afastando os problemáticos, preservando as normas de conduta exigidas pela companhia e de conhecimento geral da população.⁵⁹ Para a companhia de bondes, conforme observa João Marcelo Pereira dos Santos, o trabalho do condutor devia se concentrar somente na cobrança das passagens e na venda dos tíquetes:

Essa era uma tarefa desgastante e com elevado grau de risco. Quando a lotação dos bondes estava acima do razoável, o que acontecia todos os dias, o espaço para movimentação deixaria de existir. O condutor tinha que “furar buraco” para cobrar as passagens e registrá-las no relógio, mecanismo criado pelas empresas de bondes elétricos para possibilitar o controle. Nos estribos ficavam os pingentes mal pagadores prontos para pular sem pagar.⁶⁰

Em vista disso, os motoristas e condutores de bondes tinham que aprender certas habilidades para exercer o ofício na cidade, aprendiam desde as operações matemáticas, as normas de trânsito, o regulamento da empresa, entre outras exigências para assumir tal função, como por exemplo, operar o relógio de registro das passagens e guiar o veículo.

Para o processo de admissão, era exigido para os motoristas prova de habilitação, tais como emanado das escolas legalmente instituídas e para os condutores exame feito perante uma comissão composta dos membros da diretoria e o chefe do tráfego. Aqueles contratados, recebiam vencimentos diários de 1\$000 a 1\$500 réis.⁶¹

Em 1904, compunham o corpo de funcionários da Manáos Railway Company 38 motoristas e condutores de bondes.⁶² Em 1911, segundo informações localizadas no *Jornal do Comércio*, referente à abertura de inquérito interno, os motoristas e condutores totalizavam cerca de 120.⁶³ E para os anos posteriores, localizamos em 14 livros registros

⁵⁹ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit., p. 91.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 92.

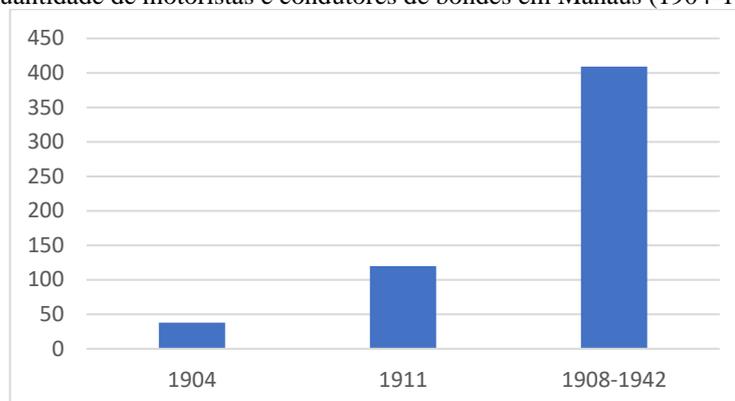
⁶¹ *Regulamento para os serviços de viação, bombeamento e luz elétrica do Estado, a que se refere o Decreto nº 656, de 22 de fevereiro de 1904. Diário Oficial, Manaus, 4 de março de 1904. Consultar Art. 6º, Capítulo 2: Das nomeações, demissões, posse e fiança dos empregados.*

⁶² *Ibid.* p.02

⁶³ *Jornal do Comércio, Manaus, 20 de janeiro de 1911.*

dos funcionários da Manáos Tramways, a passagem de 409 motoristas e condutores de bondes, admitidos entre os anos de 1908 a 1942.⁶⁴

GRÁFICO 1
Quantidade de motoristas e condutores de bondes em Manaus (1904-1942)



Fonte: Livro-Registro da Manáos Tramways.
Acervo Amazonas Energia. Org. Dhyene Vieira

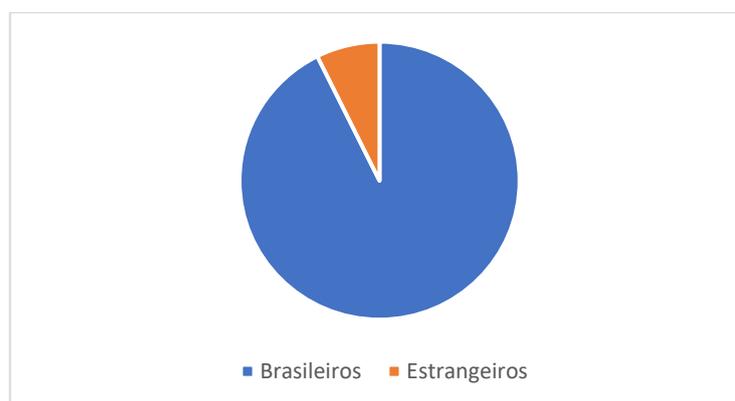
Mesmo tendo em mãos os livros registros dos trabalhadores da companhia Manáos Tramways, no que tange a composição étnica dos motoristas e condutores de bondes, não nos foi possível precisar a origem de todos os trabalhadores. Apesar disso, analisando os registros mapeados nas folhas dos jornais, é possível afirmar que entre os anos de 1899 a 1907, sob a direção da Companhia Manáos Railway, a maioria dos registros de trabalhadores urbanos nos serviços especializados eram estrangeiros, com destaque para portugueses, espanhóis e italianos.

Já a partir dos anos de 1908 até 1942, conforme os livros de matrícula dos trabalhadores da Manáos Tramways, dentre o conjunto de trabalhadores vinculados a concessionária inglesa, de 409 motoristas e condutores de bondes, 92% eram brasileiros e 8% eram estrangeiros.

⁶⁴ *Livros registros da Manáos Tramways and Light Company Limited, 1908-1942*. Localizados nos acervos da Amazonas Energia, em Manaus. Os nomes e as fotografias dos trabalhadores podem ser consultados nos anexos desta dissertação.

GRÁFICO 2

Composição étnica dos motoristas e condutores de bondes da Manáos Tramways.



Fonte: Livro-Registro da Manáos Tramways.
Acervo Amazonas Energia. Org. Dhyene Vieira

Nossas observações vão ao encontro das notas do memorialista João Nogueira da Mata, que escreveu a respeito da origem dos trabalhadores do tráfego de bondes, os “motoristas e condutores estrangeiros conduziam o bonde nas primeiras décadas da Concessionária, e brasileiros de 1930 em diante, por virtude dos decretos de nacionalização”.⁶⁵ Nota-se uma mudança expressiva na origem do quadro de registro dos trabalhadores do tráfego de bondes com o passar dos anos, sobretudo, tendo em vista o contexto econômico da época vivenciado pela cidade e a política de nacionalização.⁶⁶

Além dos motoristas e condutores de bondes, eram também contratados pela companhia, fiscais efetivos que tinham como função o controle dos trabalhadores do tráfego de bondes. Eles eram os responsáveis pela formulação da tabela de horários e da quantidade de idas e vindas dos motoristas e condutores, fiscalizando constantemente se os serviços prestados estavam sendo feitos conforme as exigências da companhia.

Além dos fiscais do tráfego, eram também contratados os chamados fiscais secretos, que de forma anônima, eram os olhos e ouvidos das companhias Manáos Railway e Manáos Tramways. Sua principal função era fiscalizar o serviço de bondes e relatar os problemas e desconfianças que viessem a surgir no plantão. Quando eram descobertos, precisavam imediatamente mudar de função e novos fiscais eram

⁶⁵ MATA, João Nogueira da. *Amazônia: terra da promessa*. Op. cit., p. 65.

⁶⁶ Para maiores informações sobre este período, consultar trabalhos de DIAS, Edineia Mascarenhas. *A ilusão do fausto*. Op. cit.; COSTA, Francisca Deusa. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Op.cit.; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit. WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: Hucitec/EDUSP, 1993. PRAIA, Benta Litaiff. *A crise da economia gumífera e o mundo do trabalho em Manaus (1910-1930)*. Op. cit.

contratados.⁶⁷ Tal atitude da companhia em contratar fiscais frequentemente, justificava-se pelo argumento de que boa parte do capital da empresa passava pelos bolsos dos condutores de bondes. Então, eram costumeiras as desconfianças com os trabalhadores do tráfego. Conforme observou João Marcelo Pereira dos Santos, sobre os trabalhadores em São Paulo,

Apesar de todos os esforços da Light para assegurar o controle, sempre se suspeitava da honestidade dos seus operários do tráfego. Os fiscais da Light enxergavam os condutores como larápios em potencial e os motoneiros como seus comparsas. A companhia desconfiava que era lesada e duvidava seriamente da eficiência do seu sistema de vigilância. Nas ruas, costumava-se dizer que, na hora de registrar a quantidade de passageiros, a oração preferida dos condutores era: “din, din, um pra Light e dois pra mim”.⁶⁸

Por essas e outras práticas é que os motoristas e condutores de bondes se sentiam oprimidos no desenvolvimento de seu ofício. A todo tempo estavam sendo julgados e estavam sempre em suspeição, seja pela empresa, seja pelos populares, ou ainda pela imprensa, principalmente esta que não media palavras para julgar os trabalhadores no serviço.

1.2 SOCIABILIDADE E VIDA URBANA DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES

A pesquisadora Maria Luiza Ugarte Pinheiro, ao analisar a categoria dos estivadores em Manaus, observou que tem sido um grande desafio para os pesquisadores dos mundos do trabalho reconstituir a história operária numa perspectiva que ultrapasse os muros do trabalho.

Não é tarefa fácil reconstituir os espaços e as práticas vinculadas mais diretamente com o viver cotidiano dos estivadores, mesmo porque esses não legaram memórias ou registros que permitissem acompanhá-los com maior segurança pelos meandros da cidade. Seus poucos boletins, notas e documentos reivindicatórios não levaram muito além do seu mundo do trabalho.⁶⁹

Em meio as nossas investigações sobre os motoristas e condutores de bondes, foi necessário recorrermos a uma bibliografia existente sobre a classe trabalhadora e consultar os periódicos locais, lançando mão de outras falas, para assim escrevermos a

⁶⁷ *Regulamento para os serviços de viação, bombeamento e luz elétrica do Estado, a que se refere o Decreto n. 656 de 22 de fevereiro de 1904. Diário Oficial, Manaus, 4 de março de 1904.*

⁶⁸ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit., p. 93.

⁶⁹ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 56.

história desta categoria em Manaus. Desse modo, para este tópico, discutiremos as experiências dos trabalhadores do tráfego de bondes no exercício de seu ofício e fora do ambiente de trabalho, resgatando as condições do viver urbano no espaço citadino.

Nesse ínterim, a busca desses trabalhadores por reconhecimento público era extremamente importante, tendo em vista que o serviço realizado tinha enorme centralidade na cidade. Os bondes elétricos eram espaços onde se mantinham constantes diálogos sobre temas locais, favorecendo o convívio entre pessoas conhecidas e desconhecidas, sobrepujando sua função primária de transporte.

Apesar dos trabalhadores do tráfego de bondes não terem a grande visibilidade do serviço que os empregava, suas experiências sociais eram diversificadas e participavam ativamente dessa ampla teia de sociabilidade. Conforme observou Fraya Freshe, ao discutir o tempo das ruas na cidade de São Paulo de fins do Império, os bondes - além de serem espaços de sociabilidade em um contexto de modernização - simbolizou também uma convivência entre o moderno e o antigo, manifestando desejos de exclusão e distanciamento social.⁷⁰

Segundo análise do historiador João Marcelo Pereira dos Santos, o tipo de trabalho desempenhado pelos motoristas e condutores de bondes fugia do padrão da grande maioria dos trabalhadores de São Paulo.

No geral, o operariado estava agrupado e confinado nas fábricas sob o olhar vigilante do patrão, onde a cadência das máquinas e o ritmo da linha de montagem determinavam os seus movimentos. Essa não era exatamente a condição dos motoristas e condutores. Esses operários trabalhavam ao ar livre, podiam enxergar o movimento da cidade e respirar o ar das ruas. Também exerciam um certo controle sobre o tempo de sua 'linha de embarque e desembarque', pois, em alguma medida, a velocidade do bonde dependia de suas próprias mãos. Com os passageiros estabeleciam uma relação tipo 'face a face', muitas vezes marcada por conflitos, mas também por proximidades e cumplicidades.⁷¹

Os motoristas e condutores de bondes tinham certa autonomia no exercício de seu ofício, apesar da intensa fiscalização por parte da companhia, da imprensa e dos próprios populares. Na condução do bonde, o motorista e o condutor experimentavam a sensação de 'donos' do tempo e do espaço, que além da convivência diária, diversificada em pessoas e operando um serviço de grande importância para a vida urbana, era de se esperar

⁷⁰ FRESHE, Fraya. *O tempo das ruas na São Paulo de fins do Império*. São Paulo: EDUSP, 2005.

⁷¹ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit., p. 89.

que estes trabalhadores desenvolvessem uma aguda consciência da própria importância social.⁷²

O serviço de bondes desempenhou um papel importante na configuração da cidade, sendo o responsável pelo ponto de ligação com os lugares mais distantes do perímetro urbano e criou a possibilidade de deslocamento ágil em curto tempo. Assim, tanto no exercício do ofício de motorista, como de condutor, como nas atividades cotidianas “ligadas à própria sobrevivência na cidade, eram como cidadãos e com outros cidadãos que estes trabalhadores experimentavam uma convivência própria, isto é, os concretizava enquanto categoria profissional.”⁷³

Uma primeira abordagem feita a partir do conjunto de fontes localizados em nossa investigação foi mapear os locais de moradia dos motoristas e condutores de bondes. Segundo pudemos averiguar, a grande maioria dos trabalhadores urbanos habitavam no perímetro urbano, na zona central da cidade ou nos arredores do centro urbano de Manaus, em lugares que inexistiam calçamentos ou qualquer intervenção de infraestrutura urbana. Isto porque no perímetro urbano é que estavam concentradas as fábricas, os vapores, o comércio, a estação de bondes; enfim, o local de trabalho.

Nesse sentido, a habitação/moradia dos trabalhadores tornou-se um dos maiores problemas enfrentados por eles. Uma conclusão feita por Maria Luiza Ugarte Pinheiro apontou que

O fato desse processo de exclusão não ter sido suficientemente forte para dotar Manaus, no período estudado, de áreas exclusivamente habitadas por um segmento privilegiado, que teve de conviver com a existência dos cortiços e casebres. Por outro lado, tanto o preço elevado do solo urbano, após 1890, quanto a adoção das posturas públicas incentivou o deslocamento dos novos habitantes para locais mais afastados, como a Cachoeirinha, o Mocó, São Raimundo, Educandos, Vila Municipal, Plano Inclinado, Flores e adjacências, fazendo a cidade avançar cada vez mais sobre a floresta.⁷⁴

Dessa forma, é importante destacar que todo o processo vivenciado pela cidade, de expansão e consolidação de uma modernidade que se apresentava de forma atraente para a elite local, reforçou em suas entranhas práticas de exclusão sobre a maioria da população, fazendo sentir e perceber cotidianamente em Manaus. Os trabalhadores e populares mais humildes “sentiam-se estrangeiros numa cidade que fora por eles

⁷² PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 43.

⁷³ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 31.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 52.

construída, para atender as expectativas que não lhes diziam respeito e nem lhes eram acessíveis.”⁷⁵

Sofriam ainda com a falta de oportunidades de empregos, com os baixos salários e com um custo de vida elevado, muitas vezes maior que o das outras cidades brasileiras, tornando difícil encontrar moradias baratas, custear a saúde, transporte, vestuário e alimentação, sem falar das dificuldades para o descanso e o lazer.⁷⁶

No dia a dia dos trabalhadores do tráfego de bondes eram exigidos que eles estivessem na estação antes do início de funcionamento de serviço, por volta das 05:00 da manhã. Por essa razão, tendemos a acreditar que se tornava inviável que esses trabalhadores morassem nas zonas mais distantes, tendo em vista que o único meio de transporte coletivo capaz de conduzir aqueles que viviam nas zonas mais afastadas, até o centro, era o serviço que dependia deles; portanto, tendemos a acreditar que eles residiam próximo da estação de bondes.

Habitar na zona central ou próximo da estação dos bondes não significava ter melhores condições de vida e moradia. Pela bibliografia existente, podemos afirmar que os trabalhadores urbanos ao habitar próximo do lugar de trabalho, na zona central, viviam como inquilinos em cortiços ou casebres. A diária de um quarto em cortiço ou casebre custava pelo menos 50\$00, sendo motivo de inúmeras reclamações por parte dos trabalhadores, devido aos altos custos dos aluguéis e às condições não muito confortáveis desses ambientes.⁷⁷

Foi na condição de inquilino que o trabalhador habitou no perímetro urbano manauara do fausto. Trabalhadores qualificados e autônomos que, mesmo com dificuldades auferiam um salário mensal ou quinzenal como os comerciários, gráficos, condutores de bondes, carroceiros, lavadeiras, carregadores e estivadores, donos de pequenos estabelecimentos etc., tinha condição 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.⁷⁸

Contrariando todo um planejamento do poder público que priorizou a direção norte nas reformas urbanas do auge da economia local, Manaus teve o seu processo de crescimento direcionado essencialmente pelos caminhos que seguiam os trilhos dos bondes. Tínhamos então, uma cidade com sérios problemas para abrigar um contingente

⁷⁵ Ibid., p. 55.

⁷⁶ Ibid., p. 56.

⁷⁷ COSTA, Francisca Deusa. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Op. cit., 138-142.

⁷⁸ Ibid., p. 136.

sempre crescente de pessoas que chegavam à procura de empregos e precisavam ser acolhidos.

No período de expansão econômica e demográfica (1890-1910), os relatos dão conta de uma cidade com sérios problemas para abrigar um contingente sempre crescente de migrantes nacionais e um número nada desprezível de imigrantes estrangeiros, como podemos observar a partir dos dados disponíveis acerca da população da cidade. Em 1872, havia em Manaus 29.334 habitantes; em 1890, esta cifra subiu para 38.720 e dez anos depois (1900) já alcançava a marca de 52.040. Por fim, o censo de 1920 registrava uma população de 75.704 habitantes, quase cinquenta mil a mais do que a 1872.⁷⁹

No que se refere às práticas ligadas ao lazer dos trabalhadores urbanos de Manaus, de modo geral, podemos afirmar que eles tinham uma rotina semelhante uns dos outros. Algumas dessas atividades eram consideradas pela elite local como transgressões às regras e preceitos morais vigentes. Havia muitas tensões, inclusive sujeitas à fiscalização e à repressão policial.⁸⁰

Práticas bastante frequentes dos trabalhadores eram as idas aos banhos de igarapés localizados nos arrabaldes da cidade. Preservar esses lugares era essencial para a garantia do lazer dos trabalhadores e de seus familiares. Podemos também destacar as quermesses como lugares de lazer bastante frequentados pelos populares, “onde o sagrado das celebrações aos santos misturava-se ao profano dos jogos de roleta, representando também uma oportunidade para divulgar as ideias organizacionais dos trabalhadores.”⁸¹

Por sua vez, os botequins eram espaços consagrados do lazer popular que abrigava trabalhadores, desempregados e segmentos da marginalidade urbana nas horas livres.⁸² É importante frisar que o álcool era encarado pelas lideranças e associações como sendo um grande problema. Essas práticas ganharam a atenção do poder público, que de forma rigorosa fiscalizava os espaços destinados ao divertimento das classes mais baixas. Sua atuação ia ao sentido de restringir tais espaços frequentados pelos trabalhadores e “impor horários de funcionamento de bares, quiosques, botequins, pensões e cabarés, bem como estabelecer penalidades.”⁸³

Cabe ainda salientar os jogos, que atraíam a atenção dos trabalhadores e eram normalizados e submetidos a rigoroso controle policial.⁸⁴ Por fim, é importante mencionar que a prática do lazer era uma preocupação constante das agremiações

⁷⁹ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 57-58.

⁸⁰ Ibid., p. 60.

⁸¹ COSTA, Francisca Deusa. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Op. cit., p. 201.

⁸² Ibid., p. 201.

⁸³ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 61.

⁸⁴ Ibid., p. 66.

representativas dos trabalhadores, como veremos melhor no capítulo II, ao tratar dos aspectos da cultura associativa.

1.3 QUEIXAS DO POVO: ACIDENTES E VIOLÊNCIA NA ÓTICA DA IMPRENSA MANAUARA E DOS TRABALHADORES

Ao voltar uma curva deu-se ontem, depois de nove e meia da noite um grande, um horrível desastre em que infelizmente houve vítimas. A essa hora seguia vertiginosa carreira, com direção a Flores, o bond n°8 que partira da estação da Praça da República, as 9 e cinco minutos, conforme horário domingueiro. No lugar havia um cavalo atravessando na linha, o qual apesar dos repetidos sinais do motoneiro, não se afastou do lugar onde se achava. Deu isso causa a que o veículo fosse de encontro ao animal, matando-o e virando sobre a ribanceira. Do desastre resultaram muitos feridos, pois foram jogados a certa distância, três passageiros, além do condutor. Eram aqueles uma mulher, um preto e um outro cidadão que nos disseram ter o nome de Bernardo.⁸⁵

Casos como o do bonde número oito eram recorrentes em Manaus nos anos iniciais do século XX. Quando o novo transporte coletivo começou a circular dentro do perímetro urbano com uma maior frequência, o modo de transitar pela cidade sofreu grandes mudanças, tanto na percepção de quem conduzia o bonde, como na percepção dos populares, quanto em questões como velocidade, distância, tempo e espaço.⁸⁶

Desse modo, nas primeiras décadas do século XX, poucos acontecimentos em Manaus foram tão noticiados quanto os acidentes de bondes. Os casos eram narrados com títulos exagerados, algo do tipo: “doloroso incidente nos bondes”, “esmagamento fatal”, “criança mutilada pelo bonde”, “atropelamento entre bonde e um automóvel”, “desastre no bonde” etc.

O momento de inserção do bonde elétrico e os primeiros anos de circulação dos veículos na cidade passaram a exigir da população muita atenção, principalmente pelos riscos de acidentes, atropelamentos, abalroamentos que - muitas vezes - levavam à morte. Logo, podemos afirmar que no início do século XX, Manaus começou a presenciar de forma mais constante notícias nos periódicos de inúmeras situações envolvendo o novo transporte, que trouxe com ele um novo elemento para o cotidiano dos manauaras e que a partir de então mereceria atenção da população: a velocidade,⁸⁷ que do momento de sua

⁸⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de novembro de 1908.

⁸⁶ SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde*. Op. cit., p. 54.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 54.

inserção até a sua extinção, gerou inúmeras reclamações nos periódicos locais, como veremos adiante:

Há muitos dias passados bordamos uns comentários sobre a velocidade dos veículos. Fizemos ver a necessidade, que havia de se por um paradeiro aos abusos cometidos.

Hoje voltamos a carga. Mas as nossas observações são mais limitadas porque queremos nos referir somente aos bondes. Esses carros americanos estão a sair fora da regra. A marcha já não é a mesma que fora adotada, depois das nossas reclamações. Trafegam atualmente com uma rapidez de raio. Isso é um abuso que pode trazer sérias consequências. Estamos a ver a qualquer hora um desastre. Pelo menos é de supor isto.⁸⁸

Com toda a novidade, fez-se necessário - naquele momento - pensar regras para garantir uma boa circulação. Algumas delas previstas nos códigos de posturas do município, tais como o previsto no art. 172 dos Códigos de Posturas de 1910:

Art. 172 – É extremamente proibida a permanência de veículos nos trilhos dos bondes e nas portas dos teatros, dos templos, das estações carris, das cocheiras, dos estabelecimentos industriais, e outros semelhantes, além do tempo estritamente necessário, para receber, deixar ou aguardar os passageiros, ou para o serviço da carga e descarga.⁸⁹

Os códigos de posturas foram criados para promover um melhor controle do espaço urbano e nortear a ocupação de novas áreas da cidade. Para o período investigado, tivemos acesso às posturas municipais de 1901, 1910 e 1920, organizadas e disponíveis para consulta.⁹⁰ Assim, para os anos iniciais do século XX, fruto da expansão urbana vivenciada localmente, eles foram pensados para uma cidade moderna, “é um dos instrumentos através do qual é possível arquitetar a cidade como uma abstração ainda por se fazer”.⁹¹ É importante também destacar que os códigos de posturas geravam uma visível segregação dos lugares citadinos, ditando assim onde podiam frequentar e o que podiam fazer.

O choque frequente envolvendo os veículos dos bondes sobre os trilhos com populares, animais e até mesmo outros automóveis, fez com que fosse necessário pensar uma maneira de adaptação das pessoas no modo de transitar pela cidade para que assim

⁸⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 15 de agosto de 1910.

⁸⁹ Código de Postura da cidade de Manaus. In: SAMPAIO, Patrícia Melo (Org). *Posturas Municipais: Amazonas (1910)*. Manaus: EDUA, 2016.

⁹⁰ *Ibid.*,

⁹¹ DAOU, Ana Maria Lima. *A cidade, o teatro e o “paiz das seringueiras”*: práticas e representações da sociedade amazonense na virada do século XIX. Tese (Doutorado em Antropologia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Museu Nacional, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, 1998, p. 192.

não ocorresse casos como o do bonde do Plano Inclinado, que acidentalmente atropelou o automóvel do dr. Jorge de Moraes.

O bond do Plano Inclinado, ontem, as 5 horas da tarde atropelou o automóvel de propriedade do dr. Jorge de Moraes, deixando-o bastante danificado. Viajava no veículo atropelado o dr. Costa Fernandes, conhecido clínico, que saiu felizmente illezo do desastre, causado aliás pelo motorista do respectivo elétrico.⁹²

A introdução dessa nova invenção urbana tornou as ruas lugares perigosos, principalmente para as crianças. Anterior ao bonde elas tinham a liberdade de brincar em qualquer lugar, despreocupados de possíveis acidentes ocasionados pela velocidade. Assim, os menores, sem dúvida, foram fortemente afetados pelas transformações urbanísticas, a rua deixava de exercer a função de sociabilidade, passando a ser um espaço limitado para aqueles que até pouco tempo usufruíam para correr e perambular. Para Alba Barbosa Pessoa, “o estar nas ruas para as crianças pode ser visto como uma forma de reinventar, de reapropriar um espaço que lhes foi tirado a partir de um ordenamento urbano,” as ruas tornaram-se lugares perigosos para os menores, mas mesmo assim, algumas crianças ainda permaneceram nelas.⁹³ Por serem pequenos, geralmente, os acidentes envolvendo os menores eram graves, chegando muitas vezes à fatalidade.

Uma criança sob um “bond – de quem teria sido a culpa?

Ontem, as 5 e 45 minutos da tarde, Pedro de Alcantara Barbosa, atravessava a linha do bond, a estrada dr. Moreira, levando pela mão a sua filhinha menor de cinco anos de idade, Cozette de Oliveira, quando, sem que houvesse tempo de evitar o perigo, a pequena foi alcançada por um bond. Dado o caso, puzeram-se em fuga o motorista e condutor, enquanto a pequena Cozette era conduzida até a 2º delegacia, recebendo em seguida na Santa Casa de Misericórdia, os necessários curativos.

O bond, que tem o número 6, era conduzido pelo motoneiro n. 8, Francisco Alves e pelo condutor n. 4, Luiz Teixeira da Silva. A menor Cozette, cujo estado, todavia não apresentava gravidade, reside a avenida Ayrão n° 31, em casa de seus pais, onde se acha em tratamento.⁹⁴

Todo acidente envolvendo crianças deixavam os motoristas e condutores de bondes em apuros, que prontamente retiravam-se do lugar para escapar da hostilidade das

⁹² *Jornal do Comércio*, Manaus, 01 de julho de 1911.

⁹³ PESSOA, Alba Barbosa. *Infância e Trabalho: Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010. P. 162. Para a historiadora Alba, muitas vezes as diversões desses menores eram transgressões que poderiam resultar em acidentes, “como correr atrás dos bondes ou ainda, em colocar sabão nos trilhos dos trens, o que ocasionava o atraso e muitas derrapagens desses veículos. Para além do simples vandalismo podemos ver estes atos como uma represália contra aquilo que estas crianças não poderiam usufruir.” Alba Pessoa, *Infância e trabalho*. op. cit. P. 164.

⁹⁴ *Jornal do Comercio*, Manaus, 26 de março de 1912.

testemunhas e parentes dos menores. Essa era uma atitude bastante comum, como ocorreu com Francisco Alves e Luiz Teixeira da Silva no ano de 1912. Em boa parte dos casos, as fugas agravavam a suspeita de que a culpa era do motorista e do condutor, complicando a defesa nos tribunais e o retorno ao trabalho.⁹⁵

Além das crianças, os idosos também acabaram se tornando vítimas frequentes, como podemos averiguar no caso divulgado pelos jornais no dia 17 de setembro de 1917, intitulado desastre num bonde:

Ontem, a rua Municipal, canto da mercearia Quinteia, descia o bond número oito, linha de Avenida-Circular, guiado pelo motorista número dezoito, de nome Antonio Leite Vianna. Ao chegar aquele ponto, uma senhora tocou o tímpano e ia descer em companhia de uma criança, quando, apressadamente, o condutor deu sinal de partida. Segura ao belastro com a criança pelo braço, a senhora andou alguns metros arrastada pelas pedras do calçamento, não sofrendo, felizmente, ferimento algum.⁹⁶

Quando casos como esses ocorriam, era dada voz de prisão aos trabalhadores envolvidos, levando-os até a delegacia para prestar depoimentos. Outro ponto interessante de observar, diz respeito a exposição pública dos acidentes dos bondes, que diferente de outros acidentes do trabalho no período, recebiam muita visibilidade, estigmatizando a imagem do trabalhador do tráfego, que quase sempre eram culpabilizados pelos acidentes.

Conforme citação anterior, os jornais locais não hesitavam em sugerir que o acidente era “causado pelo motorista do respectivo elétrico”. Um outro exemplo de acidente que reforça essa estigmatização do trabalhador, ocorreu no dia 08 de novembro de 1911.

Esteve ontem em nosso escritório o sr. Joaquim Cardoso Nápoles, que foi vítima de um desastre ontem. Disse-nos que estando na rua dos Andradas, a espera de bond, para Flores, mandou para o veículo n. 3, não sendo atendido pelo motorista, sendo preciso a intervenção de passageiros. Na ocasião de subir no bond, cansado, pois que o sr. Nápoles corra para alcançá-lo, tropeçou no estribo, caindo desastrosamente no leito daquela via pública. O fato causou estranheza aos passageiros que verberaram o procedimento dos empregados da Tramways.⁹⁷

Os acidentes com os veículos dos bondes passaram a ser anunciados nos jornais com maior frequência. Era necessário que os transeuntes ficassem atentos tanto dentro do bonde, como nos trilhos. Esse cuidado nem sempre era cumprido rigorosamente, no dia 17 de julho de 1912, na coluna “Queixas do povo” do *Jornal do Comércio*, é publicado

⁹⁵ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit., p. 102.

⁹⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 17 de setembro de 1917.

⁹⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 8 de novembro de 1911.

uma reclamação anônima de um acidente que poderia ter sido evitado se houvesse mais atenção por parte dos trabalhadores e dos transeuntes.

Dois cavalheiros vieram, ontem à noite, dizer-nos que, devido ao pouco caso do condutor da chapa 41 do bond número sete, ia um passageiro sendo vítima das rodas do veículo, pois, mandando parar o bond, para saltar, foi dado sinal de partida, antes que o passageiro referido deixasse o estribo. De modo que o veículo o arrastou a grande distância, apesar dos protestos de quantos presenciaram o caso.⁹⁸

Esse tipo de situação ocorria porque a percepção do tempo, do deslocamento, era nova no cotidiano desses usuários, e o impacto não era nada agradável. As ruas não eram mais as mesmas, o tempo de deslocamento não era mais o mesmo, era preciso se acostumar com todas as mudanças vivenciadas pela cidade porque à medida em que a cidade ia se expandindo, fomos assistindo um crescimento de reivindicações populares ligados aos serviços prestados a sociedade.

Segundo Eduardo Silva, “o processo de expansão e modernização da cidade provocou mudanças não quanto a natureza, mas a hierarquia dos problemas que estavam submetidas as classes populares”.⁹⁹ Com efeito, os serviços urbanos em funcionamento na cidade foram a maior fonte de problemas para os setores populares, assumindo um caráter eminentemente reivindicatório, indicando que,

Os problemas e necessidades dos moradores das áreas esquecidas pela administração pública. Na agenda das demandas aparecem sobretudo os itens luz, água, saneamento, limpeza pública, meios de comunicação e transporte, pedidos de obras ou providencias e problemas relativos à habitação.¹⁰⁰

Nessa conjuntura, o transporte público assumiu um papel de destaque. Em Manaus, antes da inauguração do bonde, as principais reclamações estavam relacionadas às necessidades básicas, como água, luz elétrica e limpeza pública. Com a inserção do bonde elétrico, mudam-se completamente o foco das queixas dos populares.

As queixas com relação aos sistemas de bondes começaram a ganhar força devido ao crescimento da cidade e a distribuição da população ao longo dos trilhos da Light. A necessidade de deslocamento fez com que os moradores mais distantes, que começaram a circular diariamente no bonde, exigissem um serviço cada vez melhor. As queixas assumem aqui um caráter eminentemente reivindicatório.¹⁰¹

⁹⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 17 de julho de 1912.

⁹⁹ SILVA, Eduardo. *As Queixas do Povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 129.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 128.

¹⁰¹ SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde*. Op. cit., p. 62.

As reclamações contra os bondes tornaram-se diárias nas folhas dos principais jornais que circulavam em Manaus. A presença dessas queixas fez com que se tornasse visível uma outra faceta da cidade que as elites manauaras tinham interesse em não dar visibilidade. Normalmente os queixosos eram simplesmente moradores, vítimas das más condições dos serviços urbanos e, outras vezes, eram os próprios trabalhadores que do outro lado reclamavam da estigmatização da imprensa e dos populares, bem como das péssimas condições de trabalho a que estavam submetidos.

Como afirma Maria Luiza Ugarte Pinheiro, nos jornais amazonenses, assim como ocorreu para muitas capitais do Brasil, em grande medida, essas queixas eram reunidas em duas colunas: as colunas policiais e queixas do povo. Essas colunas foram importantes “por terem possibilitado uma gama variedade de informações específicas sobre os aspectos do viver dos trabalhadores manauaras”.¹⁰² Além disso, não podemos deixar de mencionar que tais colunas também traziam “todo um conjunto de fortes preconceitos e posturas moralistas que era preciso perceber e relativizar”.¹⁰³

As reclamações não se restringiam somente aos acidentes nos bondes. Muitas vezes os motoristas e condutores eram os criticados devido a sua relação com os passageiros. As reclamações iam desde a falta de troco, passando pela má educação dos trabalhadores, indo até os locais de parada e arranque dos veículos. Conforme podemos observar em matéria publicada no *Jornal do Comércio* do dia 18 de março de 1911.

A Companhia de bondes tem condutores que primam pela falta completa de educação e de bom trato. Entre esses nota-se o condutor chapa n. 13 de nome Albino Soares, que seguia no bonde que trafegava ontem, pela linha da Cachoeirinha a 10 ½ da manhã. Esse indivíduo malcriado tratou uma senhora passageira com grosseria e estupidez. Chamamos a atenção do sr. Diretor da Companhia para esse peralvilho.¹⁰⁴

Da forma que foi publicado no jornal, mostra-se que o condutor Albino Soares era extremamente mal-educado no tratamento dos passageiros. Podemos observar ainda que as reclamações eram significativas no que diz respeito à educação dos trabalhadores. Queixas contra o vocabulário, os modos de tratamento dos condutores aos passageiros e o ato de falar alto do trabalhador. Para o historiador Eduardo Parente, o ato de falar alto do trabalhador era resultado muitas vezes dos “constantes barulhos e ruídos dos bondes que não são propícias as delicadezas das conversas em voz baixa,”¹⁰⁵ tendo em vista, que

¹⁰² PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 56.

¹⁰³ Ibid. p. 56.

¹⁰⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 18 de março de 1911.

¹⁰⁵ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 45.

o transporte era barulhento, tornou-se prática dos trabalhadores do tráfego de bondes falar alto, resultado do trabalho.

Raramente essas ameaças contra os trabalhadores resultavam em processos. No entanto, os jornais chamavam a atenção da direção da companhia para que tomassem providências sobre o comportamento dos trabalhadores, exigindo respostas imediatas das ocorrências.¹⁰⁶ Geralmente a ação de resolução da companhia se dava baseada no histórico dos trabalhadores. Se não tivessem envolvimento anterior com incidentes, continuavam no trabalho na função exercida ou em outro setor da companhia, recebendo somente uma advertência. Se o trabalhador tivesse um histórico de envolvimento com incidente, o resultado era a imediata demissão.

Qualquer desentendimento entre motorista, condutor e passageiro, a razão era dada para o último e a obrigação de questionamento da veracidade ficava com os primeiros. No dia 20 de janeiro de 1912, outro relato na coluna “Queixas do Povo”, seguia na direção do caso anterior e colocava em questionamento o comportamento do motorista e da companhia Manáos Tramways. Em todas essas vezes eram retratadas situações semelhantes pelos jornais como algo frequente os desentendimentos entre os populares e os trabalhadores do tráfego de bondes.

A Tramways, apesar do desassossego público, continua na berlinda. Está decidido. Não a deixaremos tão cedo, enquanto houver uma reclamação a fazer e enquanto se ouvir os reclamos do povo.

Agora mesmo, devido aos últimos acontecimentos, a Manáos Tramways acentuou mais a atmosfera de odiosidade que tão vantajosamente possuem no seio da população, consentindo, não se sabe se de proposito, o não funcionamento na iluminação pública, o que determinava grande pânico, pois toda a gente pensava que as trevas eram o prenuncio das desordens.¹⁰⁷

A queixa relatada acima procedia do senhor João Vieira de Freitas, funcionário federal que tinha sido passageiro no dia 18 de janeiro de 1912, por volta das 11 horas, do bonde da linha Reservatório-Instalação. Ele, ao solicitar parada em frente à Delegacia Fiscal, relatou que o motorista continuou o trajeto descendo vertiginosamente a rua da Instalação. Caso idêntico verificou-se também com um outro passageiro de um bonde que

¹⁰⁶ Para exemplificar o que afirmamos, podemos citar a ocorrência publicada no dia 17 de abril de 1906, no jornal *Correio do Norte*, que relatava sobre espancamento. Dizia o seguinte: “O condutor e motorista do bond n.19, ontem a meia hora da tarde, espancaram barbaramente um pobre preto que, talvez um pouco alcolizado reclamava porque aquelle lhe dera o troco da passagem em nikel em vez de dá-lo em borós, conforme exige. (...) Aguardamos providências do sr. Diretor do serviço da viação, afim de que factos tão escandalosos e deprimentes da disciplina da sua repartição não se reproduzam”. *Jornal Correio do Norte*, Manaus, 17 de abril de 1906.

¹⁰⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 20 de janeiro de 1912.

descia a rua Municipal às cinco horas da tarde do dia 18 de janeiro de 1912. Tendo solicitado parada, teve como resultado risos de deboche dos respectivos trabalhadores do bonde.¹⁰⁸

Embora a nota em destaque esteja colocando em xeque o desempenho da Companhia, percebe-se nos registros da imprensa uma forte tendência de atribuir a culpa por esses eventos aos motoristas e condutores de bondes. Outro fator impulsionador de desentendimento entre os trabalhadores e os passageiros no interior do bonde dava-se por causa do troco no ato da compra do bilhete. Em algumas vezes, acabava em discussão; outras vezes, em violência física.

O conductor e motorista do bond n°19, hontem, a meia hora da tarde, espancaram barbaramente um pobre preto que, talvez um pouco alcoolizado, reclamava porque aquelle lhe dera o troco da passagem em nikel, em vez de dá-lo em borós, conforme exige.¹⁰⁹

Hontem, às 11 horas da manhã, no fim da linha do plano inclinado, diversos magarefes, moradores do bairro de S. Raymundo agrediram a um condutor e motorista do bond, não havendo, porém, ferimento algum devido a intervenção de alguns passageiros.¹¹⁰

Outro registro dentro do bonde se dá no que fazia a linha da Saudade e ocorreu no dia 07 de janeiro de 1924. Segundo é relatado no *Jornal do Comércio*, o condutor tratou de forma debochada os passageiros que não tinham trocado para a compra do bilhete de passagem.

Esse indivíduo (o condutor) recusou-se peremptoriamente a dar o troco de dez tontões de uma passagem, alegando não poder fazê-lo; entretanto, dois minutos depois, entrando um cavalheiro acompanhado de duas molas e sentando-se no banco imediatamente adiante do em que se achava o passageiro para o qual não havia troco, entregou ao tal condutor uma nota de cinco mil réis, das novas amarelas, para que tirasse dali o pagamento de três passagens. Ele, com o maior cinismo, a rir para o passageiro vítima da sua prepotência deu o troco ao outro passageiro.¹¹¹

Ao denunciar o caso no jornal, solicitava ao Diretor gerente da Manãos Tramways que fossem tomadas providências do ato supostamente desrespeitoso do trabalhador. Por mais que dispensassem comentários, tornava-se necessária uma reprimenda severa no envolvido nos incidentes.

Além das queixas envolvendo os motoristas e condutores, eram comuns reclamações e denúncias sobre a limpeza dos bondes elétricos. Esse fato chamava

¹⁰⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 20 de janeiro de 1912.

¹⁰⁹ *Correio do Norte*, Manaus, 17 de abril de 1906.

¹¹⁰ *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de janeiro de 1903.

¹¹¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 07 de janeiro de 1924.

bastante atenção da população e da imprensa local, sendo reproduzido frequentemente nas suas páginas que a companhia resolvesse essa questão, pois o público que utilizava o serviço pagava e por isso mesmo precisava ser bem servido.

Os veículos, exceptuando-se um ou outro carro, chegam a causar nojo, tal o estado em que se encontram no serviço do tráfego diário.

A esterqueira que exibem, faz supor que no depósito geral da companhia não existe potassa, a água é objeto de luxo e coisa empestável uma vassoura providencial e humanitária.

Os veículos trafegam, tendo sobre o soalho como que um tapete de lama e escarros secos, dois grandes condutores de micróbios.

Com estes comentários, aliás em desabono dos bons créditos que deviam ser apanágio da direção da companhia, queremos fazer sentir que, desrespeitando nesse sentido uma disposição contratual, fere também o mais rudimentar preceito de higiene.¹¹²

As críticas referentes a higiene do bonde também apareciam nas folhas operárias. Ao relatarem a situação dos veículos, as folhas operárias afirmavam que não havia “nada pior, imundos, sujos, quando chovia, era uma verdadeira peneira: o horário era mal feito e irregular; as carroças de lixo da capital federal, tem mais asseio e pontualidade.”¹¹³ Essas críticas iam no sentido de questionar a direção da companhia de bondes, cobrando providências a respeito da situação física dos compartimentos das oficinas, como também dos próprios bondes elétricos, como forma de evitar mais acidentes no trabalho. Segundo o Jornal *Vida Operária* tal postura da companhia de ignorar as reclamações ameaçava a vida de dezenas de trabalhadores e causava pânico na população de Manaus.¹¹⁴

É interessante observar que para alguns memorialistas, os bondes eram referências de cuidado e funcionalidade. Thiago de Mello, ao descrever sobre o interior dos bondes, na obra *Manaus, amor e memória*, chama nossa atenção para os elogios da estrutura e higiene do bonde elétrico.

Os bondes eram bem cuidados, limpos, os bancos envernizados. As sanefas de lona marrom, descidas quando a chuva chegava, funcionavam a maravilha: nos azeites. A campainha não falhava, armada lá na frente, redonda, em metal reluzente, era acionada por uma corda, um centímetro de grossura, também marrom: pelos passageiros, para dar o sinal de parada; pelo condutor para dar o sinal de partida.¹¹⁵

De qualquer forma, era uma realidade a presença da falta de higiene no interior dos veículos, tanto da parte da companhia, como também da parte dos transeuntes. Para minimizar as reclamações, eram fixados cartazes na parte de dentro dos bondes, contendo

¹¹² *Jornal do Comércio*, Manaus, 06 de junho de 1911.

¹¹³ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 28 de março de 1920.

¹¹⁴ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 28 de março de 1920.

¹¹⁵ MELLO, Thiago de. *Manaus, amor e memória*. Op. cit., p. 104.

leis municipais com as normas de como deviam se portar dentro do veículo, inclusive no que diz respeito a higiene, como por exemplo, não poder cuspir e fumar no interior bonde.¹¹⁶

Os motoristas e condutores tinham também inúmeras reclamações que achamos importante destacar aqui. O primeiro deles é que os próprios operários eram uma das principais vítimas dos acidentes. Eram estigmatizados por situações das quais muitas das vezes não tinham culpa, principalmente no que diz respeito à velocidade do transporte. Em outras palavras, eles também estavam vivenciando a eletricidade e a velocidade pela primeira vez. Por mais que tivessem habilitados para dirigir o veículo, não podiam prever sujeitos nos caminhos dos trilhos ou falhas mecânicas dos bondes, não tendo culpa da condição material que se encontrava o instrumento de trabalho. O motorista trabalhava em pé, enquanto o condutor se movimentava dentro do bonde. Uma freada, por menor que fosse, impactava fortemente nos dois trabalhadores. Desse modo, os motoristas e condutores estavam sujeitos aos acidentes no trabalho tanto quanto os passageiros.

Certos momentos mostravam a vulnerabilidade e a instabilidade a que estavam submetidos esses trabalhadores, como os acidentes no exercício do ofício. Os trabalhadores precisando se ausentar para cuidados médicos em detrimento de acidentes no trabalho, em certas situações, tiveram em seus salários descontos para pagamento das despesas feitas no hospital. O caso aconteceu no dia 10 de janeiro de 1920, com o condutor Luiz Ventura da Silva, chapa 13.

Na ocasião, em que procedia a cobrança, perdendo o equilíbrio, foi cuspido violentamente ao chão, recebendo forte pancada e diversas escoriações, prostando-o sem fala durante todo o dia. Pois bem, o diretor da Companhia, ou quem quer que fosse, mandou recolher o chapa 13 a Beneficente Portuguesa, arbitrando-lhe o salário de 5 horas de trabalho durante o tempo que estivesse em tratamento.¹¹⁷

O tratamento dispensado pela companhia ao condutor causou certa animosidade em outros trabalhadores. Nas páginas do *Jornal Vida Operária* o seguinte questionamento foi publicado: os “homens de responsabilidade, os homens que só enxergam o operário nas proximidades das eleições: onde está a lei que regula o acidente do trabalho?”¹¹⁸ A

¹¹⁶ Consultar o capítulo XIV – serviços de viação e veículos, dos códigos de posturas. Código de Postura da cidade de Manaus. In: SAMPAIO, Patrícia Melo (Org). *Posturas Municipais: Amazonas* (1910). Manaus: EDUA, 2016.

¹¹⁷ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 21 de março de 1920.

¹¹⁸ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 21 de março de 1920.

informação causou revolta nos companheiros de trabalho que estavam vulneráveis a esses acidentes e sem nenhum amparo da companhia.

Outro acidente no trabalho ocorreu no dia 23 de setembro de 1907. O *Jornal do Comércio* publicava nota relatando o ocorrido com o trabalhador Manoel Mattos Barreto, do bonde de número 20 da linha Avenida Circular.

As 8 horas da noite de ontem quando descia pela Avenida Eduardo Ribeiro o bond n° 20 da linha Avenida Circular, ao passar próximo ao canto da rua Saldanha Marinho, despendeu-se o motor que se achava colocado junto as primeiras rodas da frente.

O motorista n. 43 de nome Manoel Mattos Barreto, notou o defeito e tentou travar o carro, mas este com o impulso em que vinha, parou quase rapidamente. O motor ao despregar-se encravou-se na terra, com tal força que chegou a arredar os paralelepípedos.

Os passageiros ficaram sobressaltados com o choque e o motorista sofreu forte pancada com o breck na boca do estomago.¹¹⁹

O tráfego ficou interrompido durante algum tempo, até as nove e meia da noite, ocasião em que o bonde foi rebocado pela locomotiva da Manaus Railway, que apareceu juntamente com o pessoal do socorro para amparar os passageiros. Outra situação aconteceu no dia 02 de agosto de 1912, quando o bonde de número oito da linha Circular confrontou-se com o edifício da delegacia do 2° distrito.

Aconteceu do condutor n°42, que fazia cobrança em pé no estribo, cair desastradamente ao chão, ferindo-se na frente direita. Ocasinou o fato, ter o referido condutor perdido o equilíbrio quando o veículo dobrava violentamente a curva ali existente, sem que lhe valesse o auxílio tardiamente oferecido por um passageiro.

Tendo perdido os sentidos com a violência da pancada e com o derramamento abundante de sangue, o ferido foi recolhido a Santa Casa, onde, medicado suficientemente, permanece em tratamento.¹²⁰

Quando os acidentes envolviam trabalhadores e passageiros, algumas vezes chegava a acontecer de aparecerem nos jornais duas versões, a do trabalhador acusado e do transeunte vitimado. Sendo assim, no dia 03 de agosto de 1917 é publicado no *Jornal A Capital*, a matéria intitulada “Nascimento atropela com o seu bond os transeuntes e por cima prega descompostura” no qual relata situação de atropelamento na rua 10 de julho.

Pedro Ribeiro da Silva. Queixou-se ontem na delegacia de polícia do segundo distrito, que vindo, ontem, pela rua 10 de julho, ao enfrentar a merceria “Carochinha”, já sendo pego por um elétrico, guiado pelo motorista número 9 Manoel Monteiro do Nascimento e como fizesse uma certa observação foi bastante insultado e ameaçado de espancamento, pelo motorista.

Intimado a comparecer naquela estação policial, Nascimento declarou ser falsa a notícia, pois Ribeiro seguia pelo trilho do bom e ele diversas vezes tocou a

¹¹⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de setembro de 1907.

¹²⁰ *Jornal do Comércio*, Manaus, 03 de agosto de 1912.

campainha, não sendo atendido, vendo-se obrigado a parar o veículo, resultando dali uma briga entre ambos, de que resultou sair aquele, com uma bofetada no rosto.¹²¹

As páginas dos jornais locais não hesitavam em expor as muitas situações vivenciadas pelos moradores e, algumas vezes, pelos trabalhadores da cidade. Foi o que ocorreu no dia 08 de fevereiro de 1912, quando o policial Rufino Virgolino da Costa, na tentativa de tomar o bonde, foi atirado ao solo, não ficando no meio das rodas do veículo graças à atenção e ajuda do passageiro Antônio Rolim que o socorreu imediatamente. Segundo o *Jornal do Comércio*, o incidente ocorreu devido à falta de atenção do motorista José Dantas, de chapa número 40, que devia ter travado o carro e não o fez, causando sequelas no policial; no entanto, ressaltava o jornal, o verdadeiro culpado não era os funcionários da Manáos Tramways, e sim a própria direção da companhia que não fiscalizava adequadamente o serviço e acabava gerando graves consequências para a cidade.

Vibra mais uma vez dolorosamente a corda metálica e fatal da Manáos Tramways. A culpa, ao que se nos afigura é mais da direção do que mesmo dos motoristas e condutores de veículos. A disparada dos bondes em pleno coração da cidade fatalmente acarreta consequências tristes.¹²²

As críticas referentes à companhia de bondes foram na direção dos péssimos serviços que prestavam à cidade, ganhando diversas páginas dos jornais de grande circulação, bem como dos jornais operários. Assim sendo, no dia 11 de abril de 1920, o *Jornal Vida Operária* publicou inúmeras reclamações sobre a estrutura física das oficinas e dos bondes, reivindicando qualidade do desenvolvido serviço da empresa na cidade.

O estado lamentável em que se acham todos os serviços dessa companhia, é tão extraordinário, que não sabemos por onde começar a nossa reclamação. No nosso número passado, falamos sobre a usina do Plano Inclinado, que graças ao seu estado de ruínas, ameaça a qualquer momento, um grande sinistro, sem que até hoje houvesse qualquer providência tomada a respeito. Admira-nos essa companhia, anunciar aos quatro ventos, que faz quaisquer trabalhos, mais barato que outro qualquer, devido ao grande stok de materiaes que recebeu, e ao mesmo tempo enche as bobinas das machinas com fios velhos. Como entender isso?¹²³

Os escritos do *Jornal Vida Operária* iam no sentido de julgar a postura da direção da companhia e suas práticas em se vangloriar por um péssimo serviço aos populares. Questionavam que “se a companhia recebeu materiais novos, por que os fios da

¹²¹ *Jornal A Capital*, Manaus, 03 de agosto de 1917.

¹²² *Jornal do Comércio*, Manaus, 08 de fevereiro de 1912.

¹²³ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 11 de abril de 1920.

iluminação pública e os cabos condutores de corrente eram fios velhos?” Respondiam: “é simples o fato: - a companhia precisa engordar, enriquecer os seus representantes, o fiscal fecha os olhos, senão os homens não ganham o rico cobre!”, e quem sofria com tudo isso eram os trabalhadores e os populares que usufruía dos serviços.¹²⁴

Outra reclamação presente no meio dos trabalhadores do transporte dizia respeito à exploração da Manáos Tramways. Em vez de garantir assistência e flexibilidade aos trabalhadores, a empresa praticava o aumento das horas de trabalho e das multas junto aos motoristas e condutores de bondes. Os trabalhadores das oficinas também sofreram com esses aumentos. O jornal *O Extremo Norte*, no dia 08 de abril de 1920, relatou com indignação o que estavam passando os trabalhadores da referida companhia.

Reina ainda a maldita e escandalosa esperteza dos srs. Governadores da Companhia Tramways. Os nossos companheiros de luta começavam o seu trabalho quotidiano as seis e meia horas e largavam para almoçar as onze; recomeçavam as treze e concluíam as dezessete e meia, e aos sábados as dezessete, agora, são obrigados a trabalhar de seis a seis! Dizem os barrigudos zeboídes que mais uma hora de serviço não é nada!¹²⁵

Era relatada também nos jornais operários a rigorosa fiscalização da companhia aos trabalhadores, que ao chegarem dez minutos depois da hora de início do serviço eram descontados uma hora no seu salário mensal. Em um tom de indignação, pode-se perceber nesses jornais operários certa motivação aos trabalhadores para que não viessem esmorecer em virtude das condições submetidas.

Confiai companheiros, não faltará muito tempo para que estas malandrangens desapareçam e então o clarim vitorioso anunciará a liberdade. Trabalhai com fervor e coragem, porque havemos de ver o direito subjugando os exploradores do trabalho e a sentença que lhe dará a voz da consciência. Lembrem-se-ão eles que o suor alheio é sangue. Terão vontade de restituir o que surripiaram do pobre e não terão coragem de olhar para um só trabalhador.¹²⁶

Portanto, à vista disso, fica evidente que do conjunto de reclamações dos populares, da imprensa e dos próprios trabalhadores, denunciadas nos jornais de grande circulação e nos jornais operários, seja em referência ao mau atendimento, como na falta de troco, quanto nas irregularidades de horários e condições dos veículos, ou ainda nas péssimas condições de trabalho, a estigmatização se fez presente. No entanto, diante desse cenário, também foi possível mapear notícias que valorizavam a postura dos motoristas e condutores. Por exemplo, o ocorrido no dia 05 de janeiro de 1907, situação em que o

¹²⁴ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 11 de abril de 1920.

¹²⁵ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 08 de abril de 1920.

¹²⁶ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 08 de abril de 1920.

trabalhador no exercício de sua função encontrou uma joia perdida no interior do veículo e devolveu ao dono.

A joia, porém, havia sido achada pelo condutor n°27, Martino Massignian, que, ao saber a quem a mesma pertencia, apressou-se em restituí-la ao nosso colega, praticando, assim, uma ação que muito o enobrece e que muito deve aboná-los perante o conceito do digno sr. Coronel Travassos da Rosa arrendatário dos serviços da viação eléctrica.¹²⁷

Concordamos com o historiador Jorge Sampaio ao afirmar que “o novo causa espanto, desperta curiosidade e, de várias maneiras, causa certa dependência.”¹²⁸ Foi o que ocorreu em Manaus. Todas as mudanças presenciadas pela cidade, decorrentes da implantação do bonde elétrico, modificaram conjuntamente o comportamento das pessoas, que por meio da imprensa, expressaram todo incômodo e descontentamento que sentiam ao usufruir o transporte coletivo urbano.

No entanto, é fato que com o passar dos dias, o serviço de transporte urbano prestado à população piorou. Na visão dos manauaras, só tinham dois motivos para tal realidade: ou a companhia não cumpria as exigências porque não queria ou faltava fiscalização mais eficiente. De qualquer forma, a companhia era colocada como a principal responsável. Com a mudança de direção, o volume de queixas dos jornais durante os primeiros anos de administração da Manáos Tramways foi menor do período em que os serviços eram dirigidos pela Manáos Railway, o que nos leva a concluir que houve mudanças operacionais significativas no desenvolvimento do serviço na cidade e também o fato de a população se familiarizar e saber melhor se relacionar com o veículo, mas até a extinção do serviço na cidade, as reclamações ainda eram frequentes.

¹²⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 07 de janeiro de 1907.

¹²⁸ SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde*. Op. cit., p. 75.

CAPÍTULO II

CULTURA ASSOCIATIVA: MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS

O presente capítulo tem como objetivo analisar as ações voltadas para o processo associativo dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, contextualizando sua ação na Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, a participação dos trabalhadores de bondes na União Operária Amazonense e, por fim, a atuação na Associação Beneficente dos Empregados da Manaus Tramways, averiguando aspectos da cultura associativa e do mutualismo de empresas na cidade.

Nos últimos trinta anos, o estudo da classe operária no Brasil tem sido um dos principais temas de investigação nas diversas áreas das ciências humanas e sociais. Historiadores, sociólogos, antropólogos, entre outros pesquisadores, estão preocupados em apontar a existência e experiência dos novos sujeitos presentes na história. Um dos estudos que tem ganhado notoriedade dentro deste campo é o da “cultura associativa”, pois nos tem possibilitado compreender mais a fundo os mundos do trabalho e dos trabalhadores. Por isso, esse termo é visto aqui muito mais como um campo de discussão do que propriamente como um conceito da História.¹²⁹

Inúmeras pesquisas que foram realizadas nesses últimos anos apresentam elementos que consideramos importantes para o processo de reconstrução histórica da classe trabalhadora.¹³⁰ Pesquisas que dizem respeito às origens, às práticas dos trabalhadores, seus costumes, o papel desempenhado nas suas organizações e o modo como gostariam de ser reconhecidos pela sociedade. Vide essa ampliação das investigações, é importante destacar que, no Brasil, do ponto de vista historiográfico, ainda não temos muitas pesquisas sobre a temática do associativismo em termos gerais, embora esse quadro esteja mudando consideravelmente, haja vista que existe uma riqueza no volume de documentos voltados para as sociedades, tendo induzido necessariamente ao debate em torno da cultura associativa e do estudo sobre o mutualismo.¹³¹

¹²⁹ BATALHA, Cláudio. *Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República*. Op. cit., p. 12.

¹³⁰ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 07.

¹³¹ JESUS, Ronaldo Pereira. *Associativismo no Brasil no século XIX*. Op. cit., p. 149.

Diferente das sínteses sociológicas que defendem uma divisão cronológica da história do movimento operário sindical brasileiro em cinco fases – período mutualista (antes de 1888), período de resistência (1888-1919), período de ajustamento (1919-1934), período de controle (1934-1945) e período competitivo (1945-1964)¹³² –, os historiadores que pesquisam a temática das associações apontam para um caminho contrário da “concepção de que existe uma evolução contínua nos padrões organizatórios da classe operária”.¹³³

Para a formalização das associações, era necessário seguir alguns parâmetros legais. Primeiro, era obrigatório solicitar autorização da chefatura de polícia. Segundo, os encarregados tomariam as providências para que o encontro dos interessados ocorresse dentro da ordem estabelecida. Posterior a isso, os grupos estavam autorizados para reunir, quantas vezes fossem precisos, para elaborar os estatutos e fundar as agremiações,¹³⁴ devendo encaminhar para a autoridade competente os seguintes dados:

O nome da entidade, a sua sede, os seus fins, a duração prevista, o valor da contribuição mensal, a forma como se pretendia empregar os fundos sociais, os serviços prestados, as atribuições dos administrados e da assembleia geral, o modo de administração, as condições para nomeação e elegibilidade dos membros e finalmente os critérios para admissão e eliminação dos sócios, bem como o número destes.¹³⁵

Por último, tendo a autoridade local recebida às informações das futuras agremiações, ela expedia uma carta com o seu veredito – favorável ou não – ao funcionamento da instituição.¹³⁶ Tânia Regina de Luca, que estudou as sociedades mutualistas nas cidades de São Paulo e Santos, no final do século XIX e início do século XX, destaca que o Decreto n° 173 de 10/9/1893:

Abriu a possibilidade de as sociedades de auxílios adquirirem personalidade jurídica mediante o registro de seus estatutos e a publicação de pelo menos parte deles no Diário Oficial do Estado. O código civil de 1917 atuou no sentido de consolidar tais disposições.¹³⁷

Esse período da história não foi apenas um marco legal na existência das associações mutualistas. Assim, Tânia Regina de Luca observa que o decreto de 1893

¹³² BATALHA, Cláudio. A historiografia da classe operária no Brasil: Trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Orgs.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2017, p. 149.

¹³³ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 8.

¹³⁴ *Ibid.*, p. 145.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 14.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 14.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 14.

veio num momento em que “essas entidades cresciam em número e importância, não sendo fora de propósito subordiná-lo a esse fato”. A consolidação das agremiações estava relacionada ao rápido processo de urbanização conhecido pelas cidades brasileiras.¹³⁸

2.1 ASPECTOS DA CULTURA ASSOCIATIVA: SOCIEDADE BENEFICENTE E PROTETORA DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DO AMAZONAS

Definir o termo “cultura associativa” não é tarefa das mais fáceis. No entanto, diversos estudos sobre essa temática demonstram como as práticas incluídas na cultura dos trabalhadores envolvidos em associações não se restringiam unicamente ao âmbito no trabalho, mas esteve presente em diferentes espaços de convivência de todas as classes sociais.¹³⁹

O historiador Claudio Batalha observou que a cultura associativa vai além do hábito de “associar-se” de forma institucional ou da própria cultura das associações, ela em si é um conjunto de valores compartilhados pelas associações operárias que estão inseridas dentro de uma cultura operária mais ampla.¹⁴⁰ Já afirmava Claudio Batalha que:

Por cultura associativa entendo, como já foi dito, o conjunto de propostas e práticas culturais das organizações operárias, a visão de mundo expressa nos discursos, bem como os rituais que regem a vida das associações que muitas vezes são herdados de formas de organização mais antigas, como as corporações.¹⁴¹

A cultura associativa de que tratamos aqui transcende os limites da cultura militante, que nas suas trincheiras é atribuída unicamente às correntes políticas presentes no meio da classe trabalhadora.¹⁴² Inclui, sobretudo, nas suas características, práticas rituais de trabalhadores – como as celebrações do dia 1º de maio, as comemorações de fundação das associações dos trabalhadores, as preocupações com os socorros mútuos, bem como as manifestações cotidianas – que podem ser expressas no modo de vestir dos sujeitos, na alimentação e, até mesmo, nas condições de moradia e trabalho.¹⁴³

¹³⁸ Ibid., p. 17.

¹³⁹ CRUZ, Rafael Almeida. *Associações mutualistas e o mundo do trabalho: os trabalhadores e suas organizações no Rio de Janeiro (1861-1882)*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2015. P. 14

¹⁴⁰ BATALHA, Cláudio. *Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República*. Op. cit. p. 96-99.

¹⁴¹ Ibid., p. 99.

¹⁴² Ibid., p. 97.

¹⁴³ Ibid., p. 97.

Interessa-nos analisar nesta seção os aspectos da cultura associativa do conjunto de trabalhadores urbanos vinculados ao tráfego dos bondes em Manaus. Esses se organizaram em Sociedades de Ofícios, que podem ser descritas como sendo organizações com perfil que contemplavam categorias específicas de profissionais, seja de caráter beneficente, de resistência ou de caráter mutual de empresas.¹⁴⁴ E que por meio do estudo do cotidiano dessas pessoas em suas associações, seus projetos e vínculos políticos, torna-nos possível traçar um perfil mais completo da atuação desses sujeitos na cidade.

Dessa forma, permite-nos também resgatar as relações que esses trabalhadores em seus movimentos associativos estabeleceram com outros estados do Brasil e ainda com outros países, pois o contingente de migrantes, tanto nacional quanto estrangeiro durante o período da borracha foi significativo para Manaus.

O estudo por meio do Estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas nos permitiu obter o entendimento de alguns aspectos da cultura associativa dos trabalhadores do tráfego de bondes. Permitiu também evidenciar o início da atuação enquanto grêmio representativo em Manaus, destacando suas ações, os inúmeros desafios que vivenciaram no decorrer do ofício, como também a relação com os companheiros de trabalho na cidade.

Cabe salientar que a História dos trabalhadores preenche uma importante lacuna da historiografia brasileira que, até pouco tempo, era majoritariamente descrita de maneira que excluía homens, mulheres e crianças que não faziam parte da elite. Dessa maneira, levamos em consideração que houve uma guinada historiográfica em direção aos estudos da classe operária no Brasil. Com efeito, na região norte, essa ampliação vem sendo consolidada nos programas de pós-graduação.¹⁴⁵

O estudo sobre esses trabalhadores e, em particular sobre as agremiações, as quais fizeram parte no decorrer do exercício de seu ofício, permitem percebermos os esforços em torno da sua organização que visava não apenas a ajuda mútua aos filiados. Visava também e sobretudo a garantia da sociabilidade entre os trabalhadores e, de certa forma, a luta em torno de suas pautas e reivindicações. Como foi dito na introdução deste

¹⁴⁴ JESUS, Ronaldo Pereira. *Associativismo no Brasil no século XIX*. Op. cit., p. 147-148.

¹⁴⁵ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiá - SP: Paco Editorial, 2017. p. 29-30.

capítulo, há quem defenda uma divisão cronológica do movimento operário sindical brasileiro. No entanto, é maior o número de historiadores que contestam tal afirmação.

As associações mutualistas existiram por muito tempo, independente do período histórico definido nas divisões cronológicas e eram imprescindíveis para os trabalhadores urbanos, haja vista que as companhias que executavam os serviços básicos na cidade, como por exemplo, a *The Manáos Railway and Light Company* em Manaus no início do século XX, não garantiam a assistência para seus empregados.

Nesse ínterim, a historiadora Claudia Maria Ribeiro Viscardi, seguindo os apontamentos de Tânia Regina de Luca, destaca que os estudos romperam com a ideia de que as organizações mutualistas existiram em um certo período da história e que antecederam as organizações sindicais. Elas revelaram que as agremiações mutualistas e sindicalistas foram fenômenos contemporâneos. Tornou-se patente que “caso os trabalhadores quisessem resistir, escolheriam associar-se aos sindicatos e não as mutuais”.¹⁴⁶

O fato de as mutuais não terem como propósito a luta política em favor dos trabalhadores não implica que estivessem indiferentes as mesmas. Apesar de as mutuais poderem ser dirigidas por setores médios ou por membros de camadas superiores, a maior parte de seus sócios era composta por trabalhadores simples e empobrecidos. Por essa razão, algumas mutuais envolveram-se na luta operária, apoiaram greves, cederam seus espaços para as sociedades de resistência, compareceram nos congressos operários, comemoraram o primeiro de maio e, em alguns momentos, tornaram-se, inclusive, sindicatos. Mas tal envolvimento não era uma prerrogativa do mutualismo e não ocorreu na maior parte das associações.¹⁴⁷

Claudio Batalha reafirma que no final do século XIX e início do século XX não houve uma substituição das sociedades mutualistas pelas sociedades de resistências. O surgimento desse novo tipo de organização se deu de forma lenta e bastante complexa, sendo que também “as sociedades mutualistas puras nunca desapareceram inteiramente”.¹⁴⁸

As sociedades de resistência, criadas para exercer funções eminentemente sindicais: lutar por melhores salários, pela diminuição da jornada de trabalho e por condições de trabalho mais dignas. Essas organizações pareciam contraporem-se as sociedades de socorros mútuos existentes voltadas para o auxílio de seus associados em caso de desemprego, doença, invalidez.¹⁴⁹

¹⁴⁶ VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. O estudo do mutualismo. Op. cit., p. 32-33.

¹⁴⁷ Ibid., p. 33.

¹⁴⁸ BATALHA, Claudio. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. *Cadernos AEL*. Campinas, v. 6, n. 10/11, 1999, p. 47.

¹⁴⁹ Ibid., p. 46-47.

Diante desse quadro, podemos afirmar que, por meio da cultura associativa, independente do perfil de sociedade adotada pelos operários, conseguimos compreender o seu papel na formação da classe trabalhadora como um todo.

Em Manaus, a partir da segunda metade do século XIX, começaram a ser formalizados diversos grupos de pessoas que desejavam, naquele momento, fundar associações que se mostravam especialmente atentas às condições de trabalho e vida urbana dos operários na cidade. Em suma, um período importante e de bastante agitação e articulação dos trabalhadores que discutiam a fundação de novas agremiações, tanto de ofício, como agremiações de classe.

As sociedades dos trabalhadores tornaram-se espaços importantes. É nesse círculo social restrito que eles encontravam um refúgio. Era onde podiam ter a liberdade de expressar o que pensavam e discutir estratégias e ações para enfrentar seus problemas no trabalho. Segundo James C. Scott, havia reuniões que eram autorizadas e reuniões clandestinas, formalizar uma associação era a forma legal de garantir um espaço para suas reuniões autorizadas.

Os trabalhadores tinham um interesse em comum, estavam nas mesmas condições, sofrendo muitas vezes as mesmas humilhações, como veremos mais adiante. Portanto, podemos afirmar que esse lugar era um lugar seguro para os trabalhadores, onde o discurso oculto podia ser elaborado em relativa segurança.

Os espaços sociais do discurso oculto são os lugares onde as respostas por dar, a raiva reprimida e as palavras que ficam por dizer em virtude das relações de dominação encontram uma expressão plena e veemente. A inibição do discurso oculto será, portanto, tanto menor quanto se verificarem duas condições: primeiro, que o discurso seja expresso num espaço social reservado, onde o controle, a vigilância e a repressão dos dominadores sejam mais difíceis de exercer, e segundo, que este espaço social exclusivo seja inteiramente composto por confidentes que compartilhem experiências de dominação idênticas. A condição inicial é aquela que possibilita que os subordinados possam falar livremente, ao passo que a segunda garante que eles tenham na sua experiência de subordinação comum, algo de que falar.¹⁵⁰

James C. Scott chama nossa atenção para o modo como os trabalhadores podiam ser encorajados simplesmente por se reunirem em grande número, sendo a reunião uma das principais estratégias utilizadas por eles. As observações do autor são importantes, pois, vão ao encontro de nossa análise sobre as mobilizações dos motoristas e condutores de bondes.

¹⁵⁰ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1º edição, tradução Pedro Serras Pereira. Lisboa: Letra Livre, 2013. p. 173-174.

Em primeiro lugar, há que considerar o impacto visual do poder coletivo que uma grande agregação de subordinados exerce, tanto nos participantes como nos seus adversários. Segundo, uma tal aglomeração dá a cada participante um sentimento de anonimato e de disfarce que diminui o risco que resultaria da sua identificação pessoal com quaisquer atos ou palavras atribuíveis ao grupo. Por fim, se for dita ou feita alguma coisa suscetível de exprimir um discurso oculto comum, a exultação coletiva resultante das novas possibilidades de afirmação pessoal na face do poder tornarão o momento especialmente dramático. É uma realidade que existe poder nos números, um poder muito mais relevante do que pretendia fazer crer essa sociologia, hoje mais do que desacreditada, que olhava para o comportamento das multidões como meros fenômenos de histeria e de psicopatologia das massas.¹⁵¹ (108)

Resultado das mobilizações dos motoristas e condutores, no dia 14 de fevereiro de 1910 é fundada a agremiação que passou a ser a entidade representativa dos trabalhadores do tráfego de bondes. Por sua vez, seguindo-se de ações que demonstravam a preocupação dos trabalhadores dos bondes, no dia 28 de fevereiro de 1910, foi eleita a primeira diretoria. A partir daquele momento esse conjunto de trabalhadores se tornaria os responsáveis pela articulação e organização do estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas.

QUADRO 3
Primeira direção eleita da Sociedade em 1910

Diretoria	
Nome	Cargo
Gastão Rezende	Presidente
José Vinhati	Vice-presidente
Pedro Germano	1º secretário
Domingos Magalhães	Tesoureiro
Francisco Louzada	Orador
Luiz de Barros	Vice orador

Fonte: *Diário Oficial*, Manaus, 2 de setembro de 1910.

Conforme exposto na tabela acima, além de Gastão Rezende, José Vinhati, Pedro Germano, Domingos Magalhães, Francisco Louzada e Luiz Barros, colaboraram também os trabalhadores Galdino Corrêa, João Bevilagua, Raphael Celano e Alfredo Borges. Estes foram nomeados para dar o seu parecer na elaboração e finalização do estatuto, atitude importante de se destacar, pois demonstra que tal ação dava protagonismo para aqueles trabalhadores que tinham interesse de participar desse momento histórico da categoria.

¹⁵¹ Ibid., p. 108.

Após ter sido dado o primeiro passo para a consolidação da organização da categoria profissional de trabalhadores do tráfego de bondes na cidade, no dia 23 de março de 1910, na sala das sessões da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores, foi aprovado o estatuto da nova agremiação. Tendemos a acreditar que o processo de articulação para a formalização da organização demorou, mas não tardou, tendo sido publicado no Diário Oficial do Amazonas no dia 02 de setembro de 1910.

Com o passar dos meses, indícios apontam que a diretoria administrativa da sociedade, eleita em fevereiro, precisou ser reestruturada para assim darem continuidade às atividades. Provavelmente em meados de abril a setembro de 1910 foram feitas as mudanças e, no dia 29 de setembro, a diretoria da sociedade tomou posse, naquele momento, já sob novo comando, permanecendo apenas o vice-presidente José Vinhati, que assumiu a presidência da agremiação e o tesoureiro Domingos Magalhães que continuou ocupando a mesma função.

QUADRO 4
Direção da sociedade empossada em setembro de 1910

Diretoria	
Nome	Cargo
José Vinhati	Presidente
Antônio Soares	Vice-presidente
Olympio P. Gomes	1º secretário
Antônio Fernandes	2º secretário
Domingos Magalhães	Tesoureiro
Galdino Alves Correia	Orador
Roboão Filgueira	Vice orador
Francisco Ignácio	Procurador

Fonte: *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de setembro de 1910.

É importante destacar que os estatutos têm nos possibilitado maiores detalhes sobre os trabalhadores, bem como suas correntes políticas, sua forma de atuação e ideias que pairavam no meio deles. Permite ainda percebermos quais esforços foram necessários para garantir a existência da agremiação, visando a uma importante organização entre os profissionais de ofício, reafirmados ao longo da nossa pesquisa acadêmica. Afirmamos isso, porque, em particular a respeito da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores do Amazonas, para tornar realidade a existência da agremiação, ou tomada de qualquer decisão de pautas de interesse dos trabalhadores, eram necessárias muitas reuniões. Algumas dessas reuniões eram divulgadas nos jornais, como o *Jornal do*

Comércio, que tinha em suas páginas uma coluna dedicada às informações sobre o operariado amazonense.¹⁵²

Conforme pudemos averiguar nos periódicos locais, na coluna intitulada “O dia de hoje” do *Jornal do Comércio*, era dedicada às divulgações das reuniões da classe trabalhadora na cidade. Nos dias 05 e 19 de junho de 1911, o JC divulgou um chamado da Sociedade para que os trabalhadores filiados participassem das respectivas reuniões. As pautas eram diversas, desde a criação de um pavilhão para assegurar a sociabilidade da categoria até as convocações para sessões especiais. Elas eram reproduzidas na coluna “o dia de hoje” para reuniões da categoria na cidade “da Sociedade Beneficente dos Condutores e Motoristas, as 7 ½ horas da noite, a rua da Instalação”.¹⁵³

Ao tempo em que os motoristas e condutores se articulavam para formalizar a Sociedade Beneficente e Protetora, já ocupando uma sede própria em Manaus, eles também ajudavam na formalização de outras agremiações na cidade. É importante frisar que a sede física se tornou um espaço de referência para articulação de outras categorias de ofícios e de classes dos trabalhadores urbanos em Manaus. Assim, foi possível identificarmos nos periódicos algumas das movimentações do agrupamento de trabalhadores na cidade.

No final de agosto e início de setembro de 1910, localizamos nos jornais de grande circulação duas reuniões preparatórias para fundação de uma associação na cidade, que não conseguimos identificar. No entanto, podemos ponderar que ela estava sendo articulada pelos operários: José de Calazans, Anacleto Reis, José Laranjeira, Antônio de Britto, Theodoro dos Reis, Marçal Martins, Gabriel de Salles, Antenor Ferreira, Gaston Resende e Joaquim Azpilicueta. Eles eram membros da comissão organizadora, conforme é destacado na matéria do *Jornal do Comércio*.¹⁵⁴

Sobre esses trabalhadores não temos muitas informações. Contudo, pela bibliografia existente, podemos afirmar que eles foram personagens importantes na história operária amazonense, que com sua atuação intelectual contribuíram na formação de múltiplas associações de trabalhadores em Manaus e colaboraram no debate mais amplo e coletivo dos ideais socialistas no mundo.

Azpilicueta, por exemplo, foi uma liderança operária de destaque. Era espanhol, tipógrafo e ingressou no movimento operário em 1909, liderando inúmeras mobilizações

¹⁵² *Jornal do Comércio*, Manaus, 30 de agosto de 1910.

¹⁵³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 05 e 19 de junho de 1911.

¹⁵⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 30 de agosto de 1910.

de trabalhadores. Segundo Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro, Azpilicueta adotava um tom mais conciliador sem abrir mão de suas convicções e buscava orientar outros trabalhadores na formação das agremiações na cidade. Era “defensor do processo de sindicalização e da greve como mecanismo de luta e de transformação social”.¹⁵⁵

Tais trabalhadores tinham uma opinião bem firme quanto ao sistema de associação voltado para a beneficência. Criticavam duramente, pois acreditavam que esse tipo de organização apresentava pouco retorno as lutas operárias dos trabalhadores.

As associações beneficentes eram apontadas como um dos grandes problemas limitadores de uma ação de maior combatividade do operariado amazonense, e, nesse sentido, o papel de Azpilicueta, assim como de Tercio de Miranda, foi importante, defendendo, sem rodeios, a assimilação de orientações revolucionárias para ação da classe operária amazonense.¹⁵⁶

A postura desses trabalhadores em defender um formato de organização foi percebida naquele momento, quando das reuniões preparatórias visando a organização dos trabalhadores em Manaus. Inicialmente, tendíamos a achar que tais mobilizações em agosto de 1910 poderiam ser articulações dos próprios trabalhadores do tráfego de bondes; todavia, no momento investigado, já estava consolidada a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores na cidade. Outra observação que fazemos é que nessas reuniões o direcionamento das convocações era para “todas as classes trabalhadoras manauenses, sem distinção de nacionalidade”.¹⁵⁷

Dentre os assuntos debatidos pelo conjunto de trabalhadores presentes, estava a questão do “sistema de associação”, ou seja, que tipo de organização os trabalhadores queriam fundar. Depois de muitas discussões, o projeto mais aceito se referia ao “syndicalismo”, adotado pela Confederação Geral do Trabalho na França, indicado pelo operário José de Calazans.¹⁵⁸ Esse é, portanto, um momento no seio da classe trabalhadora de busca de organização por meio da criação de associações.

A segunda reunião preparatória para fundação dessa nova sociedade foi convocada para o dia 7 de setembro de 1910, conforme foi noticiada no *Jornal do Comércio*. Essa reunião seria muito importante, pois deliberaria definitivamente a forma de organização a ser adotada pela sociedade dos operários e nomeariam a comissão de confecção do projeto dos estatutos.

¹⁵⁵ PINHEIRO, Luis Balkar Sá Peixoto. Lideranças estrangeiras entre os trabalhadores manauaras (1910-1930). *Revista Mundos do Trabalho*. vol. 9, n° 17, janeiro-julho de 2017. p. 91.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 90.

¹⁵⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 30 de agosto de 1910.

¹⁵⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 30 de agosto de 1910.

Em segunda sessão preparatória, o operariado amazonense reunir-se-á amanhã as 3 horas da tarde na sede da Sociedade dos Motoristas e Condutores, a rua Saldanha Marinho canto da Instalação. Será deliberado definitivamente a forma de organização a ser adotada pela futura sociedade de operários e nomeada a comissão de confecção do projeto dos estatutos.¹⁵⁹

Portanto, poderíamos sugerir que essas articulações apontam para a criação de uma associação ampla de trabalhadores, englobando diversas categorias de ofícios em Manaus. Nesse caso, em particular, os trabalhadores utilizavam a sede da Sociedade dos Motoristas e Condutores como local de reunião da classe trabalhadora.

É importante destacar que os trabalhadores reuniam e discutiam pautas, exaustivamente, a respeito da criação e consolidação das agremiações representativas. Isso ocorreu ao tempo em que outras categorias de profissionais se articularam para a formalização de novas agremiações na cidade de Manaus, no dia 02 setembro de 1910, é publicado no *Diário Oficial* o Estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas.

O estudo por meio dos estatutos das organizações tem se mostrado bastante revelador e ajudado os historiadores na reflexão sobre as características dos trabalhadores. Como aponta Claudio Batalha, os estatutos nos permitem ter acesso às informações fundamentais sobre as associações e mais especificamente sobre as categorias que as representam.¹⁶⁰ Tendo como referência esse entendimento é que adentramos o estatuto dos motoristas e condutores de bondes do Amazonas.

O Estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas encontra-se dividido em 71 artigos, distribuídos em 11 (onze) capítulos. No primeiro capítulo do presente estatuto, que trata da sociedade e seus fins (artigo nº1), podemos versar o seguinte:

A Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, fundada no dia 14 de fevereiro de 1910, reger-se-á por estes Estatutos, e sua sede social será nesta cidade de Manáos, capital do Estado Federado do Amazonas.¹⁶¹

Como o próprio nome “Sociedade Beneficente e Protetora” afirma, trata-se de uma agremiação de caráter classista e assistencialista que nasceu com o objetivo de

¹⁵⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 06 de setembro de 1910.

¹⁶⁰ BATALHA, Claudio. *Vida Associativa: por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do movimento operário. Anos 90*. Porto Alegre, nº 08, 1997. P.96.

¹⁶¹ *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

assegurar a representação dos motoristas e condutores na cidade e de garantir a proteção e o socorro mútuo dos trabalhadores em situações vitais.

É importante destacar que existem outros formatos de organização de trabalhadores no Brasil, como afirmamos no início deste capítulo. No entanto, conforme é apontado por Alexandre Fortes, o perfil das Sociedades Benéficas é voltado para o amparo dos trabalhadores frente à doença, ao desemprego, incapacidade causada pelo trabalho e à própria morte. Não significa dizer necessariamente que uma sociedade desse perfil não possa ser reivindicatória ou que tenha em sua estrutura a característica da identidade coletiva, pode até não ser possível identificar tais posturas na análise do seu estatuto.¹⁶² Não obstante, ao percorrermos os periódicos locais, encontramos tais trabalhadores em luta na cidade.

Evidenciadas tais atitudes nas greves e paralisações, essas práticas foram suficientes para comprovar o caráter da agremiação, de suas lideranças e da base dos trabalhadores com o perfil que as caracterizavam. No segundo artigo, em cinco itens, são especificadas as finalidades da Sociedade:

- a) Promover a união de todos os condutores e motoristas da “The Manãos Tramways Company Limited” ou da empresa que suceder e de outras companhias de igual natureza que se venham a fundar no Estado, tornando os seus associados um núcleo, que os proteja e auxilie em todas as emergências individuais ou sociais.
- b) Pugnar pelos interesses de seus associados, patrocinando todas as causas justas em que se empenhem, quer afetem os direitos da Sociedade, que os de cada membro em particular.
- c) Ter um fundo mortuário de contribuições especiais, para socorrer as despesas dos funerais dos sócios que venham a falecer.
- d) Distribuir beneficência entre os sócios necessitados e auxiliar as famílias dos sócios falecidos no gozo de seus direitos.
- e) Promover os meios de defesa do socio preso em virtude de incidentes dados no exercício da profissão ou por legítima defesa de sua liberdade, de sua vida, honra e propriedade.

Tais finalidades nos permitem notar que embora o caráter benéfico fosse o principal aspecto da organização, o estatuto vem carregado de valores que ultrapassam as preocupações assistencialistas. Esse perfil de sociedade já fazia parte intrinsecamente da cultura operária, presente também em outras agremiações de ofícios.

Conforme é descrito no último parágrafo, “alínea e”, que trata de “promover os meios de defesa do sócio preso em virtude de incidentes dados no exercício da profissão

¹⁶² FORTES, Alexandre. Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945). In: FORTES, Alexandre; NEGRO, Antônio Luigi; SILVA, Fernando Teixeira; FONTES, Paulo; COSTA, Hélio da. *Na Luta por Direitos: estudos recentes em História Social do Trabalho*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999, p. 23.

ou por legítima defesa”, é evidenciada essa ampliação de acolhida aos trabalhadores, quando a sociedade assegurava assistência jurídica para aqueles que precisassem de representação, conforme artigo 23 do estatuto. Igualmente, podemos citar outros casos de situações para o qual a Sociedade Beneficente e Protetora desempenhou papel importante na execução de suas atividades.

Em meados de 1912, por meio de matéria veiculada nos jornais locais, podemos identificar a união dos membros da agremiação e a importância que se tinha a assistência em circunstâncias mortuárias para a família dos trabalhadores. João Antônio da Silva, 24 anos de idade, solteiro, de nacionalidade portuguesa, condutor n° 20 da Manáos Tramways and Light Company, faleceu vítima de um tiro recebido na noite de 30 do mês de fevereiro de 1912.

Numa enfermaria de pensionistas da Sociedade Portuguesa Beneficente, faleceu ontem, o inditoso João Antônio da Silva, condutor da Tramways, vítima de um tiro recebido na noite do dia 30 do mês findo, disparado por um passageiro do bonde em que viajava, na linha Avenida Joaquim Nabuco – Remédios, ao passar em frente à igreja desse último nome.¹⁶³

O enterro do condutor foi executado no dia 16 de fevereiro, com “avulta comparência de colegas”, tendo oportunidade de se manifestar na ocasião o advogado da Manáos Tramways, o condutor Domingos Lousada, o condutor Herundino, orador da sociedade e os fiscais José Ignácio e José de Araújo Góes.¹⁶⁴ O pronunciamento demonstra claramente o respeito que a categoria tinha com seus pares e a solidariedade presente no meio da classe trabalhadora. Além das falas dos dirigentes da sociedade, eram depositados ataúdes de coroas no caixão, com as seguintes referências: “Saudades da diretoria da Manáos Tramways; saudades dos condutores; saudades dos companheiros da fiscalização; saudades dos motoristas”.¹⁶⁵

Diante disso, é notória a importância que se dava às contribuições financeiras para a Sociedade Beneficente e Protetora. Elas asseguravam ao trabalhador e a sua família o direito digno e justo a um velório organizado pela agremiação, conforme previsto no estatuto. Segundo o caput do artigo 24:

Morto qualquer sócio e tendo disso conhecimento a Sociedade, por parte de pessoas da família ou representante por esta autorizada, provando que o morto estava quites com os cofres sociais, receberá logo da Sociedade o fundo

¹⁶³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 17 de fevereiro de 1912.

¹⁶⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 17 de fevereiro de 1912.

¹⁶⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 17 de fevereiro de 1912.

mortuário a que tiver direito, representando cinco mil réis (5\$000) de cada sócio na data do falecimento.¹⁶⁶

Nesse ínterim, sobre as características beneficentes voltadas para as famílias dos filiados à Sociedade, segundo os parágrafos 1 e 2 do artigo 24, a Sociedade tem a obrigação de ajudar financeiramente os herdeiros do falecido, entregando a eles o recibo da importância total. Se no prazo de 90 dias os interessados não solicitarem a importância a que tiverem direito, esse recurso seria revertido em benefício dos fundos permanentes.¹⁶⁷ Entendemos que todas essas questões eram de grande importância para a agremiação dos motoristas e condutores de bondes que, em uma tentativa de assistir todos os seus associados, conjecturaram um capítulo em seu estatuto dedicado integralmente aos socorros mútuos.

Assim como a agremiação dos motoristas e condutores de bondes, outras sociedades de ofícios também asseguravam aos trabalhadores filiados o direito à assistência em múltiplos casos. Essa era uma característica destacada das associações do início do século XX em todo o país. Desse modo, podemos identificar alguns Estatutos de trabalhadores que confirmam isso. Na obra *Vozes Operárias: fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930)*, de Luis Balkar Sá Peixoto Pinheiro, outros estatutos de agremiações reúnem aspectos semelhantes aos da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas.¹⁶⁸

No que tange à assistência médica aos trabalhadores e seguindo o capítulo do Estatuto que trata dos Socorros mútuos, podemos ler o seguinte:

Art. 20 – Os sócios que tiverem a efetividade de seis meses, e estiverem quites com os cofres sociais, terão direito em caso de moléstia grave, que os impossibilite ao trabalho, a uma diária de dois mil réis mensais, além do médico e farmácia.¹⁶⁹

Essa preocupação se dava, em boa medida, por conta das experiências vivenciadas pelos trabalhadores em anos anteriores à existência da agremiação, como foi possível notar em 1902. Nesse ano, a Manáos Railway Company and Light Power, que dirigia o serviço de bondes na cidade de Manaus, tendo somente três anos de funcionamento desde a inauguração, demonstrava claramente insuficiência quando se tratava de assistência médica aos seus funcionários. Por conta dessa situação, é publicada no Jornal A

¹⁶⁶ *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

¹⁶⁷ *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

¹⁶⁸ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Vozes operárias: Fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930)*. Rio de Janeiro: Gramma, 2017.

¹⁶⁹ *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

Federação, em sua edição de 01 maio de 1902, a importante matéria que nos dimensiona para alguns pontos significativos:

Esse empregado cai ferido pela lança de um bonde; é depositado numa casa, cheio de contusões; e, a Companhia, não tem um médico que mande em seu auxílio! Morre. A companhia ainda mostrando a sua desumanidade, não lhe faz o enterro! E é preciso que a caridade estranha o conduza a morada extrema! Isso revolta! Isto indigna!¹⁷⁰

Primeiro, é evidente uma ausência de assistência médica por parte da *Manáos Railway Company and Light Power*, empresa que esteve à frente do serviço de bondes elétricos em Manaus até os anos de 1907. A preocupação da companhia era direcionada unicamente para o funcionamento do serviço.

Em seguida, outra constatação evidente é que havia uma ausência de organização coletiva e inexistência de representação classista dos motoristas e condutores de bondes nos moldes associativos da categoria. Dessa maneira, percebemos que o trabalhador precisou de auxílio e foi deixado à míngua, sem atendimento, vindo a falecer no cumprimento do seu dever.¹⁷¹ Sendo essa experiência fator primordial para motivação da criação da *Sociedade Beneficente e Protetora*.

A prática beneficente tornou-se corriqueira no meio operário como forma de diminuir essas situações. Nesse sentido, além do socorro (médico) da sociedade, não sendo possível a recuperação imediata desses trabalhadores, era assegurado o seu tratamento em hospital que melhor vantagem oferecesse para a sociedade. Em situações específicas, em que os trabalhadores necessitassem de atendimento fora da cidade, eles recebiam da sociedade uma pensão de cinquenta mil réis (50\$000) e passagem somente de ida para o lugar desejado:

Art. 22 – O sócio enfermo que a conselho médico da Sociedade, tiver de procurar melhoras no interior do Estado ou fora dele, será socorrido com uma pensão de cinquenta mil réis (50\$000) e com a passagem de 3º classe somente para ida.¹⁷²

Outros exemplos de situações de acidentes em que os trabalhadores necessitaram de ajuda confirmam a praticidade da Sociedade em atender ao chamado de seus filiados, como o ocorrido em 03 de agosto de 1912, já com a agremiação dos motoristas e condutores em funcionamento. A notícia foi publicada no *Jornal do Comércio* e tratava de um acidente envolvendo o bonde de número 08.

¹⁷⁰ *Jornal A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

¹⁷¹ *Jornal A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

¹⁷² *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

Ontem pela manhã, quando o bond n°8 da linha Circular, se confrontava com o edifício onde está a delegacia do 2° distrito, aconteceu o condutor n°42, que fazia cobrança em pé no estribo, cair desastrosamente ao chão, ferindo-se na frente direita. Ocasionalmente o fato, ter o referido condutor perdido o equilíbrio quando o veículo dobrava violentamente a curva ali existente, sem que lhe valesse o auxílio tardiamente oferecido por um passageiro.¹⁷³

Com o impacto violento do baque, o condutor perdeu os sentidos e precisou ser recolhido à Santa Casa, onde foi medicado e permaneceu em tratamento.¹⁷⁴ Aqui, observamos que imediatamente houve atendimento ao condutor acidentado no exercício do trabalho, realidade que até pouco tempo era inexistente entre os trabalhadores.

Poderíamos demonstrar ausência de assistência médica em inúmeros casos identificados nos jornais locais anteriores à fundação da sociedade em 1910, como o ocorrido no dia 23 de novembro de 1908, em que o trabalhador não teve a assistência médica necessária e permaneceu ferido sem atendimento. Conforme foi publicado no jornal, a situação foi a seguinte:

Deu-se ontem, depois de nove e meia da noite um grande e horrível desastre em que infelizmente houve vítimas.

A essa hora seguia em vertiginosa carreira, com direção a Flores o bonde n°8 que partira da estação da Praça da república, as 9 e cinco minutos, conforme horário domingueiro. No lugar, a que acima nos referimos, havia um cavalo atravessando na linha, o qual apesar dos repetidos sinais do motoneiro, não se afastou do lugar onde achava. Deu isso causa a que o veículo fosse de encontro ao animal, matando-o e virando sobre a ribanceira.¹⁷⁵

Desse acidente, não só o condutor ficou ferido, mas também outros três passageiros que foram jogados a certa distância do bonde. O condutor de nome Alcides Felgueiras de Souza, número de chapa 26, ficou gravemente ferido e congestionou o tráfego de bondes por algumas horas. O trabalhador não recebeu atendimento da companhia, precisou se deslocar até um hospital por conta própria e providenciar os cuidados. O que aconteceu foi que a companhia de bondes, em um gesto desumano, mandou ao local o carro de socorros dos serviços elétricos, a fim de providenciar o reestabelecimento do tráfego. Esse foi um triste incidente, como inúmeros outros ocorridos com os trabalhadores do tráfego de bondes, motivando-os a se organizarem e fundarem a sociedade beneficente e protetora, tendo em seus estatutos como uma das finalidades: assegurar cuidados em situações vitais como essa ocorrida em 1908.

¹⁷³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 03 de agosto de 1912.

¹⁷⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 03 de agosto de 1912.

¹⁷⁵ *Jornal do Comercio*, Manaus, 23 de novembro de 1908.

É interessante apontar que nesse e em outros casos uma questão importante que nos chama atenção e que indubitavelmente causa uma profunda indignação entre os trabalhadores é a sua convicção de que não eram reconhecidos como mereciam enquanto seres humanos. Tais ofensas públicas a dignidade dos sujeitos e a necessidade que estes têm de ser reconhecidos como pessoas são aspectos importantes da experiência de classe dos trabalhadores. Sobre a dignidade dos indivíduos, James C. Scott observa,

A dignidade é um atributo que tem tanto de privado como de público. Uma pessoa pode experimentar um sentimento de ultraje as mãos de outra pessoa sem que mais ninguém presencie ou venha a saber o que aconteceu. O que parece ser claro, no entanto, é que qualquer afronta a nossa dignidade é consideravelmente agravada quando é infligida em público. Um insulto, um olhar de desprezo, uma humilhação física, um ataque ao nosso caráter e estatuto ou uma grosseria são quase sempre muito mais injuriosos quando infringidos diante de uma assistência.¹⁷⁶

Cabe, portanto, afirmar que, embora a Sociedade se autodenomine como beneficente e protetora, a agremiação também combinava elementos da prática do mutualismo com as perspectivas de relacionamento com os patrões, seja de enfrentamento ou de colaboração. Logo, a organização dos trabalhadores, apesar de não se apresentar como uma agremiação resistente em seus estatutos, ela não se definia abertamente pelo confronto, pois, estrategicamente, essa era uma forma de evitar represálias e demissões.

Para que a agremiação pudesse funcionar de forma democrática, os trabalhadores elegiam uma Diretoria Administrativa e um Conselho Especial. Previa-se (Capítulo IX, artigo 41) uma Diretoria Administrativa composta por um presidente, um vice-presidente, um 1º secretário, um 2º secretário, um orador, um vice-orador, um tesoureiro e um procurador. Já o Conselho Especial era composto por: um relator e dois membros.

Dessa forma, conforme é noticiado no *Jornal do Comércio*, no dia 28 de março de 1911, uma comissão de sócios se dirigiu à redação para comunicar que em assembleia geral, realizada no dia 27 de março, foi eleita a seguinte diretoria e conselho fiscal:

Albino Pinto Soares – Presidente; João Gomes – Vice-Presidente; Alfredo Borges – 1º Secretário; João Ferreira – 2º Secretário; Domingos Magalhães – 1º Tesoureiro; Antônio Pascarelli – 2º Tesoureiro; Antônio de Oliveira – Orador; Manoel Ravêlas – Procurador.
Para o Conselho fiscal, foram eleitos: Antônio Fernandes – Presidente; Ladislau da Silva – Relator; João Dutra – Secretário.¹⁷⁷

¹⁷⁶ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1ª edição, tradução Pedro Serras Pereira. Lisboa: Letra Livre, 2013. p. 166.

¹⁷⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 28 de março de 1911.

Para tanto, estabelecia ainda que a diretoria teria reunião ordinariamente duas vezes por mês e que funcionaria com a presença de mais de 15 sócios e, extraordinariamente, sempre que os interessados assim a exigirem.

Esses sócios dispõem de uma série de tarefas, conforme artigo 43. Dentre eles, as mais importantes: §1- cumprir e fazer cumprir os presentes Estatutos e as resoluções da Assembleia Geral; §4 - suspender qualquer sócio ou pensão, quando se conheça ter sido dada indevidamente; §5-representar a Sociedade em todos os atos, perante os tribunais ou autoridades, quando se faça preciso; §7- Abrir e manter correspondências com outras associações nacionais e estrangeiras; §8 – convocar as assembleias e §11 - fazer prestação de contas e balanço da gestão ao término do mandato.¹⁷⁸

Um dos parágrafos dessas competências que nos chamou atenção é especialmente voltado para a circulação de ideias entre os motoristas e condutores com outros trabalhadores a nível nacional e internacional. O historiador Luciano Everton Teles, que investigou como os militantes operários “construíram complexas redes sociais”, afirma que essa prática era uma ação presente no meio da classe trabalhadora. Ele diz que “Elaboraram e fizeram circular inúmeros projetos de identidade operária que eram necessários para a constituição de espaços políticos legítimos de atuação social”.¹⁷⁹

Os meios utilizados pelos trabalhadores para que fosse executada a circulação de ideias se deu mediante jornais operários, cujas atividades possibilitavam costurar contatos e relações com lideranças operárias em outros estados, até mesmo países. Era uma tática importante, apesar das especificidades regionais, porque as notícias chegavam aqui e os trabalhadores se mantinham firmes, garantindo a movimentação das ideias sociais e políticas.¹⁸⁰

Ainda pelo Estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, segundo artigo 34 do Capítulo VII que trata “Da Eleição dos Funcionários”, ficava definido que tinham o direito de votar todos os sócios, exceto os que estivessem penderes com a agremiação.

O perfil de eleição da categoria dos motoristas e condutores se dava por meio de votação. É importante destacar que era permitido o voto por procuração ou autorização

¹⁷⁸ *Diário Oficial*, Manaus, 2 de setembro de 1910.

¹⁷⁹ TELES, Luciano Everton Costa. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos: a imprensa operária no Amazonas (1890-1928)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2018, p. 23.

¹⁸⁰ *Ibid.*, p. 23.

legal para os ausentes. Terminado o processo, segundo Artigo 36, o presidente e outros dois sócios convidados, juntamente com os 1º e 2º Secretários, procediam com o processo de apuração dos votos.

Algumas obrigações eram previstas no Estatuto. Entre elas, a proclamação pelo presidente aos eleitos pela maioria de votos, isso depois de terminada a contagem dos votos. Quando ocorria impreterivelmente de um sócio ser eleito para dois cargos, ele tinha o direito de optar por um, procedendo-se então nova eleição para o cargo que ficasse vago. Em tempo de vaga aberta para qualquer cargo, antes do término do 1º semestre administrativo, a Sociedade teria que realizar novas eleições para preencher a vaga, caso ocorressem situações de vacância no 2º semestre, aí a substituição se daria pela ordem natural, ou seja, o presidente pelo vice-presidente e o tesoureiro pelo procurador.

No que se refere à posse, é interessante observar que aqui se destacam fortemente aspectos da cultura associativa dos trabalhadores, identificados no artigo 38, capítulo VIII, que trata da data de posse da nova direção eleita. “A sessão de que trata o art. 28 §3º, efetuar-se-á no dia 09 de março de cada ano, para festejar o aniversário da Sociedade e empossar os eleitos para os cargos administrativos”.¹⁸¹ Segundo Claudio Batalha, era comum no meio dos trabalhadores a ser definido um calendário celebrativo, pois:

Certas datas forneciam às sociedades operárias a oportunidade para celebrações rituais: o 18 de março, aniversário da Comuna, o 1º de maio, Dia do Trabalhador, o 14 de julho, queda da Bastilha. Em alguns casos, (...) o aniversário de fundação da associação.¹⁸²

Como é destacado acima, o aniversário da associação era um dos marcos importantes da vida associativa. Com certa frequência, servia também para empossar as novas direções, e poderia servir para “inaugurar novas sedes dos trabalhadores e apresentar o pavilhão associativo”¹⁸³, tornando ainda a data um dos marcos importantes no cotidiano dos trabalhadores, pois frequentemente tudo isso ocorria no mês de maio.

Segundo publicação nos jornais operários, *O Extremo Norte* e *Vida Operária*, o dia Primeiro de Maio de 1920 foi um dia importante para a classe trabalhadora. Algumas agremiações oportunizaram a data para realizarem suas respectivas sessões solenes de posse das novas diretorias.

Dentre as organizações operárias mencionadas no Jornal *O Extremo Norte*, podemos destacar: o Sindicato dos Estivadores, que marcou a sessão solene de posse da

¹⁸¹ *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

¹⁸² BATALHA, Cláudio. *Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República*. Op. cit. p. 103.

¹⁸³ *Ibid.*, p. 104.

nova diretoria para as 20 horas; o Sindicato Operário dos Cigarreiros, fundado em 04 de agosto de 1918, contando em 1920 com mais de 100 associados, que optaram por se reunir em sua sede, na Henrique Martins, pela tarde; o Sindicato Beneficente União dos Foguistas, que agendaram reunião em sua sede, na Rua Municipal, em comemoração à data da confraternização do Operariado Universal e para dar posse da nova diretoria; Além disso, a União Operária realizou pela manhã do dia 1 de maio sessão e posse da nova diretoria e pela tarde somou-se a agenda da Sociedade das Quatro Artes, “levando a frente duas bandas de música, visitando todas as sedes sociais, a imprensa local e as primeiras autoridades do Estado, dando grande imponência a festividade do dia”¹⁸⁴. Os convites para as sessões solene de posse das diretorias das agremiações eram estendidos para o conjunto de associações de categoria e de classe na cidade.

Os trabalhadores aproveitavam as ocasiões de solenidade para homenagear quem contribuía com as associações, como podemos observar em matéria veiculada nos periódicos em que a Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores convidava a redação para prestigiar uma homenagem ao dr. Jorge de Moraes:

Os srs. Erondino Cezar de Carvalho, Antônio Rufino dos Santos e João Bevilaqua, membros da Sociedade de Motoristas e Condutores do Amazonas, vieram ontem a redação desta folha convidar-nos para a recepção que aquela agremiação vai fazer ao ilustre dr. Jorge de Moraes, superintendente municipal, por ocasião de sua visita, hoje, as 8 horas da noite.¹⁸⁵

As programações dessas atividades poderiam variar consideravelmente, como é apontado por Claudio Batalha. Poderia ser realizada uma simples reunião na sede para ouvir os discursos em comemoração à data, até celebrações de rua elaboradas e organizadas pelos filiados e seus familiares. Usavam também desses momentos para homenagear aliados da agremiação.¹⁸⁶

Além da data de fundação da associação, encontramos os motoristas e condutores de bondes organizados no 1º de maio e outros trabalhadores urbanos, essa data não derivava apenas do caráter internacional, mas também por romper fronteiras da associação e do ofício. Segundo Claudio Batalha: “De todas as datas celebradas pela cultura associativa, o 1º de Maio é a mais importante, aquela que durante mais tempo e com maior regularidade foi observada, e uma das mais universais”.¹⁸⁷

¹⁸⁴ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 1 de maio de 1920.

¹⁸⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 11 de janeiro de 1911.

¹⁸⁶ BATALHA, Cláudio. *Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República*. Op. cit. p. 104.

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 105.

O Primeiro de Maio foi comemorado em Manaus pelo conjunto de trabalhadores urbanos, tanto aqueles organizados em associações de ofício, como também em associações de classe, sendo vista como um dia de luto e de luta pelos trabalhadores.¹⁸⁸ As formas de celebração variavam de associação para associação. Conforme foi noticiada no Jornal *Vida Operária*, a Associação das Quatro Artes, no dia 01 de maio de 1920, optou por percorrer até a necrópole de São João, prestando homenagens aos trabalhadores que ali se encontravam em sono eterno.

À tarde, as 15 horas, em ponto, sahirá da sede da “União Operária Nacional”, sita a rua Xavier de Mendonça, o grande “Cortejo Cívico”, promovido pelas sociedades operárias Manauenses, em comemoração da confraternização do mundo operário, obedecendo o seguinte itinerário: Ruas 10 de julho, Epaminondas, Itamaracá, Henrique Antony, Governador Victorio, Municipal, Praça do Comercio, Marquez de Santa Cruz, Marcilio Dias, Quintino Bocayuva, Joaquim Nabuco, Municipal, Palacio Rio Negro, Municipal, Barroso, Saldanha Marinho, Avenida Eduardo Ribeiro, José Clemente, Praça de S. Sebastião, 10 de julho e Xavier Mendonça.¹⁸⁹

Nessa ocasião, somaram-se aos associados das Quatro Artes diversas comissões de trabalhadores e representantes de outras agremiações existentes em Manaus. Durante o cortejo, pronunciaram-se os oradores das Associações locais em solidariedade aos trabalhadores das Quatro Artes também pela passagem do dia.

Ao sahir da Guilherme Oliveira, na União Artística Musical, Joaquim Evangelista; na União dos Foguistas, Pedro Fournier; na redação da Vida Operária, Julio Caboclo, União dos Marinheiros, Joaquim Evangelista; Palacio Rio Negro, dr. Luiz de Castro e Costa e Francisco Galvão; nas Quatro Artes, Nycodemos Pacheco; na Gazeta da Tarde e Extremo Norte, Hemeterio Cabrinha; nas Artes Graphics e Pedreiros, Cursino Gama; na Imprensa, Elesbão Luz; no Sindicato Operário dos Cigarreiros, Cursino Dias da Gama; no Jornal do Comércio, Julio Caboclo; na União Portuguesa, Chagas Printes, no Imparcial, Ottello Mavigner, no Centro Operário, Nycodemos Pacheco, no Lluzo Sporting Club, Joaquim Capitão, na residência do dr. Franco Sá, Otello mavigner, e no recolhimento Anacleto Reis.¹⁹⁰

O Primeiro de Maio em Manaus, nos anos de 1920, foi um dia em que os trabalhadores se renderam às homenagens. Eram orientados nesse dia que fossem feitas petições referentes às condições de trabalho, que procurassem as associações a que estavam filiados, pois era o “único templo onde devemos prestar o nosso culto, e num amplexo de solidariedade iremos protestar contra os tyranos que mandaram massacrar

¹⁸⁸ KOCHER, Bernardo. *Luto-Luta – O Primeiro de Maio no Rio de Janeiro: 1890-1940*. Dissertação em História (Mestrado). Universidade Federal Fluminense, 1987.

¹⁸⁹ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 1 de maio de 1920.

¹⁹⁰ *Jornal Vida Operária*, Manaus, 1 de maio de 1920.

nossos camaradas”¹⁹¹ e que os trabalhadores vivessem esse dia que enchia o coração operário de coragem, de amor à justiça e ao trabalho. O dia “ensinava-os a serem fortes pela solidariedade de classe, pela ordem e pela justiça”.¹⁹²

Data histórica nos annaes da intensa vida proletária! Data memorável que ficou imortalizada pelo grande sacrifício dos nossos companheiros de reivindicações proletárias, que, vertendo o sangue rubro das suas veias, pagaram com a vida as justas pretensões que reclamara, da soberania burguesa, dos senhores feudais: - 8 horas de trabalho. Fritz Adle.¹⁹³

Não só o dia 1º, como todo o mês de maio é marcado por mobilizações dos motoristas e condutores em Manaus. Ao investigar nos periódicos as paralisações e greves dos trabalhadores, encontramos atividades nos dias 01 de maio de 1902, 31 de maio de 1910, 14 a 20 de maio de 1919, 21 e 28 de maio de 1927.

Em suma, maio foi um mês bastante importante, desde a inauguração do serviço de bondes na cidade até os anos que seguem a atuação dos motoristas e condutores. Além disso, estava ligado às lutas e reivindicações da categoria. As pautas variavam, no entanto, a mais marcante e que, segundo historiadores teve um caráter propagandístico, foi a pauta da diminuição da Jornada de trabalho para oito horas.¹⁹⁴ Segundo Claudio Batalha:

Inicialmente, a luta pela jornada de oito horas de trabalho, indissociável do 1º de Maio, teve mais um caráter propagandístico do que de uma reivindicação imediata. A jornada inicialmente não parecia estar ligada a um ritual comemorativo particular, porém, a partir dos primeiros anos do século XX, iria

¹⁹¹ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 1 de maio de 1920.

¹⁹² *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 1 de maio de 1920.

¹⁹³ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 1 de maio de 1920.

¹⁹⁴ Para mais informações sobre o 1º de Maio em Manaus, consultar Dissertação de Mestrado de CANDIDO, Richard Kennedy Nascimento. “*Salves Aurora do dia 1º de Maio*”: associativismo operário, gênero e cor na cidade de Manaus durante a Primeira República (1890-1930). Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em História – UFRRJ, Rio de Janeiro, 2019. Para contribuir com nossas reflexões sobre o 1º de Maio no Brasil e no Mundo, trouxemos alguns trabalhos que tratam do 1º de Maio, dentre tantos outros importantes para nossa compreensão: ARÊAS, Luciana Barbosa. *A Redenção dos Operários: o Primeiro de Maio no Rio de Janeiro durante a República Velha*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual de Campinas, 1996; BATALHA, Claudio Henrique de Moraes. *Cultura Associativa no Rio de Janeiro da Primeira República*. In: BATALHA, Claudio Henrique de Moraes e SILVA, Fernando Teixeira da. *Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004; KOCHER, Bernardo. *Luto-Luta – O Primeiro de Maio no Rio de Janeiro: 1890-1940*. Dissertação em História (Mestrado). Universidade Federal Fluminense, 1987; LINS, Lindercy. Francisco Tomé de Souza. *Um dia, Muitas Histórias... Trajetória e concepções do Primeiro de Maio em Fortaleza da Primeira República ao Estado Novo*. Dissertação em História (Mestrado). Universidade Federal do Ceará, 2006; PERROT, Michelle. *Os Excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros*. 7ª edição – Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2017; PETERSEN, Silva Regina Ferraz. *Origens do 1º de Maio no Brasil*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS – MEC, 1981.

adquirir características cada vez mais ritualizadas e específicas com suas próprias formas de celebração e seus próprios símbolos.¹⁹⁵

Pelo trecho, percebemos que cada lugar e associação com suas especificidades eram partilhados pelas culturas militantes e presentes na cultura associativa, como é apontado pelo historiador Claudio Batalha, “o que estava em jogo era a defesa do significado de manifestação de classe adquirido pelo 1º de Maio ao longo dos anos”.¹⁹⁶

Continuando nossa análise sobre o Estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, eram também detalhadas as atribuições no que tange aos cargos de sua diretoria. Ao presidente competia dirigir as sessões da Assembleia Geral e da Diretoria Administrativa, nomear comissões para representar a Sociedade quando fosse preciso, nomear comissões de sindicâncias, todas as vezes que houvesse propostas para novos candidatos. Cabia a ele também mandar oferecer socorro provisório aos sócios que requererem e que se acharem suspensos; no entanto, era necessária a aprovação da diretoria em reunião, além de questões burocráticas, como abrir, numerar e rubricar todos os livros da Sociedade, inclusive documentos que tivessem de ser pagos, como também dar os despachos dos expedientes e convocar as Assembleias Gerais ordinárias.

Com a direção, o presidente precisava apresentar no fim de cada ano social um relatório circunstanciado dos trabalhos administrativos, seja para a Sociedade, para os sócios ou para pessoas estranhas, fazendo um balanço geral da gestão em que esteve à frente da agremiação. Ao vice-presidente competia substituir o presidente em seus impedimentos e auxiliá-lo quando necessário.

Ao 1º e 2º secretário cabia substituir o vice-presidente em atividades internas e externas da Sociedade, lavrar as atas da Assembleia Geral e da Diretoria, prestar esclarecimentos sempre que fossem solicitados pelos sócios, fazer a correspondência que tivesse de ser expedida em nome da Sociedade e publicar pela imprensa os editais ordenados pelo presidente ou pela diretoria. Além dessas responsabilidades burocráticas, cabia ao 1º secretário o cuidado dos objetos da agremiação. Ele não podia consentir a saída de qualquer item da Secretaria senão à vista de ordem por escrito, designada pelo presidente, com a declaração do responsável.

Ao tesoureiro cabia ter sob sua guarda de imediata responsabilidade os títulos de valor que formavam os fundos sociais, recolher em estabelecimento de reconhecido

¹⁹⁵ BATALHA, Cláudio. Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. Op. cit. p. 106.

¹⁹⁶ Ibid., p. 112.

crédito todo o dinheiro que pertencesse a Sociedade, prestar todas as informações que o Conselho Fiscal viesse a pedir sobre as finanças da Sociedade e apresentar, trimestralmente, à Diretoria um balancete do estado financeiro da Sociedade; além de assinar os recibos de joias e mensalidades dos sócios, bem como apresentar no fim de cada ano social o balanço geral e fazer a escrituração no livro caixa.

Ao orador cabia representar a Sociedade em qualquer ato público para o qual tenha sido convidado, presidir as sessões na falta do Presidente e do vice-presidente, como relator, bem como as comissões determinadas pelo presidente, cumprimentar nas sessões os sócios novos, representar a Sociedade em qualquer manifestação que esta faça e fazer o necrológio de qualquer sócio falecido.

É interessante também destacar o papel desempenhado pelo vice-orador. Ele deveria substituir o orador em seus impedimentos, assim como tinha também como função atividades paralelas ao que era feito pelo orador, como visitar os sócios enfermos todas as vezes que fosse possível, dar parte de qualquer inconveniente que tenha ocorrido no tratamento do doente que fosse visitar, podendo mesmo dirigir-se ao presidente.

Ao procurador competia diligenciar por todos os meios ao seu alcance o bem estar da Sociedade. Deveria distribuir socorros e pensões decretadas, sendo-lhe fornecidos os meios pela tesouraria, visitar imediatamente os sócios que derem parte de doentes, fazendo-se acompanhar do médico da Sociedade, a fim de prestar socorros ao doente, bem como tratar dos funerais dos sócios que falecerem, quando as famílias não pudessem fazê-los. Além disso, era sua função dar conhecimento ao presidente, quando houvesse doentes, assim como de qualquer ocorrência que possa haver no tratamento do sócio enfermo, a fim de serem tomadas as providencias que o caso exigisse. Enfim, deixar ciente o vice-orador a respeito dos casos de doentes, a fim de que ele pudesse cumprir o que era de sua competência. E por fim, proceder à cobrança da Sociedade, escolhendo entre os associados um para auxiliá-lo em tal serviço, atividades estas previstas no Estatuto da categoria.

Além dos membros da direção administrativa, para melhor funcionamento da Sociedade, elegia-se também o Conselho Fiscal. O Conselho tinha como função examinar os livros, contas e mais pertences da tesouraria, bem como tudo que fosse referente ao dinheiro que lhe fosse enviado pela diretoria ou assembleia geral.

Cabia ao Conselho Fiscal verificar os balancetes apresentados pelo tesoureiro e o balanço geral da Sociedade, verificar se as rendas foram arrecadadas de acordo com os Estatutos, mostrando os abusos que fossem notados sobre a distribuição dos dinheiros

sociais em despesas não autorizadas. Desse modo, auxiliavam a diretoria todas as vezes que ela requisitasse para resolver questões de grande alcance social, além da autoridade de solicitar do presidente quaisquer informações sobre os funcionários ou outro assunto de seu interesse, era, portanto, responsável pela fiel execução dos deveres inerentes ao mesmo conselho.

No que tange às questões representativas da Sociedade, era previsto no artigo 56 do capítulo X, que tratava das competências da comissão de sindicância, que ela tinha como atribuições informar acerca da capacidade moral de cada candidato a sócio exigida pelos Estatutos e apresentar as suas informações no prazo de quinze dias. Essa comissão, em particular, era nomeada pelo presidente, podendo ela recair em membros da diretoria ou em qualquer outro sócio.

Ao que se refere às assembleias dos trabalhadores, podemos destacar que elas eram um dos instrumentos de organização e sistematização das pautas de interesse da categoria mais importante, o supremo poder da Sociedade, em que todos os sócios no exercício do gozo dos seus direitos sociais podiam participar. Ela era convocada pela diretoria da agremiação, tendo de ser impressa com a antecedência de oito dias nos jornais, tendo a participação massiva dos motoristas e condutores de bondes.

Seguindo o capítulo que trata da Assembleia Geral, no artigo 30, previa-se que as decisões das assembleias só podiam ser tomadas por maioria relativa de votos, abrindo exceção unicamente para quando o assunto tratado fosse referente à dissolução da Sociedade, que poderia ser votado com dois terços dos sócios em geral, como aconteceu em 1910, com Felipe Fernandes. Segundo o que foi publicado no dia 26 de novembro de 1910, no *Jornal do Comércio*: “Em Assembleia Geral de ontem, às 8 horas da noite, a Sociedade Protetora dos Motoristas e Condutores, entre outras deliberações tomadas, eliminou o consócio Felipe Fernandes, por haver transgredido os estatutos sociais”.¹⁹⁷

Não sabemos ao certo qual foi a transgressão de Felipe Fernandes. No entanto, conforme é apontado por Tânia Regina de Luca, precisava-se seguir um ritual para o afastamento de qualquer membro dos quadros das sociedades.

Caso algum membro transgredisse as regras impostas, era convocada uma assembleia geral perante a qual a diretoria deveria expor a falta ocorrida e a defesa alegada pelo infrator, e propor a imposição de pena, a ser executada conforme deliberação da Assembleia em escrutínio secreto.¹⁹⁸

¹⁹⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de novembro de 1910.

¹⁹⁸ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 84.

Dentre as pautas, os membros reuniam-se também para debater assuntos dos mais diversos, conforme é noticiado no dia 24 de julho de 1911, no *Jornal do Comércio*. Evidencia-se que estavam sendo convocados todos os trabalhadores do tráfego de bondes para uma reunião da Sociedade, que tinha como pauta “assuntos de suma importância”. A reunião só poderia ser realizada com grande número de consórcios.

O presidente pede a todos os consócios o favor de comparecerem a sessão na sede social no dia 24 as 8 horas da noite, para tratarem de assuntos de suma importância, só podendo ser realizada com grande número de consócios, por isso pede o comparecimento de todos, pois esta sessão será honrada com a presença do nosso advogado, exm^o. Sr. Dr. Souza Brasil.¹⁹⁹

Pelas normas previstas, segundo Artigo 3^o, Capítulo II que trata “Dos sócios e seus deveres”, a Sociedade teria cinco classes de sócios que são: fundadores, efetivos, remidos, honorários e beneméritos. Essa descrição dos tipos de sócios estava presente na maioria dos estatutos de trabalhadores de ofícios na cidade.

A admissão dos sócios era feita verbalmente ou por proposta escrita, contendo o nome do candidato, filiação, idade, naturalidade, residência e a circunstância especial de ser condutor ou motorista e, por fim, determinando o nome da companhia que compõe o corpo de funcionários. Havia situações de funcionários que deixavam de ser empregados da Companhia. Esses não perdiam os seus direitos na Sociedade desde que permanecessem mensalmente com a contribuição exigida.

Incumbiam também aos sócios um conjunto de direitos e deveres que assegurava sobretudo o respeito às orientações dos Estatutos: podiam votar e ser votados, podiam solicitar os benefícios que tinham direito, denunciar qualquer fato praticado por sócios que ferissem o Estatuto, prestando queixa à diretoria quando se achasse prejudicado no seu próprio interesse, bem como solicitar convocação da Assembleia Extraordinária, toda vez que achasse necessário recorrer às assembleias assuntos de seus interesses, respeitar a diretoria e os funcionários da Sociedade em exercício de suas funções, dentre outros.

Aos sócios que transgrediam os Estatutos da agremiação eram estipulados dois tipos de “penalidades”. Primeiro, a suspensão temporária dos direitos de sócios e, caso a transgressão fosse irreparável, dissolução da Sociedade. As situações podiam ser as mais diversas, como previsto no artigo 17:

§ 1^o - Os sócios que no exercício de seus cargos cometerem abusos pelos quais devam ser punidos.

¹⁹⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 24 de julho de 1911.

§ 2º - Os que conversarem em assuntos que interessem a Sociedade fora da sede social.

§ 3º - Os que trouxeram para as sessões, pessoas estranhas a Sociedade, sem o consentimento prévio da Diretoria.

§ 4º - Os que faltarem a três sessões seguidas sem motivos justificados.

§ 5º - Os que deixarem de pagar três meses de mensalidades aos fundos sociais referentes a classe mortuária, cessando, porém, a pena logo que tais pagamento sejam satisfeitos.

§ 6º - Os que continuamente perturbarem a ordem no recinto da Sociedade, ou por seus atos públicos a desacreditarem.

§ 7º - Os que em plena sessão proferirem palavras ofensivas a outrem.

§ 8º - Os que pela imprensa ou publicamente caluniarem a Diretoria, desprestigiando-a.

§ 9º - Os que desobedecerem a resolução da Diretoria e da Assembleia Geral.

§ 10º - Os que promoverem distúrbios entre seus colegas ou desrespeitarem os seus superiores.²⁰⁰

Como mencionamos, em caso de suspensão era necessário ser julgado em assembleia geral e votado por todos os trabalhadores presentes, respeitando quórum exigido. Assim, era assegurado o pleno direito de defesa, instrumento importante do ponto de vista dos motoristas e condutores para garantir a justiça no meio da classe trabalhadora. No entanto, aos sócios expulsos, nos termos do artigo 16, não seriam mais admitidos na sociedade sob qualquer condição.

Outro caso de desligamento de sócios consta no capítulo IV, Artigo 15. Esse artigo previa que podiam perder o direito de sócios todos aqueles que não respeitassem as datas de pagamento das mensalidades à Sociedade. Dessa maneira, a direção subtendia que o trabalhador estava renunciando a qualidade de sócio. A Sociedade estipulava um tempo maior para aqueles que não podiam pagar, assegurando-lhes o direito a recurso.

Outra preocupação dos trabalhadores, claramente destacada nos Estatutos, é voltada para a questão da prática de ofensas a moral e dos bons costumes, o trabalhador cometendo esse agravo e não sendo corrigido, depois de ter sido advertido pela Sociedade, seria punido. Era, portanto, competência da Diretoria Administrativa a imposição das penas dessas transgressões, havendo a possibilidade de recurso para a Assembleia Geral no prazo de trinta dias.

Entendia-se que pelo fato de os motoristas e condutores de bondes lidarem diariamente com o público, operando um serviço de relevo para o cotidiano da cidade, uma boa imagem deveria ser construída, por isso da exigência de não aceitar maus hábitos dos trabalhadores, exigindo ainda o fardamento adequado.²⁰¹

²⁰⁰ *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

²⁰¹ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 140.

Segundo observa Eduardo Parente, entre os trabalhadores adotar bons padrões de comportamento era uma forma de se ter “orgulho do trabalho, na constituição de mecanismos e instituições de auxílio mútuo – evitando a degradação de depender dos outros ou de cair na mendicância – ou ainda em certa integridade moral”.²⁰²

Mediante o exposto, podemos observar que todo esse ritual de procedimento, como é definido por Hobsbawm, são elementos importantes da cultura associativa dos trabalhadores aqui apontados. Segundo observa Parente “não devemos exagerar, pois boa parte das convenções tinha um caráter bem mais utilitário e prático, do que propriamente ritualístico”.²⁰³ Descontando os exageros de cunho administrativo que podem acompanhar nossa análise, vimos “valores efetivos de solidariedade, auxílio mútuo, identidade classista, reivindicação, dignidade e padrões comportamentais de enorme significado, revelando partes de um cultura mais ampla”²⁰⁴

2.2. SOCIEDADES DE CLASSES: SUJEITO COLETIVO EM FORMAÇÃO, PARTICIPAÇÃO DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES NA UNIÃO OPERÁRIA AMAZONENSE

Com o lento e conturbado processo associativo dos trabalhadores, o quadro social da cidade foi se modificando e com o passar dos anos os operários começaram a caminhar no sentido da criação de mais associações. Nesse novo tempo histórico, com o adensamento dos trabalhadores, não somente as associações por ofícios se expandiram, mas também as associações de classes prosperavam. Essas associações podem aqui ser descritas como sendo a organização de várias categorias profissionais reunidas numa única agremiação.²⁰⁵

O fato é que embora a cidade fosse mudando suas estruturas, a presença de manifestações de ruas dos trabalhadores ia se ampliando e ganhando maior adesão, inclusive da população, ação diretamente ligada ao processo associativo, proporcionando a ampliação de novas agremiações de diversos formatos na cidade.

Dentre as muitas agremiações criadas pelos trabalhadores na cidade nesse período, podemos citar: Sociedade Beneficente União dos Foguistas de Manaus (1905), Confederação do Trabalho do Amazonas (1908), Sociedade Beneficente e Protetora dos

²⁰² Ibid., p. 141.

²⁰³ Ibid., p. 143.

²⁰⁴ Ibid., p. 143.

²⁰⁵ JESUS, Ronaldo Pereira. Associativismo no Brasil no século XIX. Op. cit., p. 147-148.

Motoristas e Condutores do Amazonas (1910), Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas (1910), Federação Operária do Amazonas (1914), Sindicato dos Trabalhadores Gráficos (1914), Centro Operário do Amazonas (1918), Sociedade União Beneficente dos Empregados da Diretoria de Águas e Esgotos (1926), Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways (1927) e outras que foram localizadas nos Diários Oficiais da Imprensa Oficial.

Como mencionamos na seção anterior, as sociedades mutualistas e de resistências coexistiram ao mesmo tempo, ganhando maior destaque na segunda década do século XX, quando houve ampla mobilização dos trabalhadores, alterando assim o perfil das agremiações e dando um novo formato às organizações.

Os motoristas e condutores de bondes, nas três primeiras décadas do século XX, participaram da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways e da União Operária Amazonense. Cada uma das organizações citadas apresenta características particulares. A União Operária, por exemplo, foi uma organização que reuniu parcela significativa de trabalhadores de diferentes categorias profissionais. Hobsbawm observou que todas essas experiências organizativas da classe trabalhadora sugerem que a consciência dos trabalhadores, “embora seja inevitável e essencial, provavelmente, é politicamente secundária quanto a outras espécies de consciência”.²⁰⁶ Ou seja, devemos observar que a consciência da classe trabalhadora, por si só, coexiste com outras formas de identificação coletiva e sem eliminá-las ou substituí-las.²⁰⁷

Organizar-se nas associações de trabalhadores na cidade “respondia a uma gama enorme de questões que se colocavam como problemas efetivos.”²⁰⁸ Em primeiro lugar, destacamos a importância que se tinha a união dos trabalhadores, tendo em vista que essa era uma estratégia que se tornou fundamental para a conquista das reivindicações e evitava, assim, as demissões e perseguições individuais dos trabalhadores. Em segundo lugar, fundar uma agremiação coletiva significava o fortalecimento de uma nova frente de organização que atendia não somente o mutualismo, mas, sobretudo, o coletivismo e as reivindicações.

²⁰⁶ HOBBSAWM, Eric. *Mundos do trabalho*. Op. cit., p. 91.

²⁰⁷ *Ibid.*, p. 91.

²⁰⁸ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 120.

O Jornal *O Extremo Norte*, em uma publicação intitulada “Organização de classes”, referindo-se ao reconhecimento das agremiações e sua necessidade de adesão a esse formato de organização que nascia na cidade, afirmava que:

É certo que um operário só, ou os operários de uma só fábrica isolada das outras, não tem meios para defender-se, pois o patrão é quem pode exigir e dictar as condições. Recusando o pedido de seus operários, o patrão está certo da vitória, porque as necessidades de manter a família, e a própria fome, os forçarão, em poucos dias, a capitulação ao trabalho. De facto, o patrão pode registar longo tempo; o operário só, não. Os recalcitrantes são substituídos facilmente, mas trabalho novo é difícil de encontrar, porque o patronato fica os conhecendo como rebeldes.²⁰⁹

Como podemos observar, só com a unidade é que seria possível garantir uma maior pressão ao patronato e se opor às condições de trabalho a que estavam submetidos. Se os trabalhadores pedissem sozinhos e desamparados de apoio de seus companheiros, as probabilidades de suas reivindicações serem atendidas tornavam-se menores. O medo de perder o seu trabalho tiravam-lhe a coragem de protestar ou pedir. É dessa situação que nascem a necessidade das associações de classe que se multiplicaram por toda a parte com grande rapidez. Assim, o contrato individual com um só trabalhador passava a ser substituído pelo contrato coletivo, isto é, com as novas associações.

A associação, nós bem o sabemos dar ao operariado coesão e meios de pedir, e de exigir, se necessário for; resistindo por longo tempo, pois a associação soltariza os operários da mesma indústria. Assim os patrões perdem essas vantagens de tratar com um só operário fraco e isolado, e serão obrigados a tratar com a associação, tão forte como eles.²¹⁰

Os resultados obtidos desse formato de organização foram extraordinários, tornando-se um forte esteio para os trabalhadores. É certo que inicialmente houve algumas dificuldades frente as articulações em nome dos trabalhadores, mas depois com a aceitação da representação e organização, houve grandes conquistas.

Todas as agremiações, sem exceção, tem como primeiro escopo obter do patronato a aceitação de sua união como intermediaria entre os operários e patrões. Procuram as vem organizadas e na Inglaterra é a quase totalidade, negociar, assignar convenções coletivas, em que a sua sorte seja melhorada especialmente sobre o ponto de vista do salário e das horas de trabalho. Estas associações procuram inspirar ao operariado o sentimento de classe e de solidariedade, que vai até o sacrifício, sob a fórmula de um por todos e todos por um.²¹¹

²⁰⁹ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 20 de maio de 1920.

²¹⁰ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 20 de maio de 1920.

²¹¹ *Jornal O Extremo Norte*, Manaus, 20 de maio de 1920.

Com a consolidação das associações de classe na cidade de Manaus em meio a formação do processo associativo, surgiram duas organizações com essas características, a União Operária Amazonense e o Centro Operária Amazonense. Essas duas entidades foram as principais responsáveis por estruturar e organizar a luta operária em Manaus, quando legalmente constituídas passaram a representar grande número de trabalhadores e começaram procurar resolver as questões do trabalhador que a toda a classe interessava. Essas agremiações passaram a desempenhar papel importante no meio dos trabalhadores, e com a criação da União Operária e do Centro Operário, ambas passaram a concentrar o processo de mobilização dos trabalhadores e organizar as Sociedades de Ofícios na cidade.²¹²

Duas importantes organizações operárias que passariam a concentrar o processo de mobilização dos trabalhadores e de dirigi-los nos movimentos de confronto com seus empregadores, fosse o Estado, as firmas concessionárias dos serviços públicos, ou os proprietários de lojas, fábricas e oficinas. A primeira dessas entidades foi a União Operária Nacional no Amazonas, criada em 16 de junho de 1918, enquanto a segunda foi o Centro Operário Amazonense, criado meses depois, em 22 de dezembro daquele ano.²¹³

Ainda que as duas agremiações atuassem em Manaus ao mesmo tempo, ambas reuniam trabalhadores de diversas categorias profissionais e tinham nas suas estruturas a característica de resistência, podendo ser encontradas nas muitas mobilizações dos operários nas três primeiras décadas do século XX.²¹⁴

Aqui interessa-nos refletir em particular sobre a União Operária Amazonense, entidade de classe que representava os motoristas e condutores de bondes. No mês de maio de 1918, em Manaus foi fundada a União Operária Nacional, sendo remodelada com o nome de União Operária Amazonense somente no dia 19 de Julho de 1923. Segundo seu Estatuto, a União Operária Amazonense, era uma instituição de caráter “assistencial e educacional, composta de pessoas de ambos os sexos com os mesmos direitos e deveres, sem distinção de classe, credo, ou nacionalidade que se obriguem a cumprir estes estatutos.”²¹⁵

Dentre os quadros políticos responsáveis pela fundação da União Operária Amazonense na cidade estava o militante e trabalhador Anacleto Reis. A sua participação

²¹² PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 180.

²¹³ *Ibid.*, p. 193.

²¹⁴ *Ibid.*, p. 193.

²¹⁵ *Estatutos da União Operária Amazonense*, Manaus: Centro de Memória da Justiça do Trabalho da 11ª região do Amazonas – CEMEJ, 1956.

na cidade começava a ser notada nos periódicos, em janeiro de 1911, quando participava da greve dos estivadores, intervindo em defesa dos trabalhadores, naquela ocasião. Anacleto Reis teve um papel bastante importante no meio dos trabalhadores, tomando a iniciativa de criar a Sociedade Proletária Benficiente Amazonense, voltada para o atendimento dos trabalhadores na cidade e participando ativamente da União Operária Amazonense.

A União Operária Amazonense tinha em seus quadros de filiados trabalhadores de diversas nacionalidades. Segundo o quadro apresentado por Luís Balkar Pinheiro e Maria Luiza Pinheiro, que tiveram acesso aos registros dos trabalhadores vinculados a União nos anos de 1918 a 1926, do total de 1.010 trabalhadores registrados, a maioria denominava-se: brasileiros (895), estrangeiros (115), portugueses (80), peruanos (9), italianos (8), espanhóis (7) e ingleses (4).

Segundo os pesquisadores, essa realidade refletida é diferente da apresentada por Hermegenildo de Campos e, posteriormente, por Alfredo da Matta.²¹⁶ É possível com isso afirmar que parte significativa dos trabalhadores urbanos permaneceram inarticulada, vinculando-se a nenhuma agremiação de trabalhadores de classes ou vinculados no Centro Operário:

A União Operária congregou apenas parte dos trabalhadores sindicalizados, já que muitas categorias seguiram a orientação proposta pelo Centro Operário Amazonense. (...) outras categorias de trabalhadores mantiveram-se afastados de ambas, exatamente por assumirem perspectivas mais ligadas a ação direta, ao socialismo e ao sindicalismo revolucionário.²¹⁷

As principais profissões de trabalhadores filiados à União Operária Amazonense, segundo constam nos registros, são: Operários (234), Caldeireiros (131), Serralheiro (70), Sapateiro (53), Carpinteiro (49), Torneiro (34), Eletricista (24), entre outras profissões, totalizando um total de 963 trabalhadores vinculados diretamente à agremiação.²¹⁸ Importante observar também que uma parcela significativa dos trabalhadores urbanos, a qual tradicionalmente articulava a luta operária na cidade, aparece claramente “sub-representados nos assentamentos da União Operária Amazonense”, conforme observou os historiadores Pinheiro e Pinheiro.²¹⁹

²¹⁶ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 196.

²¹⁷ *Ibid.*, p. 196.

²¹⁸ *Ibid.*, p. 197.

²¹⁹ *Ibid.*, p. 197-198.

Não sabemos ao certo em que momento os motoristas e condutores se filiaram à União Operária Amazonense, mas podemos afirmar que já se encontravam articulados em 1919, quando ocorreu a greve geral dos trabalhadores em Manaus. Foi possível encontrá-los em 1925, quando novamente os empregados da Tramways decidiram paralisar o serviço por conta de inúmeras pautas, as quais abordaremos no capítulo III. Nesse meio tempo (1919 a 1926), não conseguimos localizar nos periódicos locais, notícias sobre a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, voltando a encontrá-las somente em 1927, reorganizadas e sob nova liderança.

2.3 MUTUALISMO DE EMPRESAS: ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DOS EMPREGADOS DA MANÁOS TRAMWAYS

Os trabalhadores do tráfego de bondes no início do século XX tiveram inúmeras experiências organizativas. Dentre elas, podemos mencionar a participação na Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways. Embora a associação tivesse um caráter mutualista, como era a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, politicamente, a entidade dos empregados da Tramways diferenciava-se por ter como perfil de organização a pacificidade e relações direta com o patronato. Por isso, em muitas ocasiões no Brasil, “as mutuais de empresas foram acusadas pelas lideranças operárias de afastarem os trabalhadores das verdadeiras associações de classe.”²²⁰

(...) as entidades patrocinadas pelos empresários representavam um importante grupo no universo das mutuais e tinham por principal objetivo impedir a livre organização dos trabalhadores, além de representarem mais uma forma de extorquir salários em troca de serviços de eficiência muitas vezes discutíveis.²²¹

As empresas que atuavam na cidade de Manaus, quando permitiam e apoiavam as organizações dos trabalhadores em associações, tinham como intenção minimizar as mobilizações que estavam tão presentes no meio da classe trabalhadora, as pautas dessas paralisações na cidade eram inúmeras, tais como: manutenção dos serviços executados, do trabalho infantil e feminino, direito a descanso semanal remunerado, proteção contra acidentes de trabalho, regulamentação da jornada de oito horas.

²²⁰ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 52.

²²¹ Ibid., p. 25.

James C. Scott argumenta que os patrões tinham enorme interesse em manter os trabalhadores controlados e alinhados as suas ideias, evitando ao máximo a sua organização de forma independente, numa tentativa de retirar do trabalhador o local por excelência do discurso oculto.

Os poderosos, como vimos, tem um interesse crucial em manter as aparências mais adequadas a sua forma de dominação. O subordinado, por sua vez, tem normalmente boas razões para ajudar a sustentar essas aparências ou, pelo menos, a não as contrariar abertamente. Tomados em conjunto, estes dois fatos sociais têm, segundo creio, consequências decisivas para a análise das relações de poder.²²²

Essa é a prova mais acentuada da grande importância da organização dos trabalhadores de maneira independente, sem intervenção do patrão ou de outros grupos que não compartilhem dos mesmos interesses.

Na historiografia brasileira que trata do mutualismo de empresas, podemos citar o trabalho pioneiro de Tania Regina de Luca. Ela observa as diferenças das sociedades de socorros mútuos, dentre elas, as associações existentes nas empresas, nos órgãos públicos e as organizadas por categorias profissionais, o que todas elas tinham em comum é que se referem diretamente ao mundo do trabalho.²²³

A admissão do conjunto de trabalhadores nas associações de empresas, “estava condicionada ao fato de o indivíduo pertencer ao quadro de funcionários, independente da função exercida.”²²⁴ Diferente das sociedades de ofícios que reuniam exclusivamente trabalhadores que exercessem profissões idênticas ou próximas, variando de agremiação para agremiação, cada um com suas especificidades, nas associações de empresas, todos podiam participar.

Segundo o Artigo 17 do Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways, “farão parte da Sociedade todos os empregados da Manáos Tramways, sem distinção de classe, que pedirem a Diretoria sua inscrição e forem por ela aceitas suas propostas.”²²⁵

É surpreendente o índice de adesão alcançado nas grandes companhias, provavelmente pela facilidade de filiação. Essa ação para os trabalhadores era uma das formas de assegurar a assistência necessária e tão desejada. Nesse sentido, não havia tanta

²²² SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Op. cit., p. 113.

²²³ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 39

²²⁴ Ibid., p. 39.

²²⁵ *Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways*. Manaus: Imprensa Pública, 1930, p. 08.

espontaneidade na inserção porque era uma forma de se manter dentro das exigências da companhia. O pedido de admissão dos candidatos a sócios precisava passar por um processo, que segundo o artigo 19, seria “feito por proposta de dois sócios que estivessem no pleno gozo dos seus direitos sociais e deverá declarar o nome, idade, naturalidade, estado civil, residência, profissão e lugar que ocupa na Companhia”.²²⁶

Percebemos a partir disso que uma parcela significativa das associações de empresas era patrocinada e administrada por representantes dos patrões. Eis o que diz o artigo primeiro da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways, que versa sobre a fundação e perfil da associação:

Art. 1º - Sob denominação de Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways, foi instituída nesta cidade de Manáos, capital do Estado do Amazonas, em 25 de junho de 1927, uma sociedade beneficente, a qual vivendo sob o patrocínio da Companhia The Manáos Tramways e Light Company Limited, funcionará, d’ora em diante, obedecendo aos presentes Estatutos e terá sua sede nesta capital.²²⁷

Com efeito, podemos observar algumas questões primordiais para nossa análise. Primeiro, a associação nasce em junho de 1927, momento em que os trabalhadores voltam a se organizar na Sociedade dos Motoristas e Condutores do Amazonas, mas tem seu Estatuto da Associação discutido e aprovado em Assembleia Geral apenas em abril de 1930. Essa prática era comum no meio dos trabalhadores na cidade, no entanto, como podemos observar no primeiro parágrafo, essa associação tinha um diferencial – vivia sob o patrocínio da Companhia The Manáos Tramways and Light Company. Tânia Regina de Luca observou que:

A maneira pela qual as mutuais eram fundadas e administradas, bem como sua dependência financeira, permitem concluir que lhes era vedado desfrutar de uma existência autônoma. Assim sendo, parece essencial questionar como os sócios apreendiam essas sociedades que, pelo menos teoricamente, foram criadas visando o seu bem-estar.²²⁸

Para tanto, podemos sugerir que as mutuais de empresas podiam ser encaradas como uma organização que visava estrategicamente desmobilizar os trabalhadores, já que “atuavam no sentido de esvaziar as reivindicações operárias através da ajuda-mútua e mantinham interessados convenientemente afastados dos centros de decisão”.²²⁹

²²⁶ *Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways*, Manáos: Imprensa Pública, 1930, p. 08.

²²⁷ *Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways*, Manáos: Imprensa Pública, 1930, p. 03.

²²⁸ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 58.

²²⁹ *Ibid.*, p. 60.

Segundo Marcel Van Der Linden, as organizações representativas com sistemas mutualistas “têm como objetivo tornar a vida dos trabalhadores mais viáveis e menos arriscadas oferecendo assistência financeira em caso de necessidade”.²³⁰ Nesse aspecto, o termo mutualismo refere-se: “A todos os sistemas voluntários, nos quais as pessoas contribuem para um fundo coletivo, que é, no todo ou em parte, pago a um ou mais dos contribuintes segundo regras específicas de alocação”.²³¹

Boa parte dos trabalhadores em Manaus eram empregados de empresas estrangeiras responsáveis pelos serviços urbanos na cidade. Elas, no momento de sua inserção, não tinham preocupação com as condições de seus empregados, “isso era particularmente verdadeiro para os trabalhadores em serviços que, quase sempre com baixa qualificação, eram extremamente mal remunerados e submetidos a jornadas maiores que a maioria dos trabalhadores na cidade”.²³² O que claramente demonstra uma precoce privatização dos principais serviços da cidade, em particular em Manaus, que num momento importante para a economia local, resultou no adensamento de pessoas na cidade em busca de trabalho.

Não se tratava de mera coincidência o fato de os principais serviços urbanos serem dirigidos e comandados pelas empresas estrangeiras. Conforme Tania de Luca observou, “o setor do mercado mais dinâmico da economia brasileira exigiu a criação de uma infraestrutura de serviços que cumpria a importante função de estabelecer a intermediação entre a produção e o mercado internacional”.²³³ Esse desejo teve como retorno o rápido crescimento do meio urbano, requerendo serviços como energia elétrica, iluminação, transporte urbano, redes de água e esgotos, telefones, telégrafos, para citar as principais, que hoje são indispensáveis para o bom funcionamento da cidade.

Não é nosso objetivo nesta seção nos aprofundar na estrutura da associação, mas sim atentarmos para suas ações no dia a dia dos trabalhadores filiados, tendo em vista, como já mencionamos anteriormente, que se encontravam entre seus quadros os motoristas e condutores de bondes. Para isso, precisamos entender a finalidade da associação. Seguindo o estatuto, no capítulo I que trata da sociedade, no artigo 2º é descrito os fins, que em tese visava:

²³⁰ LINDEN, Marcel Van Der. *Trabalhadores do mundo*. Op. cit., p. 126.

²³¹ *Ibid.*, p. 95.

²³² PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Vozes operárias: fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930)*. Gramma, 2015, p. 247.

²³³ *Ibid.*, p. 41-42.

- a) Promover a união de todos os empregados da Manáos Tramways de maneira a estabelecer um núcleo consistente que a proteja em todas as emergências sociais;
- b) Pugar pelo desenvolvimento, patrocinando todas as causas justas em que ela se empenhe, quer afetem os direitos da coletividade, quer os de casa sócios de instrução;
- c) Beneficiar os sócios pela forma estabelecida nestes Estatutos;
- d) Difundir entre seus associados o maior número de conhecimentos possíveis, mantendo para esse fim a biblioteca e a Escola Jorge de Andrade e criando outras fontes de instrução;
- e) Criar, logo que sua situação financeira o permita, uma cooperativa entre seus associados;
- f) Dar aos sócios assistência moral, material e jurídica.²³⁴

A primeira finalidade visava assistir os trabalhadores em situações vitais, sendo acompanhado o histórico de acidentes no meio dos trabalhadores até a década de 30 do século XX. Segundo, visava beneficiar os sócios com práticas culturais para garantia da sociabilidade entre os trabalhadores. Terceiro, difundir o maior número de conhecimentos possíveis, proposta que motivou a primeira direção a discutir a possível criação da biblioteca da associação que, apesar das inúmeras dificuldades apresentadas para a diretoria administrativa, no entendimento dos dirigentes, a solução de outros problemas era mais urgente, logo que se fundou a associação, obrigando-os a deixar a discussão e criação para ocasião mais oportuna.²³⁵

Tivemos acesso ao Relatório da Associação dos Empregados da Tramways e essa questão não foi deixada de ser observada por eles. Segundo foi destacado pelo presidente da associação:

Assim, resolvidas aquelas questões, dirigi minha atenção a nossa biblioteca. Nenhum de vós ignora o custo exorbitante de bons livros em condições de figurar em uma biblioteca como a nossa. Acresce que a nossa situação financeira não permitia esses gastos.²³⁶

De qualquer forma, é nomeada uma comissão composta pelos sócios Jorge de Andrade, Victor Manoel Igrejas Lopes e Manoel Alves Ferreira, presidente, secretário e tesoureiro, respectivamente. Tendo para eles como principal atividade, angariar livros e fundos para a biblioteca, sem ônus para a Associação. Além da biblioteca, outra ação que a associação tomou frente para garantir a descontração dos trabalhadores nas horas de lazer foi o ping-pong. Conforme é destacado no relatório da Associação:

Isso despertou o entusiasmo entre os nossos consócios que começaram a praticar tão útil jogo de salão, havendo mais intensa aproximação dos que se

²³⁴ *Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways*, Op. cit. p. 3.

²³⁵ *Relatório apresentado pelo presidente Venâncio Igrejas Lopes* na sessão de Assembleia Geral, realizada aos 08 de janeiro de 1928 da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways, p. 03.

²³⁶ *Ibid.*, p. 06.

conservavam isolados, pela diferença de situação, sem compreender que na Associação todos somos iguais, todos temos os mesmos direitos.²³⁷

Essa preocupação com o lazer era estratégica para distrair os trabalhadores e mostrar que a associação visava o bem de todos. Assim, pensaram em diversos jogos que pudessem ser bons atrativos para os trabalhadores. Além dessa preocupação de garantir o lazer e a sociabilidade de todos, a direção convidava trabalhadores para compor as equipes de auxílios nos jogos, empoderando os funcionários. Para os jogos de ping-pong foi nomeado o consórcio Carlos Salmi, que pelo conhecimento do jogo destacava-se entre os demais filiados.

Muitos eram os trabalhadores que se colocavam à disposição para ajudar a associação, demonstrando o quanto acreditavam na proposta da associação e de seu fortalecimento, dentre os sócios que ajudaram doando matérias para garantir o lazer, estavam: G.R. Forbes e vários outros sócios que doaram os jogos de ping-pong; Rafael Garro que doou uma mesa com um jogo de Damas; Lino Aguiar que doou um jogo de Dominó e um tinteiro; Laurindo da Silva Paulo que doou um mastro para bandeira; Manoel Alves Ferreira e Almir Neves que doaram duas bandeiras nacionais; e vários outros sócios que doaram uma Vitrola portátil.²³⁸

Alguns desses nomes nos são familiares, como por exemplo, o engenheiro George Robertson Forbes, ou simplesmente G.R. Forbes, admitido na companhia Manáos Tramways em 21 de março de 1912. Em 1925, Forbes foi gerente interino da companhia, respondendo e representando a Manáos Tramways nas articulações da greve dos motoristas e condutores de bondes, tendo como resultado a demissão de parcela dos trabalhadores paredistas e no final a readmissão de parte do total de trabalhadores demitidos e a outra parte ficando no cadastro de reserva da companhia. Esse foi o papel destacado pelo G.R. Forbes.

²³⁷ Ibid., p. 07.

²³⁸ Ibid., p. 08.

FIGURA 3

George Robertson Forbes – engenheiro da Manáos Tramways



Fonte: Livro de Registro dos Empregados da The Manáos Tramways
Acervo Amazonas Energia

A Associação era dirigida por um presidente, um vice-presidente, um tesoureiro, um ajudante de tesoureiro, um 1º secretário, quatro vogais, quatro suplentes de vogais e três suplentes da Comissão Fiscal. Tinham como atribuições uma gestão que garantisse a condução e execução dos trabalhos voltados para a beneficência de todos os funcionários da companhia. Todas as questões que surgiam eram debatidas e deliberadas nas Assembleias Gerais que, além de discutir questões voltadas para os empregados, também aprovava as contas, os relatórios, os pareceres e as propostas da Diretoria e Comissão Fiscal e elegiam, anualmente, o corpo dirigente da Associação.

A direção reunia-se semanalmente para tratar dos interesses sociais, tendo poder - segundo o estatuto - de suspender qualquer de seus membros que não seguisse as normas. É importante observar que ao longo de nossas pesquisas não encontramos os motoristas e condutores no corpo dirigente da Associação.

O capítulo V do Estatuto é um dos que mais interessa aos trabalhadores, pois refere-se aos benefícios e às contribuições que lhes eram solicitadas. Dentre os direitos assegurados, segundo artigo 25, “Os sócios que ficarem impossibilitados por moléstia comprovada, para o serviço ativo da Companhia, teriam direito a uma diária, que lhes seria abonada”, havendo toda uma confiança no auxílio-mútuo, no entanto:

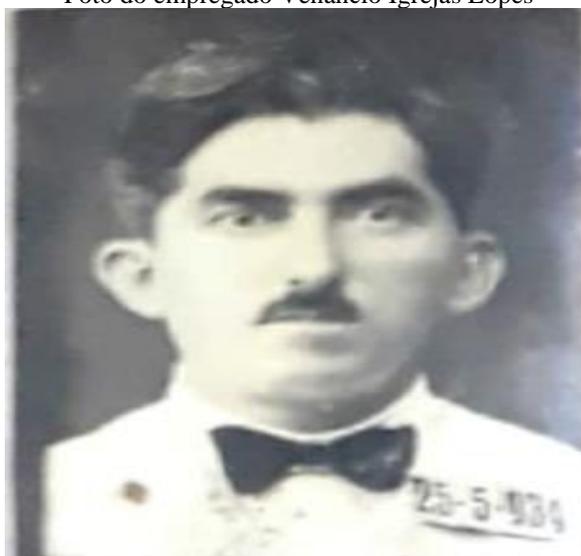
Os patrões, apoiando-se nos regulamentos internos por eles criados, descontavam parcelas significativas dos trabalhadores por atrasos, conversas, pequenos erros ou sob pretexto de contribuição para as sociedades de socorros

mútuos. (...) Essas atitudes, bem como o absolutismo de gerentes e contra mestres, foram causas de inúmeras greves levadas a efeito pelo operariado.²³⁹

Podemos averiguar alguns casos em que houve comprovadamente auxílio descrito nesse artigo. Segundo relatório da associação, durante o período administrativo da gestão de Venâncio Igrejas Lopes, portador da Carteira Profissional nº 70776, admitido no dia 06 de junho de 1909 na qualidade de contador assistente, sendo promovido para contador e presidente da Associação nos anos de 1928, registra-se que ele era um dos braços direitos da Companhia na cidade de Manaus, sendo inúmeras vezes referendado pela companhia como seu exemplo de funcionário.²⁴⁰

Venâncio afirmava no relatório que muitos foram os consórcios enfermos e que durante o período administrativo em que esteve à frente precisaram ser contemplados com a ajuda mútua da Associação, recebendo diária a que se refere o art. 23 dos Estatutos. Os sócios mencionados no relatório da gestão foram os seguintes: Joaquim Freire, João Mendes, Nicoláo Gioia e José Celani, que somados os benefícios, contabilizavam 430\$000.

FIGURA 4
Foto do empregado Venâncio Igrejas Lopes



Fonte: Livro de Registro dos Empregados da The Manáos Tramways and Light Company.
Acervo Amazonas Energia.

Além desses sócios que estavam quites com a Associação, outros nas mesmas condições de saúde não tiveram a mesma atenção que esses. E “numa demonstração de

²³⁹ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 25.

²⁴⁰ *Livro-Registro dos trabalhadores da The Manáos Tramways and Light Company*, localizado nos acervos da Amazonas Energia.

grande amor a nossa Associação, não querendo avolumar despesas que sobrecarregariam as finanças ainda em início, dispensaram as diárias a que tinham direito”. Interessante apontar que esses trabalhadores não receberam a ajuda que os outros receberam, pois não tinham direito ao benefício por não contribuir, mas receberam “o conforto moral que lhes levaram membros da diretoria.” Como é relatado pelo presidente da Associação Venâncio Lopes.²⁴¹

Tendemos a acreditar que a Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways coexistiu com a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas que, já na década de 30, apresentava-se como Sindicato dos Motoristas e Condutores do Amazonas.²⁴² Não encontramos indícios de que houve confronto entre a Associação e a Sociedade. No entanto, como já pontuamos, os dirigentes dessas organizações já se encontraram em campos diferentes em anos anteriores à formalização da Associação. Dessa forma, tendemos a acreditar que a formalização da Associação dos Empregados foi motivada a partir desses momentos e, pela companhia perceber que organizando os funcionários conseguiriam ter mais forças para neutralizar o movimento de base dos trabalhadores.

Como foi possível visualizar no primeiro capítulo desta dissertação, a quantidade total de funcionários da Manáos Tramways era significativa. Mantê-los neutros era uma forma de não haver conflitos entre os trabalhadores e o patronato. Contar com o apoio financeiro da empresa, como moeda de troca de lealdade de seus membros, era uma forma de garantir a ajuda mútua para todos os contribuintes da Associação e também garantir a “elegância de seus bens”, como a sede da organização, instalada em prédio elegante, confortável e em local admirável.

O Relatório de Prestação de Contas apresentado no dia 08 de janeiro de 1928 revela que a diretoria precisava prestar contas em Assembleia Geral para os trabalhadores e esse relatório era fruto desta prestação exigida pelo Estatuto. Portanto, as sociedades organizadas por categorias profissionais e as fundadas no interior de empresas:

Constituíam-se nos dois conjuntos de mutuais que mantinham vinculações mais estreitas com o processo produtivo. Entretanto, esses conjuntos guardavam entre si considerável distância na medida em que nas empresas havia um estrito controle do patronado sobre a vida das entidades, enquanto as

²⁴¹ *Relatório apresentado pelo presidente Venâncio Igrejas Lopes na sessão de Assembleia Geral, realizada aos 8 de janeiro de 1928 da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways*, p. 9 (documento localizado no acervo do IGHA).

²⁴² *Jornal do Comércio*, Manaus, 11 de abril de 1933.

sociedades de socorros mútuos por categorias profissionais era, com pouquíssimas exceções, agremiações autônomas.²⁴³

A questão principal das distinções e semelhanças entre essas agremiações estava no formato das organizações e no critério de recrutamento de quase totalidade dessas mutualidades. Era esse majoritariamente o tipo de agremiação predominante no movimento operário até final da década de 1930.²⁴⁴

Em razão de tais afirmações, podemos concluir que esse conjunto de aspectos fornecem indícios razoavelmente fortes de que, ao menos para parte das sociedades operárias do Amazonas, em especial às sociedades de categorias profissionais, a função mutualista tinha uma importância fundamental. As sociedades de classes já apresentavam um caráter mais próximo do reivindicatório e por meio da pesquisa pudemos comprovar que elas coexistiram.

A pesquisa de Claudio Batalha, que analisou as Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX, traz reflexões importantes em torno da formação da classe operária.

Nesse campo estão presentes em noções herdadas das sociedades mutualistas do século XIX, relativas à dignidade do trabalho, a valorização do trabalho manual e, sobretudo, a classe, e que constituem mais do que a mera sobrevivência de tradições ou de um vocabulário arcaico.²⁴⁵

Primeiro, no final do século XIX e início do século XX, o Brasil viu surgir um novo tipo de organização operária. “As sociedades de resistências, que foram criadas para exercer funções eminentemente sindicais: lutar por melhores salários, pela diminuição da jornada de trabalho e por condições de trabalho mais dignas.”²⁴⁶ As organizações com o perfil reivindicatório surgiram para se contrapor às sociedades de socorros mútuos, que até então era o tipo de organização adotada pelas agremiações de trabalhadores. Essa concepção foi consolidada nos Congressos dos operários a nível nacional. No entanto, não foi bem o que aconteceu. O processo para consolidação desse novo perfil foi lento e conturbado.²⁴⁷

Cabe ressaltar que as sociedades mutualistas puras nunca desapareceram inteiramente, sobretudo, porque, além das práticas assistencialistas presentes no meio dos trabalhadores, outro elemento de continuidade entre as antigas e novas organizações

²⁴³ LUCA, Tânia Regina de. *O sonho do futuro assegurado*. Op. cit., p. 80.

²⁴⁴ *Ibid.*, p. 80.

²⁴⁵ *Ibid.*, p. 47.

²⁴⁶ BATALHA, Claudio. *Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX*. Op. cit., p. 46.

²⁴⁷ *Ibid.*, p. 47.

estava presente no campo da cultura, sejam elas por meio das práticas rituais das associações, visto nos dois primeiros tópicos.

Nesse sentido, quando essas sociedades de caráter beneficente passam a realizar e protagonizar as greves na cidade, como ocorreu com a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, nos anos, a saber: 1900, 1902, 1910, 1911, 1919, 1925 e 1927, defendendo determinadas condições de trabalho e aumento de salários, essas organizações já se aproximavam das sociedades de resistências.

Outro aspecto que contribuiu com a ruptura desses paradigmas deu-se no campo institucional e jurídico, em que separava as mutualistas das corporações de ofício, como também no campo do ritual da cultura associativa e da linguagem.

Creio ser possível sustentar a hipótese, pelo menos para o caso da cidade do Rio de Janeiro, de que as sociedades de socorros mútuos eram a única forma legalmente viável de organização para os trabalhadores manuais livres após 1824, mas que muitas dessas sociedades tinham por objetivo, algo mais do que o socorro aos seus associados que servia de justificativa para sua existência; seu verdadeiro objetivo era a defesa profissional.²⁴⁸

Em suma, resgatando a historiografia que trata do processo de organização dos trabalhadores no final do século XIX e início do século XX, nas cidades do Sul e Sudeste (com pouca pesquisa para as regiões norte e nordeste), deparamo-nos com inúmeras contribuições que certamente não generalizamos para o conjunto do país, observando as múltiplas dinâmicas regionais diferenciadas. No entanto, conforme apontamos acima, tais rituais estavam presentes na classe trabalhadora manauara, sobretudo, nas práticas dos motoristas e condutores de bondes.

²⁴⁸ Ibid., p. 53.

CAPÍTULO III

GREVES DOS TRABALHADORES DO TRÁFEGO DE BONDES EM MANAUS

Só existe luta operária porque há exploração da classe operária. Em termos mais gerais, só existe luta de classe porque há exploração de uma classe por outra. E a exploração de uma classe por outra existe desde o momento em que a sociedade se dividiu em classes – portanto, desde este momento há lutas de classes.²⁴⁹

Enquanto instrumento de luta da classe trabalhadora, a greve é um fenômeno bastante antigo. Para os trabalhadores tem um significado de êxodo coletivo com a intenção de exercer pressão temporária no patronato e/ou no Estado, até que estes possam atender as suas reivindicações.²⁵⁰ Conforme observou Marcia de Paula Leite, alguns autores aludem a movimentos grevistas na história, mesmo antes do período industrial, não obstante, a partir desse momento e com o avanço do capitalismo é que a greve se generalizou como forma de luta dos trabalhadores por melhores condições de vida e trabalho.²⁵¹ Partindo dessas questões é que podemos afirmar que só podemos entender a greve enquanto ferramenta do mundo moderno e contemporâneo a partir das condições dos trabalhadores e das relações de trabalho.

Para este capítulo, analisamos o surgimento dos trabalhadores do tráfego de bondes na cena pública, enquanto sujeito coletivo em formação, discutindo primeiramente o conceito de greve. Em seguida, contextualizamos as causas e motivações das manifestações dos motoristas e condutores de bondes nos anos de 1900, 1902, 1910, 1911, 1919, 1925 e 1927. Por fim, analisamos a ação, organização e negociação coletiva dos trabalhadores do tráfego de bondes, buscando os significados que elas poderiam ter para os múltiplos atores envolvidos.

3.1. GREVE COMO INSTRUMENTO DE LUTA DOS TRABALHADORES

A greve, no sentido que conhecemos, foi criada pelo capitalismo industrial, tendo suas primeiras manifestações contra a exploração em cima dos trabalhadores. Surgiu com

²⁴⁹ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 12.

²⁵⁰ LINDEN, Marcel Van Der. *Trabalhadores do mundo*. Op. cit., p. 199.

²⁵¹ LEITE, Márcia de Paula. *O movimento grevista no Brasil*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1987, p. 03.

a grande indústria, com as grandes concentrações operárias, em que o trabalhador via na máquina o principal responsável pela exploração que sofria. Foi daí que se originou o conhecido movimento ludista na Inglaterra.²⁵² Assim, a greve surgiu da compreensão de que,

A responsabilidade pela exploração não cabia às máquinas, mas aos proprietários delas, e de que a força de trabalho era imprescindível ao processo produtivo. Portanto, não era necessário quebrar as máquinas; bastava paralisá-las e com o fim de paralisá-las, bastava aos trabalhadores não comparecerem a empresa.²⁵³

Como afirmamos inicialmente, embora existam notícias de paralisações coletivas do trabalho muito antes do período industrial, “a difusão da greve enquanto instrumento de luta dos trabalhadores só ocorreu com o advento do modo capitalista de produção.”²⁵⁴ Dito isso, podemos fazer o seguinte questionamento: por que as greves teriam se generalizado a partir do surgimento da indústria? Marcia de Paula Leite nos sugere uma resposta:

O surgimento da indústria representou para a classe trabalhadora não só a necessidade de se submeter a exploração capitalista, como também a fatalidade de ter que se sujeitar a dominação imposta pelos capitalistas no interior das empresas através da própria organização do processo de trabalho.²⁵⁵

Desse modo, a greve surge fruto do conflito que se instaurou nos locais de trabalho, marcada pela insistente tentativa dos trabalhadores em barrar as iniciativas de seus patrões no sentido de “incrementar seu domínio e conseguir controlar as ações operárias.”²⁵⁶ Podemos observar também que tais formas de dominação do patronato estão diretamente ligadas às maneiras de neutralização dos trabalhadores. Uma das estratégias empreendidas pelos patrões foi promover uma maior divisão das tarefas, diminuindo cada vez mais o controle dos trabalhadores sobre o processo de trabalho.²⁵⁷

Esse controle, por sua vez, permitiu-lhes implementar também a racionalização das tarefas, estabelecendo rigorosamente não só as atividades a serem desenvolvidas pelos operários, como o tempo a ser dispendido em cada ação, padronizando rendimento e impedindo o desenvolvimento de qualquer atividade não planejada pela administração das empresas.²⁵⁸

²⁵² MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 12.

²⁵³ *Ibid.*, p. 13 e 14.

²⁵⁴ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 11.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 12.

²⁵⁶ *Ibid.*, p. 13.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 13.

²⁵⁸ *Ibid.*, p. 14.

Esse controle é ainda complementado por meio de dois aspectos inerentes à moderna organização do trabalho. O primeiro diz respeito à própria centralização das decisões na administração, aumentando a vigilância sobre os trabalhadores. E o segundo está relacionado às regras internas, com normas que regulam rigidamente as condições de trabalho, assegurando a obediência dos trabalhadores a uma rotina que os controla, muitas vezes desumanizando-os, deixando-os sem dignidade no ambiente de trabalho.²⁵⁹

Antes de partirmos para uma discussão mais abrangente sobre as greves empreendidas pelos trabalhadores, convém dedicar algumas linhas para a nossa reflexão sobre as formas de dominação do patronato e formas de resistência dos trabalhadores. Esses dois binômios são importantes, pois, por meio deles podemos entender as contradições e tensões dos sujeitos envolvidos. O antropólogo James C Scott observa que,

Todos os grupos subordinados criam, a partir da sua experiência de sofrimento, um “discurso oculto” que representa uma crítica do poder expressa nas costas dos dominadores. Os poderosos, por seu lado, também elaboram um discurso oculto que enuncia as práticas e as exigências da dominação que não podem ser abertamente confessadas. A comparação do discurso oculto dos fracos com o dos poderosos e de ambos os discursos ocultos com o discurso público das relações de poder proporciona uma forma substancialmente diferente de entender a resistência à dominação.²⁶⁰

Podemos observar que a contestação dos subordinados à dominação pode assumir várias formas, podendo ser revelada no próprio cotidiano dos trabalhadores no exercício do seu ofício, ou por meio de uma manifestação, esse é o momento que as ações deixam de ser ocultas e tornam-se públicas. Para James C. Scott, a apropriação é o grande propósito da dominação. A resistência não tem origem apenas na apropriação material, mas também nos mecanismos de humilhação pessoal que caracterizam essa exploração.

Não obstante, o processo de apropriação acarreta inevitavelmente relações sociais sistemáticas de subordinação que impõem humilhações de diversa natureza sobre os mais fracos. Estas humilhações são a semente da revolta, da indignação, da frustração e da bñlis acumulada que alimentam o discurso oculto.²⁶¹

Discutir essas experiências de dominação e resistência, em certa medida, significa adentrar ao universo dos sujeitos investigados aqui. Para as classes dominantes coloca-se a necessidade de organizar e experimentar estratégias que lhe possibilitem o controle dos trabalhadores, aglomerados pelo mercado de trabalho urbano em uma nova situação de vida e trabalho. Aos trabalhadores impõem-se uma nova situação de subordinação ao

²⁵⁹ Ibid., p. 14.

²⁶⁰ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Op. cit., p. 19.

²⁶¹ Ibid., p. 163.

trabalho assalariado, em que as alternativas de sobrevivência e resistência se colocam de forma diferenciada.²⁶²

James C. Scott, na obra *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*, organizou um quadro amplo que demonstram quais eram as práticas de dominação dos poderosos, formas de resistências públicas declaradas e as formas de resistência disfarçada dos trabalhadores. Mais adiante, quando analisarmos as mobilizações dos trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus, ficará evidente que muitas das práticas percorridas pelo autor estão presentes nas ações empreendidas pelos motoristas e condutores investigados aqui.

QUADRO 5

Quadro organizado pelo antropólogo James C. Scott sobre a dominação e resistência

	DOMINAÇÃO MATERIAL	DOMINAÇÃO DE ESTATUTO	DOMINAÇÃO IDEOLÓGICA
Práticas de dominação	Apropriação de cereais, impostos, trabalho, etc.	Humilhação, desfavorecimento, insultos, ataques à dignidade.	Justificação da escravatura, da servidão, do sistema de castas, de privilégios, etc. por parte dos grupos dominantes.
Formas de resistência pública declarada	Petições, manifestações, boicotes, greves, ocupações de terras e rebeliões declaradas.	Afirmação pública de dignidade por meio de gestos, indumentária, discurso, e/ou atentado explícito aos símbolos do estatuto dos grupos dominantes.	Contra ideologias públicas de propagação de valores igualitários, revolucionários ou de negação da ideologia dominante.
Formas de resistência disfarçada, discreta, oculta, infrapolítica	Formas quotidianas de resistência, por exemplo, caça furtiva, ocupações, deserção, evasão, lentidão no trabalho. Resistência direta por rebeldes disfarçados, por exemplo, apropriações sob disfarces, ameaças dissimuladas ou anônimas.	Discurso oculto de raiva, agressão, e discursos de dignidade disfarçados, por exemplo, rituais de agressão, histórias de vingança, uso do simbolismo carnavalesco, boatos, rumores, criação de um espaço social autônomo para afirmação da dignidade.	Desenvolvimento de subculturas dissidentes, por exemplo, religiões milenaristas, “hush arbors” dos escravos, religiões populares, mitos de bandoleirismo social e de heróis populares, imagística do mundo as avessas, mitos do “bom” rei ou do tempo anterior ao “jugo normando”.

FONTE: Organização James Scott, *A dominação e arte da resistência*, p. 272.²⁶³

²⁶² CRUZ, Heloisa de Faria. *Os trabalhadores em serviços: dominação e resistência (1900-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual de Campinas, Campinas 1984, p. 48.

²⁶³ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Op. cit., p. 272.

Os conflitos e reivindicações advindos de problemas como a jornada de trabalho, acidentes no exercício do ofício, multas injustas, insalubridade, rigor das normas que regulam o mercado e o processo de trabalho, são uma constante no cotidiano dos trabalhadores urbanos. Igualmente, muito sobre a natureza dessas experiências são expressas pelos trabalhadores por meio das mobilizações empreendidas por eles. Logo, a resistência, tal como a dominação, conduz uma guerra em duas frentes.²⁶⁴

É a partir da compreensão desse processo que podemos entender a greve como um momento fundamental de confrontação das imposições e luta contra as arbitrariedades do patronato. É nessa conjuntura que é quebrado a rotina imposta aos trabalhadores, que no ato da manifestação reconquistam a dignidade de seres humanos e se unem no processo de luta, constituindo-se como sujeitos coletivos responsáveis por seu destino e pela sua própria história.²⁶⁵

Por conseguinte, traremos aqui para discussão uma bibliografia que discute o conceito de greve em diferentes perspectivas. Dentre clássicos e contemporâneos, achamos fundamental evidenciar as definições e direcionamentos dos pesquisadores: Álvaro Vieira Pinto, Jorge Miglioli, Marcia de Paula Leite, Paulo Cruz Terra e Marcel Van Der Linden, que de forma geral, nos permite refletir sobre a organização e mobilização do conjunto de trabalhadores em suas dimensões de trabalho.

Álvaro Vieira Pinto apreende a essência do fenômeno de greve enquanto acontecimento social objetivo. Observou que na ocorrência visível, a greve define-se como:

A decisão coletiva, total ou parcial, de uma categoria profissional, ou, em casos mais raros, de todos os assalariados, de abandonar o trabalho por determinado motivo de caráter econômico e político. Mais frequentemente é a necessidade de reagir aos insuficientes níveis de salários que leva o operariado a decretar a greve de certo ramo da indústria, do comércio ou dos serviços.²⁶⁶

Nas análises de Jorge Miglioli é possível dimensionar as greves em quatro aspectos. São elas: realizadas pelos trabalhadores; visando forçar os empregadores a atender as reivindicações dos trabalhadores diretamente ou por meio do Estado; a greve resultante na alteração do rendimento de trabalho e da produção; e sendo realizadas nos quadros das relações de trabalho. Dessa forma, a greve, para o autor, é entendida como

²⁶⁴ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Op. cit., p. 259.

²⁶⁵ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 16.

²⁶⁶ VIEIRA PINTO, Álvaro. *Por que os ricos não fazem greve?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1962, p. 32.

o “abandono coletivo do serviço” e visto como principal instrumento de luta dos trabalhadores que se processa dentro das relações de trabalho.²⁶⁷

Para Marcia de Paula Leite, a greve se constitui na paralisação coletiva do trabalho, visando pressionar o patronato para obter aumentos salariais e/ou melhores condições de trabalho.²⁶⁸ Os objetivos apontados pela autora também são pouco restritivos quando limita as greves dos trabalhadores a características estritamente econômicas e voltadas para as condições de trabalho. Embora possa assumir várias outras formas, Marcia Leite define a greve como:

Um fenômeno inerente as modernas relações de trabalho, que surgiu num determinado momento do desenvolvimento da história da humanidade e se difundiu por todo o mundo. Embora a intensidade com que ela ocorre varie de país para país e de um momento para outro de acordo com uma série de fatores que interferem nas relações de trabalho, ela quase sempre está presente, se impondo na vida cotidiana.²⁶⁹

Nas análises de Marcia de Paula Leite, os trabalhadores em greve podem reagir de muitas formas. Dentre essas formas, quebrando máquinas, sabotando mercadorias e diminuindo o ritmo de trabalho. Todavia, apesar da importância dessas outras formas de resistência contra a dominação imposta, não há dúvida de que a greve é o principal instrumento que os trabalhadores possuem para enfrentar o capital e se constitui como uma arma fundamental no embate cotidiano contra seus empregadores.²⁷⁰ Para a autora as greves podem ser caracterizadas como:

Greve de solidariedade (em apoio a outros trabalhadores), a greve de protesto (que visa marcar a posição dos trabalhadores contra uma situação determinada), a greve selvagem (feita à revelia do sindicato), a greve política (que se dirige contra os poderes públicos), a greve tipo braços cruzados, máquinas paradas (em que os operários se mantem no interior da fábrica, ao pé das máquinas, recusando-se, no entanto a opera-las) e a greve geral (de todas as categorias de uma região ou país).²⁷¹

²⁶⁷ Segundo observou Jorge Miglioli, a greve é realizada estritamente nos quadros das relações de trabalho, alterando o rendimento do serviço, paralisando-o ou reduzindo-o, momentaneamente. O autor entende as relações como aquelas que se processam dentro da empresa, nas atividades que os trabalhadores realizam para os patrões. Um problema dessa definição é considerar que todo trabalhador envolvido em paralisação tem necessariamente um patrão. Assim, há situações de categorias profissionais que não tem um patrão, mas realizaram inúmeras manifestações operárias, a exemplo disso, podemos citar os cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro. Nesse sentido, podemos então, ampliar essa dimensão, considerando todos os trabalhadores (de empresas ou não). Consultar trabalhos de MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit.; TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit.

²⁶⁸ LEITE, Márcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 08.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 08.

²⁷⁰ LEITE, Márcia de Paula. *O movimento grevista no Brasil*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1987, p. 05-06.

²⁷¹ *Ibid.*, p.06.

Paulo Cruz Terra, ao investigar em sua tese de doutorado a sociabilidade, trabalho e organização dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro, define a greve como sendo “uma ação coletiva empreendida pelos próprios trabalhadores, envolvendo a cessação temporária do trabalho e com o intuito de alcançar algum objetivo relacionado ao universo deles”.²⁷² Tal definição de greve traz para a discussão diferentes aspectos das paralisações dos trabalhadores urbanos, trazendo à tona para a cena histórica uma ampliação desse conceito.

Outro pesquisador contemporâneo que contribui significativamente para nosso entendimento de greve é o historiador Marcel Van Der Linden. Ele observa que os trabalhadores podem recorrer a uma vasta gama de táticas e estratégias, como forma de resistir a certos posicionamentos do patronato e do Estado. O autor afirma que as formas de protestos usadas dependem de muitos fatores, dentre eles, o contexto da situação. Segundo Marcel Van Der Linden,

As greves podem ser definidas como formas de luta, coerção e poder, nas quais grupos de trabalhadores, agindo coletivamente, param de trabalhar para dar reforço a reivindicações econômicas, sociais e/ou políticas de interesse dos trabalhadores diretamente envolvidos e/ou de outros.²⁷³

Nesse sentido, as greves aparecem como forma de luta, coerção e poder, no qual uma das partes – grupos de trabalhadores – coloca forte pressão para obter resultados favoráveis para si. Essa pressão se manifesta por meio de uma paralisação coletiva do trabalho, em que os operários se recusam temporariamente a trabalhar para o empregador, mas também podem adotar outras medidas como meios isolados de ação, como forma de pressionar o patronato. Essa pressão normalmente é utilizada para alcançar reivindicações estritamente econômicas, sociais e/ou políticas de interesse dos trabalhadores diretamente envolvidos e/ou de outros agentes inseridos no contexto.²⁷⁴

Esses foram alguns exemplos dos vários significados que as greves podem ter para a classe trabalhadora. O que tais definições têm em comum é a convergência de que as greves são ações coletivas, que envolvem os trabalhadores e a cessação temporária do trabalho. Os pesquisadores levam em consideração que todas as movimentações têm seu início (preparação), meio (manutenção) e encerramento (cessação) das paredes.

²⁷² TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 180.

²⁷³ LINDEN, Van Der Linden. *Trabalhadores do mundo*. Op. cit., p. 203.

²⁷⁴ *Ibid.*, p.203-204.

É importante ressaltar que existe outro tipo de paralisação do trabalho que não é empreendida pelos trabalhadores e sim pelos patrões, conhecida como Lockout. Segundo Jorge Miglioli, algumas ações podem diferenciar as greves do lockout,

No primeiro caso o agente são os trabalhadores, no segundo caso, os capitalistas. No primeiro caso, os meios de produção param porque os trabalhadores abandonaram suas atividades; no segundo os trabalhadores cessam suas atividades porque os capitalistas pararam os meios de produção. Quando o agente da paralisação são os trabalhadores, temos a greve; quando o agente são os capitalistas, temos o lockout. Tal semelhança entre a greve e o lockout leva o lockout a ser vulgarmente definido como a “greve dos patrões”.²⁷⁵

Para se entender as paralisações dos trabalhadores é necessário identificar o que definiria o começo e o fim da ação coletiva. Além disso, é necessário observar quais são as principais estratégias levantadas pelos trabalhadores no momento de movimentações da classe. Segundo Marcel Van Der Linden, as greves geralmente se desenrolam em quatro estágios lógicos: os empregados se mobilizam e preparam a greve; os empregados param de trabalhar, a greve continua por um período breve ou longo; o conflito chega ao fim, qualquer que tenha sido o resultado; e em seguida, os empregados se preparam para a desmobilização.²⁷⁶

Para ser iniciada uma greve, geralmente dependem de dois fatores primordiais, a motivação subjetiva dos grevistas e a oportunidade material de implementá-la. Marcel Van Der Linden pondera a combinação do que levaria a motivação subjetiva para se organizar uma greve. São elas os problemas, o estopim e as reivindicações.²⁷⁷

Os problemas são as já tradicionais razões do descontentamento dos empregados. Os estopins são os incidentes específicos que cristalizam os sentimentos de descontentamento. Por fim, as demandas são a verbalização dos desejos que os empregados descontentes usam no confronto com seu adversário ou adversários.²⁷⁸

Para manter uma greve, alguns fatores são decisivos para determinar o tempo de paralisação do movimento. As condições variam, desde a maneira como a greve é organizada, quem participa da greve, os riscos que os grevistas correm ao se assumir grevistas e a relação dos grevistas com os fura-greves. Durante a realização da greve é essencial manter a moral da base grevista, como forma de garantir o incentivo para que os trabalhadores não desanimem no processo em meio às consequências que a greve traz.

²⁷⁵ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 32.

²⁷⁶ LINDEN, Van Der Linden. *Trabalhadores do mundo*. Op. cit., p. 207.

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 207.

²⁷⁸ *Ibid.*, p. 207.

Desse modo, é fundamental para a continuação das mobilizações, o apoio de grupos externos como estudantes universitários, militantes partidários e familiares de grevistas, como também, a garantia da presença de articulações das lideranças com o empregador, o Estado ou outro indivíduo e instituição inserido no contexto.²⁷⁹

Em um certo momento – horas ou, talvez alguns dias ou meses – a greve chega ao seu fim, por inúmeros motivos, seja porque os grevistas se veem forçados a isso, pela ameaça ou própria ação de violência, porque terminam uma greve por vontade própria ou simplesmente porque o movimento se esgota. Essas são as possíveis fases das greves operárias.²⁸⁰

Por fim, cabe afirmarmos que a greve é um fenômeno bastante complexo, podendo assumir as mais diferentes características no seu processo. Para os trabalhadores do tráfego de bondes, ela se inicia com a paralisação dos serviços na cidade e se finalizam quando os bondes voltam a circular, reestabelecendo o serviço de transporte urbano. São essas as movimentações que iremos analisar no próximo tópico.

3.2. QUADRO GERAL DAS GREVES DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES

Com a procura das greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, foi possível localizar nos jornais da chamada “grande imprensa” oito greves. Foram realizadas nos anos de 1900, 1902, 1910, 1911, 1919, duas greves em 1925 e uma em 1927. Posterior a esse período, localizamos mais quatro manifestações, realizadas nos anos de 1933, 1945, 1946 e 1947, e uma tentativa de greve no ano de 1937, todas importantes para a análise do que propomos fazer neste capítulo.

Partindo das informações localizadas nos periódicos, fizemos o esforço de pesquisar diferentes jornais para cada paralisação, com o intuito de conseguir maiores informações sobre as greves, mas também investigar como os jornais da época narravam essas paralisações.

Os jornais são vistos aqui não apenas como fontes de informação sobre essas paralisações, mas como parte importante dos acontecimentos. “Enquanto representantes e formadores da opinião pública, a imprensa interferia na sociedade tanto pelas posições

²⁷⁹ Ibid., p. 212-216.

²⁸⁰ Ibid., p. 217.

que divulgava e pelo modo que o fazia, quanto por aquilo que omitia.”²⁸¹ Para tanto, não tomamos as publicações dos jornais inventariados como meras fontes de informações, e sim, atentamos para a realização de uma rigorosa análise crítica das notícias, considerando o contexto macro da pesquisa.

3.2.1. MOTIVAÇÕES E CAUSAS DAS GREVES DOS MOTORISTAS E CONDUTORES

Para a nossa análise das greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, inferimos um esquema de três fases do modo como os trabalhadores realizavam as movimentações paradas na cidade, averiguando assim, os antecedentes da greve que vai exatamente até a decisão de realizá-la; a decretação da greve; e por último, a organização e sustentação da greve até seu fim.

Cabe aqui fazermos algumas considerações sobre a cidade de Manaus vivenciada no período investigado. Segundo Luis Balkar Peixoto Pinheiro e Maria Luiza Ugarte Pinheiro, a cidade de Manaus é apontada como “exemplo de transformação urbanística modernizadora patrocinada pela aventura do capital internacional, que então penetrava nas entranhas da maior floresta tropical do planeta em busca do látex para a produção de borracha”, vivenciando seus primeiros momentos de expansão econômica e alterações na sua espacialidade, tanto física como também cultural.²⁸²

A cidade de Manaus, como qualquer outra cidade brasileira do período, dinamizava-se de forma complexa e crivada de contradições das mais diversas. O fato é que com o surgimento de novos serviços urbanos e a apresentação de uma infraestrutura diferenciada

a história de Manaus ancorou um imaginário renitente a presença não apenas da classe trabalhadora, como também dos segmentos populares. Urge, pois, que uma nova história da cidade se faça com o compromisso inclusivo daqueles que, por mais de um século, foram silenciados e esquecidos.²⁸³

Com o início das greves de trabalhadores na cidade aparecendo com maior recorrência no final do século XIX e início do século XX, é que se foi deixando claro que o mundo do trabalho se dinamizava.

²⁸¹ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 186.

²⁸² PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 11.

²⁸³ *Ibid.*, p. 13.

Em consonância com as ideias, vivências e práticas operárias do período em outros lugares, fruto da ação de redes informais de comunicação que se espraiavam em múltiplas direções, articulando o “extremo norte” as capitais do “sul” do país e ao mundo europeu e norte-americano.²⁸⁴

Assim, as muitas notícias de paralisações dos trabalhadores dos bondes ganhavam longos espaços nos jornais locais, por inúmeros motivos. Dentre eles, o fato de o serviço de transporte urbano ser uma novidade para a cidade. É importante atentarmos para a questão pontual de que os jornais locais constituíam importantes formadores da opinião pública, como vimos no capítulo I.

Branno Hocherman Costa e Francisco Josué Medeiros de Farias pontuam que para melhor dimensionarmos as análises sobre as greves é necessário observar os três tipos de perfis gerais nos quais as greves podem se enquadrar. Primeiro, as estritamente econômicas, com pautas voltadas para questões salariais; segundo, as estritamente políticas, com pautas mais amplas, englobando as paralisações em solidariedade a outras categorias ou em apoio a um trabalhador, isto é, contra demissão ou perseguição, como também pela redução da jornada de trabalho e outros direitos; e por último, as estritamente econômicas e políticas, combinando os dois tipos de reivindicação nas suas pautas.²⁸⁵

Para nossa análise utilizaremos esta estrutura e dentro dessas características gerais evidenciaremos as características específicas das greves dos motoristas e condutores de bondes no início do século XX em Manaus.²⁸⁶

²⁸⁴ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 74.

²⁸⁵ COSTA, Branno Hocherman; FREITAS, Francisco Josue Medeiros de. Greves e polícia política nas décadas de 1920 e 1930. In: MATTOS, Marcelo Badaró (Org.). *Trabalhadores em greve; Polícia em guarda: Greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro, Bom Texto/FAPERJ, 2004, p. 141.

²⁸⁶ Aqui analisamos tão e somente as greves das três primeiras décadas do século XX em Manaus, no entanto, foi possível localizar outras greves dos motoristas e condutores de bondes no período posterior a nossa baliza. Dos anos de 1930 até os anos de 1956, localizamos mais quatro paredes e uma tentativa de greve dos motoristas e condutores de bondes em Manaus. As características presentes nessas manifestações eram ou de perfil estritamente político (greve de 1933) ou econômico (1945, 1946 e 1947). A tentativa de greve que mencionamos ocorreu no ano de 1937, resultando na prisão de dois trabalhadores. Para mais informações sobre essas greves, consultar dissertação de Mestrado de ANDES, Pedro Marcos Mansour. *Trabalhadores em movimento: associativismo e paredes de trabalhadores em Manaus (1945-1967)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.

QUADRO 6

Informações gerais sobre as paredes dos motoristas e condutores de bondes (1900-1927)

Mês/Ano	Tempo parado	Motivo da greve	Tipos de greve
Dezembro de 1900	01 dia	Pagamento de salários	Econômica
Maio de 1902	02 dias	Demissão do chefe do tráfego e condições de trabalho	Política
Maio de 1910	01 dia	Readmissão de dois trabalhadores e demissão do chefe do tráfego	Política
Janeiro de 1911	15 dias	Demissão do chefe do tráfego e readmissão de onze trabalhadores demitidos	Política
Março de 1919	07 dias	Aumento de salário e redução da jornada de trabalho: 8hrs	Econômica/política - Greve Geral
Março de 1925	04 dias	Demissão de dois trabalhadores e aumento de salário	Econômica/política
Setembro de 1925	02 dias	Auxílio mútuo, tais como advogados e fiança na polícia para os trabalhadores	Política
Maio de 1927	08 dias	Demissão de dois trabalhadores	Política

FONTE: sistematização e organização da própria autora, com base em informações dos periódicos de Manaus.

Do conjunto de greves organizadas no quadro acima, faremos algumas considerações. Das greves de 1900 a 1927, realizadas pelos trabalhadores do tráfego de bondes, cinco delas foram de caráter estritamente político, duas delas foram de caráter econômico/político e uma greve de caráter estritamente econômico. Pretendemos expor em nossas análises as características dessas greves, para assim compreendermos os significados que essas mobilizações tiveram tanto para os trabalhadores, como para a sociedade manauara.

Das pautas reclamadas pelos trabalhadores, o descontentamento da categoria com o chefe do tráfego, em períodos históricos completamente distintos foi o que mais motivou os motoristas e condutores de bondes a paralisarem o serviço. Em seguida, a luta pelo aumento salarial, solidariedade entre eles, readmissão de trabalhadores demitidos injustamente e a redução da jornada de trabalho, foram as outras pautas dos motoristas e condutores na cidade de Manaus.

A partir dessas perspectivas é que podemos afirmar que os motivos das paredes dos trabalhadores do tráfego de bondes indicados, demonstram que eles queriam mais a tranquilidade no exercício de seu ofício do que apenas aumento de salário e diminuição da jornada de trabalho. Queriam mais e souberam lutar por suas aspirações, “também

podemos pensar que quando lutavam por melhores salários e por menos horas de trabalho, os próprios trabalhadores acreditavam estar pugnando por direitos.”²⁸⁷

Apesar das circunstâncias mais amplas das pautas dos trabalhadores, aqui destacaremos apenas as causas imediatas e particularizadas da categoria dos motoristas e condutores de bondes. A constatação de que a greve se deveu por causa da exploração, por essa causa mais ampla, não nos permite entender o porquê em determinada fase ou em determinado país as greves são mais frequentes do que em outros. Além do mais, não nos indica quais são os estímulos que mais atuam no movimento grevista.

Para Jorge Miglioli, os estímulos podem ser estritamente econômicos, políticos, por melhoria das condições de trabalho, por razões administrativas, de solidariedade, ou outros quaisquer. As paredes também podem ser pacíficas e/ou violentas, “o que dá o caráter de violência a uma parede é a presença da coação física, seja por parte dos grevistas ou por parte dos patrões ou autoridades. Esta coação se manifesta sob a forma de ameaças de agressão e de prisões.”²⁸⁸

Ao analisarmos os momentos de realização das mobilizações, notamos que a maioria delas aconteceram massivamente no período de decadência da economia da borracha na região amazônica, posterior a 1911. Cabe também salientar que “a República, principalmente em seus momentos iniciais, trouxe um despertar de anseios e expectativas de participação política”²⁸⁹ dos trabalhadores, tendo sido em algumas situações, a economia determinante na ação do movimento operário local.

Para Eulália Lobo e Eduardo Stotz, a economia no final do século XIX e início do século XX afetava as condições de vida e trabalho dos operários e essas condições acabavam moldando a ação de luta dos trabalhadores. Ambos autores indicaram que a correlação entre ciclos econômicos e movimento operário era apenas uma variável para o comportamento social da classe trabalhadora. Portanto, essas paralisações não se desenvolviam do nada, mas estava dentro de uma sociedade organizada com suas leis, sistemas e instituições.²⁹⁰

Durante a década de 1900 a 1910, período de expansão e auge da economia gomífera, os motoristas e condutores de bondes realizaram três paralisações na cidade de

²⁸⁷ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 207.

²⁸⁸ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 85.

²⁸⁹ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 193

²⁹⁰ LOBO, Eulália Lahmeyer; STOTZ, Eduardo. Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário, 1880 a 1930. *Revista do Rio de Janeiro*. Niterói, n. 1, 1985, p. 65.

Manaus, uma com perfil econômico (1900) e duas com perfis estritamente políticos (1902 e 1910), o qual contextualizaremos a seguir.

Em 1900, assim como os trabalhadores de várias outras regiões do Brasil, os trabalhadores do tráfego de bondes fizeram sua “aparição” na cena pública. No dia 15 de dezembro ocorreu a primeira greve dos motoristas e condutores de bondes que se tem notícia em Manaus, um ano após a inauguração dos serviços de bondes elétricos na cidade. Não temos muitas informações a respeito dessa paralisação, mas sabemos que ela foi motivada por questões estritamente econômicas. Como observaram Luis Balkar Pinheiro e Maria Luiza Pinheiro, “já em 1900 os serviços de bondes estavam privatizados e sob controle da firma Manáos Railway. E já naquela ocasião os condutores de bondes deflagraram greve em 1900, reclamando pagamento de salários.”²⁹¹

Em 1902 é anunciada nova paralisação dos motoristas e condutores de bondes. A situação de vida e trabalho do conjunto de profissionais urbanos em Manaus, em particular, dos trabalhadores da Companhia Manáos Railway Company, não eram das melhores. Não havia uma legislação que assegurasse direitos no exercício do ofício e nem que atendesse aos trabalhadores em momentos de acidentes na execução do serviço. Foi essa ausência de direitos e assistência da Manáos Railway Company que motivou os trabalhadores dos bondes a paralisarem o serviço nesse ano.

Nas primeiras décadas do século XX, quando se iniciava a industrialização no Brasil e os serviços especializados na cidade eram uma grande novidade, não havia uma legislação que regulasse as relações de trabalho, não havia proteção da lei aos trabalhadores, que muitas vezes viviam subjugados às arbitrariedades patronais.

Em outras palavras, o que os trabalhadores encontravam eram longas jornadas. Os motoristas e condutores de bondes, por exemplo, tinham uma jornada de dez a doze horas por dia. Por esses motivos é que as condições de trabalho não eram das melhores, mesmo assim, se formos comparar com outros ofícios especializados da cidade, os motoristas e condutores tinham alguns atributos diferenciados pelo ofício que exercia, tendo em vista que esses profissionais participavam cotidianamente da teia de sociabilidade da cidade.

Aos trabalhadores só restava a resistência contra todas as arbitrariedades e uma das formas dessa luta era a greve. Assim é que no dia 01 de maio de 1902 foi publicada no Jornal *A Federação* uma notícia que anunciava a greve dos motoristas e condutores

²⁹¹ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 177.

em Manaus.²⁹² É interessante observar que o periódico se apresentava como um jornal que defendia os interesses do povo e permanecia ao lado do povo em todas as situações.²⁹³ Nesse ínterim, o jornal noticiava uma situação que foi motivo suficiente para os trabalhadores decidirem aderir à greve na cidade - a perseguição do chefe do tráfego Manoel Joaquim Barbosa.

É possível recuperar nos periódicos algumas declarações dos trabalhadores que afirmavam ser o chefe Manoel Joaquim Barbosa uma pessoa grosseira com os colegas e empregados da companhia e, conseqüentemente, com os que o procuravam para algum esclarecimento sobre o serviço.

O chefe Manoel Joaquim Barbosa, não é só um déspota para os seus empregados subalternos: é também grosseiro para com todas as pessoas que o procuram e pendem esclarecimentos relativos ao serviço que está a seu cargo.²⁹⁴

Além de narrar a situação dos trabalhadores do tráfego dos bondes, o *Jornal A Federação* se posicionava “insuspeito” por defendê-los, justificando o fato de muitas vezes ter deliberado em suas folhas atos de condutores que não cumpriam seus deveres no exercício do trabalho.²⁹⁵

Desta forma desinteressada e sincera em que se empenha com toda a energia, não pode neste momento deixar de estar ao lado do pessoal da Manáos Railway vilipendiado por um homem que no exercício do seu cargo é azedo e estranho para os que, com exíguos vencimentos, se sujeitam a uma vida cheia de perigos, e responsabilidades, e de sacrifícios.²⁹⁶

A greve com essa característica, por melhores condições de trabalho, é uma das mais frequentes no meio da classe operária. Isso se dá porque se apresentava no formato de luta por mais segurança no trabalho, contra a intensidade das tarefas, por mais higiene no ambiente onde era exercido o ofício, do horário de descanso, das relações pessoais entre empregados e empregadores, da ausência de direito de férias remuneradas e das formas de atividade.²⁹⁷ O principal de todas as pautas levantadas foi à ausência de garantia

²⁹² O *Jornal A Federação*, circulou em Manaus nos anos de 1895 até os anos de 1902. Tinha periodicidade diária e custavam 200 réis. Eram diretores do jornal, o senador Manoel Francisco Machado, Dr. Henrique Alvares Pereira e Euclides Nazareth. Os principais redatores eram: Deoclédio de Campos, Joaquim Belmont, Gaspar Guimarães, Goetz de Carvalho, João Reis, José Soares, Pedro Freire, Talião, Zenão e Manoel Rosentino. Consultar catálogo de FREIRE, José Ribamar (Coord.). *Cem anos de Imprensa no Amazonas (1851-1950)*. Manaus: Editora Calderaro, 1900.

²⁹³ *Jornal A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

²⁹⁴ *Jornal A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

²⁹⁵ *Jornal A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

²⁹⁶ *Jornal A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

²⁹⁷ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 101.

e assistência contra acidentes no trabalho e demissões arbitrárias para os trabalhadores; enfim, nada podia combater o clima de opressão e perseguição na relação trabalhador/chefe.

A melhoria das condições de trabalho resulta, atualmente (abandonando seus elementos históricos), de quatro fatores: a legislação reguladora, a fiscalização oficial, a padronização da produção e o reconhecimento patronal de que a produtividade aumenta com as boas condições de trabalho.²⁹⁸

Como observaremos mais adiante, no ano de 1902, além da perseguição do chefe do tráfego, outro problema vivenciado pelos trabalhadores diz respeito diretamente às condições de trabalho. Não existia assistência por parte da companhia de bondes, então os trabalhadores tiveram - naquele momento - de pensar alternativas para atender às demandas de socorros mútuos. Esse momento inicial das mobilizações dos motoristas e condutores de bondes nos permite perceber que, embora não tivessem organizados em associação, já demonstravam compreensão da situação de trabalho a que estavam submetidos, estando unidos e resistindo na luta por melhores condições de trabalho.

Dessa maneira, o estopim da greve de 1902 se deu com a morte de um empregado da companhia, causada por uma deliberação abusiva do chefe do tráfego, de que nenhum carro desse reboque a outro. Essa deliberação teria causado a morte do trabalhador. O que mais contribuiu com a revolta foi a ausência de assistência por parte da empresa americana.

Esse empregado cai ferido pela lança de um bonde; é depositado numa casa, cheio de contusões; e, a Companhia, não tem um médico que mande em seu auxílio! Morre. A Companhia ainda mostrando a sua desumanidade, não lhe faz o seu enterro! E é preciso que a caridade estranha o conduza a morada extrema! Isso revolta! Isto indigna! Parece que os americanos já são senhores do Amazonas; que as rendas do nosso Estado já lhe estão hipotecadas; que a Wilmington, atravessando os nossos rios, sem prévia licença, já passavam por águas conquistadas.²⁹⁹

Essa passagem é interessante para analisarmos duas questões: os acidentes de trabalho e a ausência de assistência da companhia aos trabalhadores. Para os Pinheiro e Pinheiro, os acidentes de trabalho eram corriqueiros e ganhavam cotidianamente as páginas da imprensa local, estando na base das preocupações que levaram a criação das primeiras associações mutualistas.³⁰⁰

²⁹⁸ Ibid., p. 103.

²⁹⁹ *Jornal A Federação*, Manaus, 1 de maio de 1902.

³⁰⁰ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha*. Op. cit., p. 66.

No dia 30 de abril de 1902, logo cedo pela manhã, momentos antes dos bondes iniciarem a circulação na cidade, foi deflagrada a greve dos trabalhadores. Nesse contexto, os motoristas e condutores fizeram três exigências para a companhia: queriam a demissão do senhor Manoel Joaquim Barbosa, a abolição da fiscalização e o conserto dos carros, sendo somente a última solicitação atendida.

Não vendo outra saída senão voltar ao trabalho, o serviço de bondes foi normalizado. Essa ação teve como desfecho a demissão de todos os trabalhadores envolvidos na paralisação, com a contratação de outros, mostrando a rígida posição da companhia em relação às mobilizações dos trabalhadores.³⁰¹ Com a resolução mediada da greve de 1902, somente em 1910 é que a população de Manaus e as autoridades teriam novamente que lidar com uma paralisação dos trabalhadores do serviço de transportes.

As mobilizações realizadas no ano de 1910 tiveram como principal estímulo a demissão de dois trabalhadores e as suas condições de trabalho. Para Jorge Miglioli, o estímulo é fundamental para a mobilização dos trabalhadores e dar assim, início as paredes. Esse momento é um dos mais importantes, pois a classe trabalhadora toma plena consciência de que tal fato é uma forma mais intensa de exploração.³⁰²

Os trabalhadores no exercício de seu ofício eram vigiados frequentemente e a cada erro cometido, independentemente de qualquer circunstância, eram punidos. Foi o que ocorreu no dia 31 de maio de 1910, quando os motoristas José Antônio de Oliveira e João Gomes chocaram os dois bondes que dirigiam, resultando em muitos estragos nos veículos. Levado o fato pelo chefe do tráfego ao conhecimento da diretoria da Manãos Tramways, foi deliberado que os dois trabalhadores deveriam arcar financeiramente com as consequências e pagar cada um 100\$. Essa medida deixou os trabalhadores revoltados, pois o que aconteceu foi um acidente no ambiente de trabalho.³⁰³

Como reação a tal decisão da companhia, os trabalhadores inconformados aproveitaram o momento e somaram esse inconformismo com outro caso de demissão dos trabalhadores, de Eduardo Brandão, Manoel da Silva Borges e J. Cardoso. Com efeito, mobilizaram-se em torno das pautas: descontentamento das imposições e decisões da companhia que só prejudicavam os trabalhadores, e a readmissão dos trabalhadores citados anteriormente.³⁰⁴

³⁰¹ *Jornal A Federação*, Manaus, 1 de maio de 1902.

³⁰² MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 94.

³⁰³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

³⁰⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

Anunciado a deflagração da greve, foi paralisado o tráfego de bondes na cidade, reunindo-se os trabalhadores na Praça Quinze de Novembro, localizado em frente à Estação Central da Viação e Luz, para demonstrar o descontentamento com as decisões da companhia. Essas movimentações duraram o dia inteiro e nenhum bonde circulou na cidade nessas horas. A companhia, vendo que os trabalhadores não iriam retornar ao serviço, chamou-os às 7h30min da noite para tentar encaminhar as reivindicações solicitadas.³⁰⁵

Dessa forma, foram feitos acordos da direção da companhia com os trabalhadores. Inicialmente, seriam pagos 108 diárias a cada empregado que recomeçasse o trabalho; seria disponibilizado um carro para conduzir os mesmos às suas residências, tendo que imediatamente ser concluído as movimentações; seria destinado um prêmio no fim de três anos aos trabalhadores que melhor se destacassem no serviço; e por fim, a readmissão dos empregados exonerados e a relevação da multa imposta aos dois trabalhadores que colidiram os bondes.³⁰⁶

Não há dúvidas, a partir dessa exposição que a greve obteve êxito porque tiveram todas as suas demandas atendidas em um dia de paralisação. Os grevistas, satisfeitos aceitaram o acordo com a companhia e voltaram ao serviço às 08h30min da noite, logo que terminou a reunião. A greve de 1910 traz consigo alguns elementos levantados por Jorge Miglioli que são importantes de serem salientadas, como o tempo de duração, a extensão da greve, a origem, as formas de sua realização e suas causas.³⁰⁷

No que tange à duração da greve, elas podem ser longas ou curtas. Como podemos observar na greve de 31 de maio de 1910, que foi de um dia, podendo ser considerada - se levamos em consideração a totalidade de greves dos motoristas e condutores de bondes - como uma greve de curto tempo.³⁰⁸ A extensão da greve diz respeito à abrangência da mobilização, no caso dos motoristas e condutores de bondes, podemos classificar como sendo uma greve da categoria profissional que paralisou totalmente. Nesse sentido, afirmamos isso tendo em vista que não circulou nenhum bonde na cidade, motivo que levou a direção da companhia a entrar em acordo coletivo com o conjunto de trabalhadores rapidamente.

³⁰⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

³⁰⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

³⁰⁷ Para o sociólogo Jorge Miglioli, esses elementos são os mais importantes, podendo ser apontados outros muitos possíveis de identificar numa greve, mas esses, em particular: a duração, a extensão, a origem, as formas de sua realização e suas causas, são as mais importantes para se levar em consideração. Mais informações consultar MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 79.

³⁰⁸ *Ibid.*, p. 79-80.

No que tange aos objetivos das greves, podemos classificar como sendo de três tipos: a greve de reivindicação, a greve de advertência e a greve de protesto. Essa greve, em particular de 1910, foi uma greve com características de reivindicação e protesto, pois foi realizada pelos trabalhadores com o intuito de só retornar ao trabalho quando suas reivindicações fossem atendidas. Podemos classificá-las como greve de protesto porque houve uma decisão tomada quando se demitiu os dois trabalhadores. O último ponto que achamos interessante salientar diz respeito as causas da greve, ligadas aos objetivos, como se observou anteriormente.

Com o êxito na greve de 1910, uma nova paralisação só ocorreria em janeiro de 1911. O que se pode observar é que as mesmas queixas da greve de 1910 eram vivenciadas pelos motoristas e condutores de bondes em 1911, agora de forma mais agravada e sem muito sucesso, como veremos a seguir.

O ano de 1911 começou tenso para a categoria de motoristas e condutores de bondes. No dia 16 de janeiro, os jornais noticiavam matéria sobre a paralisação dos trabalhadores do tráfego de bondes “As classes laboriosas – os motoristas e condutores da Manáos Tramways declaram-se em greve pacífica”³⁰⁹, uma particularidade dessa greve é a não hesitação dos jornais em dedicar páginas e páginas sobre a greve destes trabalhadores.

O *Jornal do Comércio*, divulgando detalhes da greve, narrava que ela teve início no dia 13 de janeiro, quando os trabalhadores da Manáos Tramways solicitaram ao chefe do tráfego que fossem liberados para que pudessem tomar parte da festa organizada ao Dr. Jorge de Moraes. Ocorreu que os trabalhadores foram surpreendidos por uma ordem do chefe do tráfego, Felipe Fernandes, de não os substituir por outros trabalhadores. O que os deixou inquietos é que segundo declaração dos trabalhadores, tal solicitação e atendimento eram previstos no Regulamento da Companhia, não sendo atendido pelo chefe do tráfego, por outros motivos.

Mais uma vez tivemos uma greve que se iniciou tendo como principal reivindicação a demissão do chefe do tráfego. É importante nos atentarmos para esse ofício, em particular, porque a principal função do chefe do tráfego era de distribuir os serviços dos motoristas e condutores de bondes. Quase sempre o chefe era um dos motoristas e condutores. O antropólogo James C. Scott observa que os trabalhadores exercem a sua própria vigilância, “discriminando qualquer colega de ar superior, que

³⁰⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

renegue as suas origens, que se mostre distante ou que procure congregar-se com as elites”³¹⁰. Acreditamos que esse possa ter sido um fator determinante e outras formas de discordância para as inúmeras mobilizações dos trabalhadores que tinham como pauta principal a demissão do chefe do tráfego. Mas nesse caso, havia uma especificidade que é importante salientarmos.

No dia 26 de novembro de 1910, foi publicada no *Jornal do Comércio*, uma nota em que o trabalhador Felipe Fernandes estava sendo desvinculado da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, entidade recém-criada pelos trabalhadores do tráfego de bondes. Noticiava-se que os trabalhadores em assembleia geral, às oito horas da noite, decidiram que “a sociedade entre outras deliberações tomadas, eliminou o consórcio Felipe Fernandes, por haver transgredido os estatutos sociais”.³¹¹

Felipe Fernandes tinha uma história com os trabalhadores associados na Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Os trabalhadores afetados com a decisão do chefe do tráfego consideravam que Felipe Fernandes tomava decisões de maneira injusta, levando em consideração o seu desligamento da sociedade em 1910, vingando-se dos demais colegas.

Os trabalhadores, ao tomar conhecimento da negativa de suas solicitações, vindas do chefe, resolveram enviar um ofício à Diretoria da Tramways, solicitando exoneração de Felipe Fernandes, não sendo atendidos imediatamente. A diretoria da Sociedade Beneficente e Protetora deliberou em assembleia enviar uma comissão de seus membros a Companhia Manáos Tramways para renovar o pedido feito em ofício da demissão de Felipe Fernandes. Essa comissão foi composta por três sócios, conferenciando suas demandas aos diretores da Tramways, nada conseguindo. Essa negativa foi o principal estímulo para que fosse decretado a greve pacífica dos trabalhadores.³¹²

Nesse momento, já organizados em sociedade, os trabalhadores convidaram para advogar em sua defesa o Dr. Souza Brazil, que era conhecido pelas organizações dos trabalhadores urbanos em Manaus por advogar em defesa de seus interesses. Um detalhe importante de se observar diz respeito à práxis dos trabalhadores em comunicar as

³¹⁰ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Op. cit., p. 185-186.

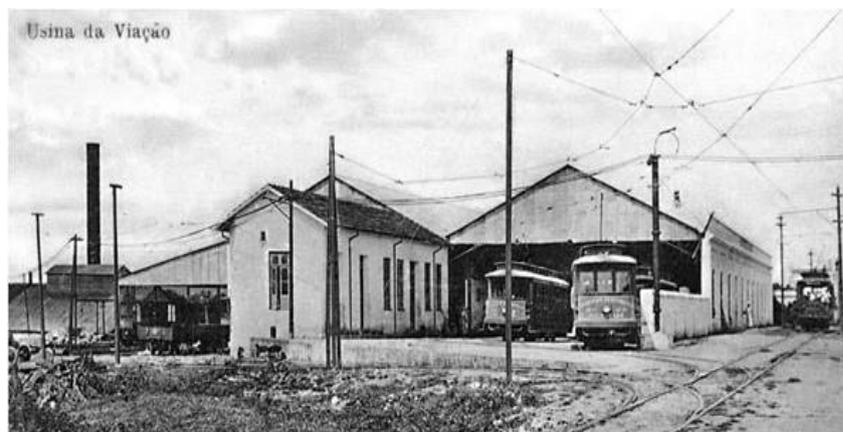
³¹¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de novembro de 1910.

³¹² *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

autoridades locais logo que eram deflagradas as greves. Foi o que ocorreu em 1911 pela comissão de grevista já estabelecida.³¹³

Quando os trabalhadores decidiam paralisar o serviço de bondes na cidade, ou eles se concentravam na sede da Sociedade Beneficente e Protetora – enquanto articulavam resolução das paredes – ou decidiam se concentrar em frente da Estação de Bondes. Na foto abaixo, podemos ver como era a frente da Usina da Viação e Luz e o quanto uma quantidade significativa de trabalhadores, além de não dirigir os bondes, podia impedir que qualquer outro o fizesse circular na cidade.

FIGURA 5
Usina da viação e luz



Fonte: Usina da viação e luz, Manaus de antigamente, 1902.

No dia 16 de janeiro é encaminhado aos jornais locais Boletim dos Trabalhadores informando a recusa formal da solicitação feita no dia 13 de janeiro, na ocasião em que demonstraram descontentamento com o chefe do tráfego. Além da abordagem de evidenciar o ocorrido, a Sociedade Beneficente e Protetora juntamente com os trabalhadores declarados grevistas, apontaram sua principal reivindicação.

A Sociedade Beneficente e Protetora, atendendo a justiça dos motivos que animaram os motoristas e condutores na declaração da parede em que hora se encontram, declara-se absolutamente solidária com eles, certa de que inteira recai a responsabilidade dos prejuízos causados por esse movimento sobre a poderosa empresa que se obstina em manter no seu posto o empregado prepotente.

Felipe Fernandes é o nome desse empregado que exerce a chefia dos motoristas. Outro interesse e outro desejo não têm os motoristas e condutores que não seja o de trabalhar, acatando, respeitando sempre as ordens emanadas dos seus superiores. Mas desejam também, e esse desejo é justíssimo que a sua ação, que o seu trabalho não seja perturbado por chefes que os maltratam e espezinham.

³¹³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

A única condição, portanto, que, eles impõem para voltar ao trabalho é facilmente viável: querem que a Manáos Tramways and Light Company, os livre da pressão e das perseguições do chefe dos motoristas, Felipe Fernandes. Isto feito, voltarão todos ao trabalho.³¹⁴

Pela leitura do Boletim da Sociedade Beneficente, encaminhado no dia 15 de janeiro de 1911 aos jornais e à população que circulava nas proximidades, fica evidente o descontentamento do conjunto de trabalhadores com o chefe do tráfego. Podemos visualizar nessa parede o grande envolvimento dos trabalhadores com a entidade representativa, bem como a forte demonstração de mobilização e organização.

Os trabalhadores enxergavam na paralisação do serviço de transporte o principal meio de conseguir chamar a atenção das autoridades e o atendimento das suas reivindicações. Logo, antes de divulgar o boletim, começaram as articulações dos trabalhadores até que os negócios da greve fossem resolvidos.

No dia 15 de janeiro de 1911, o advogado dos grevistas intervém nas articulações dos acordos com os envolvidos e ao se dirigir para a Praça Benjamin Constant, onde estava situada a Usina da Viação, encontrou-se com o Dr. Ricardo Amorim, chefe de polícia, com o tenente-coronel Vidal de Negreiros, com o Comandante do Batalhão Militar do Estado, Dr. Armando de Berredo, com o fiscal do governo junto a Manáos Tramways, com o Diretor e com o Chefe do tráfego da empresa, além de uma expressiva presença de policiais.

Em meio a reunião, foi sugerido pelo chefe de polícia que fosse aberto um inquérito para apurar a situação de Felipe Fernandes e que se chegando ao fim, dar-se-ia uma solução. Sendo aceito tal proposta pelo advogado dos grevistas, sugeriu-se que fosse suspenso do serviço o chefe do tráfego até o ultimato do inquérito, tendo seu pedido acatado pela Manáos Tramways.³¹⁵ Nesse meio tempo da abertura do inquérito, o serviço de bondes foi restabelecido na cidade, como deliberado em assembleia pelos grevistas e pela Sociedade Beneficente e Protetora dos motoristas e condutores.

Os primeiros bondes que entraram no serviço do tráfego regular, já sob a direção dos motoristas e condutores, foram os de nº07 e 23. Dirigiram-se, ambos para a Cachoeirinha, onde se encontra instalada a sede de todos os veículos que foram logo postos em atividade.³¹⁶

Às seis horas da tarde do dia 16 de janeiro o tráfego estava completamente reestabelecido. No dia seguinte, ao perceber que a Manáos Tramways não havia cumprido

³¹⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

³¹⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

³¹⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

o acordado de afastar o chefe do tráfego até o encerramento do inquérito, os motoristas se animaram novamente para aderir a greve. Até que chegou tal informação nos ouvidos do diretor da Manaus Tramways, que agiu de forma imediata, assumindo compromisso formal de afastar o funcionário alvo do inquérito até que ficasse provado a sua responsabilidade. O inquérito foi iniciado logo na manhã do dia 17 de janeiro.

No dia 26 de janeiro de 1911 foi encaminhado à Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores e aos jornais locais um ofício informando o andamento do inquérito. O documento continha os seguintes dizeres do diretor da Tramways E. B. Kirk:

Terça-feira, 17 do corrente, principiou o inquérito por ordem do Diretor da Companhia, sendo a ele presente o Dr. Armando de Berreto, Engenheiro Fiscal Dr. Souza Brasil como advogado da Sociedade, Dr. Franklin Washington de Almeida, advogado da Companhia, Sr. Perci Duram, Secretário Assistente da mesma empresa, e o Sr. Máximo Holden, Secretário do Inquérito, terminando o mesmo na tarde do dia 23 do corrente mês.

Todo e qualquer empregado que desejava apresentar sua queixa foi chamado e pôde expor a mesma da maneira mais ampla, sendo as declarações escritas conforme foram ditadas pelo advogado da Sociedade e cada uma declaração assinada pelos presentes.

De todos os 120 motoristas e condutores apresentaram-se apenas 6 queixosos, sobre os depoimentos dos quais Felipe Fernandes teve de responder em sua defesa, sendo as declarações dele escritas também e assinadas pelos presentes.³¹⁷

É interessante observar que do total de 120 motoristas e condutores, apenas seis apresentaram-se para depor contra o chefe do tráfego Felipe Fernandes. Apurado os depoimentos pelo diretor da Manaus Tramways, no dia 23 de janeiro de 1911 foi encerrado o inquérito, tendo o seguinte parecer:

Tendo examinado com todo cuidado as declarações de ambas as partes o Diretor não pôde achar uma queixa ou fato grave que motive a demissão de Felipe Fernandes, como também não acha motivo algum para a greve injustificável do dia 15 do corrente, tanto mais que o Diretor estava sempre ao dispor dos empregados que desejavam apresentar uma queixa, e isso de conformidade com o acordo feito entre a Companhia e os Motoristas e Condutores em maio do ano passado, oferecimento este que foi duas vezes renovado no dia de sábado, 14 do corrente mês.

A Companhia sente muito que exista qualquer desacordo entre os seus numerosos empregados, e, por deferência aos desejos dos motoristas e condutores, toma a deliberação de remover Felipe Fernandes para outra sessão, extinguindo por completo o encargo de chefe dos motoristas, visto que ao que parece, estes não podem trabalhar sobre a autoridade de um de seus pares. De outro lado a Companhia vai despedir alguns poucos motoristas e condutores cuja conduta não foi boa no passado e os quais são impedimento para o bom e eficiente andamento deste serviço público.³¹⁸

³¹⁷ *Folha do Amazonas*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

³¹⁸ *Folha do Amazonas*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

Com o passar dos dias, houve as demissões prometidas em ofício. Exatamente no dia 26 de janeiro de 1911, no Jornal *Folha do Amazonas*, nº 104, página 02, na sessão intitulada “notas no dia”, havia anúncios da Manáos Tramways se colocando à disposição de novas contratações de empregados para preenchimento do quadro de funcionários da empresa, isso ao término do inquérito.

A companhia Manáos Tramways e Light Co. Ltd. Precisa de empregados para o serviço de motoristas e condutores, sendo ordenado 8\$000 por dia. Pretendentes podem diretamente ou por carta ao chefe do tráfego, a praça do comércio n. 04.³¹⁹

Nessa chamada da Manáos Tramways é interessante nos atentarmos para três fatores. Primeiro, a insistência de contratação de novos funcionários, já tendo na companhia um quadro de reserva. Nesse mesmo momento havia uma deliberação dos trabalhadores de reivindicação contra o quadro de reservas porque a presença desse quadro os ameaçava. Segundo fator interessante de se observar é o valor que os trabalhadores do tráfego de bondes recebiam para exercer o seu ofício. Pelo que podemos observar, segundo dados disponíveis no acervo da Amazonas Energia, a oferta de vencimentos dessa notícia é muito maior do que o normal oferecido aos motoristas e condutores de bondes.

Do total de 120 motoristas e condutores de bondes em Manaus, 11 foram demitidos pelo diretor da Manáos Tramways, com o argumento de mau comportamento no trabalho. O James C. Scott observa que quando os patrões demitem os trabalhadores utilizando no ato palavras com eufemismo conseguem demarcar-se da sua própria decisão enquanto empregadores.

As formas linguísticas dependem muito da pessoa a quem se está a roubar os ovos. Quando ouvimos expressões como redução de pessoal, redução de custos, excesso de mão-de-obra e libertação de pessoal podemos estar seguros de saber quem está a falar. Mas, enquanto está descrição eufemística permanecer inquestionada, será ela a prevalecer no discurso público.³²⁰

No entanto, tais argumentos podem não expressar o real motivo da demissão. Por exemplo, no caso do inquérito aqui analisado, o que não estava dito é que todos os 11 trabalhadores demitidos eram grevistas e associados à Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Nessa data, 26 de janeiro de 1911, os

³¹⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 27 de janeiro de 1911.

³²⁰ SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência*: discursos ocultos. Op. cit., p. 93.

trabalhadores do tráfego de bondes, voltaram a se declarar em greve pacífica, agora tendo como pauta a readmissão dos 11 trabalhadores demitidos.

Declarar-se-ão em greve pacífica hoje, os motoristas e condutores da Manáos Tramways. O motivo da greve é haver o diretor dessa empresa demitido onze daqueles seus auxiliares sem outro motivo justificado, senão o de terem sido seis destes depoentes no inquérito administrativo aberto contra Felipe Fernandes, que ainda continua como empregado da Tramways.³²¹

No estopim da greve, o chefe de polícia inseriu-se na mediação entre as partes, os trabalhadores e a direção da Manáos Tramways, como forma de tentar acelerar as articulações e normalizar o quanto antes o tráfego de bondes.

Às 09:00 horas da manhã o presidente da Sociedade dos Motoristas e Condutores, acompanhado do advogado Dr. Souza Brazil, foi a chefatura de polícia saber o resultado da conferência do chefe de polícia com o diretor da Companhia, E.B. Kirk.³²²

Não tendo o diretor atendido as ponderações do chefe de polícia, os trabalhadores deflagraram greve novamente e paralisaram totalmente o tráfego de bondes. Agora o fator novo é o envolvimento direto da polícia, como forma de garantir o funcionamento do serviço de transporte na cidade, deslocando-se em massa para a estação dos bondes, impedindo os grevistas - em piquete de greves - de continuar paralisados.

A companhia, em resposta aos trabalhadores e a população, afirmava que mais uma vez não atenderia integralmente as exigências dos trabalhadores, estando disposta apenas a reintegrar em seus quadros quatro dos onze trabalhadores demitidos.³²³ Enquanto isso, a direção da companhia e a polícia tentavam reestabelecer o tráfego, com ex-empregados da Tramways e outras pessoas que se declaravam habilitadas para dirigir os veículos.³²⁴

As 06:00 horas da manhã começaram a trafegar os primeiros veículos, dirigidos por bombeiros, os quais fora, as 11:00 horas, substituídos por ex-motoristas da Tramways. A cobrança das passagens era efetuada por empregados do escritório central da Companhia. Todos os bondes trafegavam guarnecidos por dois praças municipais dos primeiros e segundos batalhão de caçadores.³²⁵

³²¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

³²² *Jornal do Comércio*, Manaus, 27 de janeiro de 1911.

³²³ *Folha do Amazonas*, Manaus, 28 de janeiro de 1911.

³²⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

³²⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

Alguns jornais narraram cenas de agressões entre os grevistas e os fura-greves, como aconteceu com o português Manoel Nogueira, de 36 anos, também motorista da Manáos Tramways, residente na rua Saldanha Marinho.

Os seus colegas grevistas espancaram-no, fazendo um leve ferimento na cabeça. O caso produziu grande pânico nas famílias que ali residiam, havendo até exibição de revólveres sendo disparados tiros que felizmente não atingiram ninguém.³²⁶

O motorista Manoel Nogueira foi conduzido a 1º delegacia de polícia para prestar queixa contra os grevistas, sendo examinado pelo médico legista, apresentando laudo e considerando leves os ferimentos. De qualquer forma, foi aberto outro inquérito para averiguar as ocorrências.³²⁷ No dia 30 de janeiro, às nove horas da manhã, o delegado do 1º Distrito da Polícia foi procurado por alguns membros da Sociedade Beneficente para em conjunto entrarem num acordo com a companhia. Em reunião realizada com o Dr. Souza Brazil, advogado dos grevistas, Dr. Pedro Guabiraba, chefe de polícia e o diretor da Manáos Tramways, ficou resolvido:

Voltarem os grevistas ao serviço, sobre a condição de serem readmitidos alguns de seus companheiros ultimamente dispensados do serviço daquela companhia. Aceita, por todos os presentes esta proposta, voltaram os grevistas ao serviço, sendo, logo após, readmitidos 6 dos ultimamente exonerados.³²⁸

Logo, foi normalizado o serviço de transportes na cidade, tendo como desfecho das mobilizações a recontração dos 11 motoristas e condutores demitidos por envolvimento com o inquérito aberto pela companhia. Pode-se perceber até aqui que com as tensões e conflitos que desencadearam as greves de 1900, 1902, 1910 e 1911, todas foram necessárias para que os trabalhadores viessem adquirir mais maturidade e pudessem ter uma maior clareza da sua condição de trabalhador, pelo menos naqueles momentos de luta. Passados oito anos, fomos ter notícias do envolvimento dos motoristas e condutores de bondes em greve, apenas em 1919. O ano de 1919 é marcado por greves gerais na maioria das capitais brasileiras. Em Manaus não foi diferente, segundo Maria Luiza Ugarte Pinheiro,

O ano de 1919 é particularmente excepcional do ponto de vista da participação política dos trabalhadores urbanos de Manaus. Alguns anos antes começaram a aparecer na cidade as primeiras federações e confederações, aglutinando

³²⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

³²⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

³²⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 30 de janeiro de 1911.

determinadas categorias até então pouco articuladas, muito embora houvesse grande proximidade entre os ofícios.³²⁹

A greve geral é outro tipo de greve organizada pela classe trabalhadora, que tem em suas características a paralisação das atividades do conjunto de trabalhadores de toda uma cidade, setor industrial, uma região ou até mesmo todo um país. Ela pode ser greve geral de uma categoria ou do conjunto de categorias e ser em detrimento de pautas sociais, econômicas e políticas.

Inicialmente, convém destacar que a greve geralmente não ocorre de uma hora para outra, mas necessita de um amplo trabalho de preparação. Para a realização da greve de 1919, as articulações já estavam sendo feitas muito antes do mês que os trabalhadores decidiram paralisar. O grau de preparação do movimento foi bastante intenso e amplo.

É em 1919 que podemos flagrar esse tipo de empreendimento associativo tentando entabular uma luta política de grande porte, confrontando-se de forma incisiva com o patronato e as autoridades locais para fazer vigorar na cidade a jornada de oito horas, alvo naquele momento, de intensas manifestações operárias no Sul e Sudeste do país. Nitidamente a greve aparece como sendo uma forma de pressão pela aprovação do projeto de lei que tramitava na Câmara Federal em vias de ser votado em plenário.³³⁰

Na manhã do dia 13 de maio de 1919 foi deflagrada greve em Manaus pela regulamentação da jornada de oito horas de trabalho. Às primeiras horas do dia, era crescente o número de curiosos nas principais ruas e praças da cidade para saber se realmente havia a possibilidade de os trabalhadores aderirem a greve geral. Inicialmente, entraram em greve os padeiros, lixeiros, sapateiros, carroceiros, choferes e boleiros, além dos trabalhadores das companhias Booth Line, Amazon Engineering, Manáos Tramways e Manáos Harbour.³³¹

As direções das companhias inglesas, cientes de semelhanças versões e receosos de qualquer ação direta dos trabalhadores, começaram a tomar providências, a fim de garantir a normalidade dos serviços urbanos na cidade. O gerente da Manáos Tramways “solicitou providências ao Chefe de Polícia, que fez expedir, as 09:00 horas, uma força de 10 praças, devidamente armada, a fim de guardar a usina daquela companhia, no Plano Inclinado”.³³²

Na tarde do dia 13 de maio, foram percebidas as primeiras ações dos trabalhadores na greve geral. A primeira companhia a aderir à greve foi a Amazon Engineering, onde

³²⁹ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 171.

³³⁰ *Ibid.*, p. 172.

³³¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 14 de maio de 1919.

³³² *Jornal do Comércio*, Manaus, 14 de maio de 1919.

180 trabalhadores não compareceram ao trabalho. A causa dessa greve prendia-se “a não anuência da companhia ao pedido do Comitê de Operários Amazonense sobre a limitação do serviço para 8 horas, nas suas oficinas”.³³³

Esse trabalho de organização e articulação estava sendo desenvolvido e executado pelas associações de ofício e de classe dos trabalhadores manauaras. Em outras palavras, fizeram um levantamento das reivindicações que seriam encaminhados ao patronato e ao Estado, sendo a principal demanda dos trabalhadores a diminuição da jornada de trabalho para oito horas. Em conjunto com os trabalhadores das diversas categorias, discutia-se em assembleias e tiravam os encaminhamentos para as paredes.

Uma vez decretada a greve, paralisa-se o trabalho. Durante sua vigência a paralisação exige, entretanto, a continuidade do processo de mobilização, organização e esclarecimento dos trabalhadores. Nesse sentido, o sindicato ou organização que esteja liderando o movimento deve desenvolver um amplo trabalho de informação para o conjunto dos trabalhadores envolvidos sobre o resultado das conversações com o patronato, assim como consultá-los constantemente sobre sua disposição em ceder as contrapropostas dos patrões e encerrar o movimento, ou continuar mantendo-o.³³⁴

Conforme é analisada por Maria Luiza Ugarte Pinheiro, para dar unidade ao movimento local, as diversas categorias de trabalhadores urbanos decidiram que durante todo o tempo de paralisação teriam uma única entidade dirigente representando os trabalhadores, o Comitê de Operários Amazonense. O Comitê foi criado especialmente para conduzir o movimento paredista de 1919 e contou em seus quadros com representantes das mais diversas categorias envolvidas, eram eles: Eslevão Luz, Anacleto Reis, Pedro Gomes, Cursino Gama, Pedro Rufino, Angelo Severo, Sebastião Soares, Joaquim Capitão, Francisco Simões Pereira, Manoel Joaquim, Domingos Pinto Ferreira, Manuel Fernandes e Manuel Nunes Ferreira.³³⁵

No dia 13 de maio, no grupo escolar Saldanha Marinho, foi realizada reunião do Comitê de Operários Amazonenses, sob a presidência do trabalhador Nicodemos Pacheco, para debater a conjuntura local e decidir sobre os encaminhamentos do movimento. Conforme observa Marcia de Paula Leite,

As assembleias sindicais realizadas no próprio local de trabalho constituem-se, assim, em momentos fundamentais da greve, no qual se decide sobre seu término ou continuidade, assim como se organizam os grupos de trabalho

³³³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 14 de maio de 1919.

³³⁴ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 54.

³³⁵ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 172.

(comando de greve, piquetes, comitê de imprensa e divulgação, comitê de mobilização e fundo de greve) e suas atividades.³³⁶

Nessa reunião, algumas lideranças se pronunciaram. Dentre elas, estava Esclabão Luz, que, depois de uma série de considerações, propôs a expedição de um telegrama ao presidente da República e à bancada do Amazonas no Congresso Nacional informando que anunciava que os operários do Amazonas, em reunião, tinham deliberado “entregar ao vosso critério a solução imediata da lei sobre as 08 horas de trabalho, sendo solidário com o nobre gesto do operariado de todo o país”.³³⁷

Depois das considerações dos trabalhadores em Assembleia, o presidente submeteu para votação a proposta, isto é, se os operários deveriam ou não ficar em greve pacífica, enquanto não fossem satisfeitas suas exigências pelas companhias, sendo deliberada a decretação da greve no dia 13 de maio em diante, não podendo os operários das companhias Manáos Harbour, Amazonas Engineering, Manáos Tramways, Amazon River e Booth Line, comparecerem ao serviço.

Enquanto ficou deliberada a proposta, outros trabalhadores estavam mobilizando-se para paralisar os serviços. Dentre as organizações operárias, podemos destacar o Sindicato de Oficiais de Sapateiros. E assim seguiram-se os trabalhadores urbanos em Manaus porque cada categoria deslocou-se para os lugares que desempenhavam seus ofícios como forma de pressionar diretamente as direções das companhias de serviços na cidade.

Os motoristas e condutores de bondes foram muito estratégicos na mobilização de 1919, pois parar o serviço de bondes significava parar toda a cidade. Era também uma forma de anunciar que os trabalhadores estavam em greve, chegando tal informação mais rapidamente à população e às autoridades. Parar o serviço de bondes integralmente foi a primeira vitória de convencimento dos grevistas. Não ter bonde circulando significava que o conjunto de trabalhadores do tráfego de bondes havia aderido à greve pela redução da jornada de trabalho das dez horas para oito horas.

Nos dias que se seguiram, os bondes não trafegaram e outras categorias de trabalhadores foram aderindo ao movimento paredista. Os chaufferurs, os bolieiros e os carroceiros, os estivadores do Lloyd brasileiro, da Booth Line, da Manáos Harbour, da

³³⁶ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 54-55.

³³⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 14 de maio de 1919.

Amazon River e da Amazon Engineering não compareceram ao trabalho e assim ia se formando a greve geral pacífica dos trabalhadores manauaras.³³⁸

Cientes de que nacionalmente não havia uma lei que determinasse oito horas de trabalho para o operariado, sendo até aquele momento apenas um projeto em construção e articulação na Câmara Federal, os trabalhadores locais acharam que seria uma boa solução em curto prazo. Dessa forma, houve o intuito de tentar garantir tal direito em suas respectivas empresas até que se assegurasse a regulamentação das oito horas de trabalho nacionalmente.

Para tanto, essa decisão tornou-se mais desafiadora. O movimento precisava continuar forte para se chegar à conquista por companhia. Em outras palavras, em assembleia, os trabalhadores distribuíam aos presentes, à população e à imprensa o seguinte boletim, com os dizeres sobre a pauta geral dos trabalhadores:

8 horas de trabalho – O Comitê Operário do Estado do Amazonas previne aos estivadores e as classes trabalhadores em geral que não voltam ao trabalho sem uma resolução definitiva e segura das companhias inglesa Manáos Harbour, Amazon Ingeneering, Manáos Tramways e Amazon River – pela ordem! – Avante Companheiros! E vivam as 8 horas de trabalho! – A união faz a força! – O Comitê.³³⁹

Após assembleia, as autoridades presentes comprometeram-se a empregar os seus esforços junto às empresas inglesas para que se chegassem mais rapidamente a um resultado favorável as demandas dos trabalhadores, conforme pedido em assembleia pelos operários.³⁴⁰

Na manhã do dia 16 de maio de 1919, entraram em cena novamente os motoristas e condutores de bondes. Os trabalhadores combinavam como ponto de encontro as oficinas da Manáos Tramways, na Cachoeirinha, com o fim de obstar a saída dos bondes elétricos. Deslocando-se para lá também, as autoridades locais, com a finalidade de a qualquer custo garantir a normalidade do serviço de transporte na cidade.

A esse tempo ali chegavam o chefe de polícia e o delegado auxiliar, que penetraram nas oficinas da companhia, sendo recebidos pelos srs. Dr. E. B. Kirk, gerente; Pecyk Ketnor, chefe do tráfego e J. Forbes, chefe do serviço técnico, fazendo-lhes estes sentir a necessidade de dar saída aos bondes para o serviço de tráfego nas ruas da cidade.³⁴¹

³³⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 15 de maio de 1919.

³³⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 15 de maio de 1919.

³⁴⁰ *Jornal do Comércio*, Manaus, 15 de maio de 1919.

³⁴¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

Para as autoridades locais, na ausência de trabalhadores especializados para circular o bonde, eles mesmos estariam dispostos a guiar os veículos. Nesse sentido, o chefe de polícia em providência decidiu acompanhar o primeiro bonde dirigido pelo motorista Ketnor.³⁴² Nesse ínterim, os grevistas gritavam “Fora! Não pode sair!”, sendo o tráfego de bondes interrompido pelos grevistas que se colocavam à frente dos trilhos, impedindo o prosseguimento dos veículos. Na ocasião, o chefe de polícia desceu do veículo gritando em alto som que “o Brasil é um país essencialmente livre e a companhia tinha o direito de locomover os seus bondes”, afastando-se os trabalhadores dos trilhos. Após isso, desceram mais dois bondes, guiados pelos funcionários da Manáos Tramways E. B. Kirk e Forbes, chegando os carros na Praça do Comércio, onde havia grande concentração de trabalhadores grevistas. Por conseguinte, os carros foram abordados, havendo na ocasião diversas manifestações e registro de desentendimento por parte dos grevistas e dos contrários a parede na cidade.³⁴³

Mais uma vez foi convocada reunião com os interessados para debater a situação dos trabalhadores grevistas. Dessa maneira, fizeram-se presentes representantes do governo, o secretário de Estado, o chefe de polícia, dos comandantes do quarenta e cinco de caçadores e da Força Policial, bem como o gerente da Manáos Tramways E. B. Kirk e o advogado da Manáos Tramways Aristides Rocha. Além deles, foram chamados para a reunião a comissão do comitê de operários do Amazonas, composta pelos grevistas Anacleto Reis, Nicodemes Pacheco, Joaquim Capitão, Francisco Simões Pereira, Leopoldo Reguif, Januário Monteiro, Domingos Ferreira e Joaquim Souza.³⁴⁴

Depois de longas horas de articulação foi proposto aos representantes da companhia que eles acatassem a reivindicação dos grevistas, sendo aceito apenas pelo diretor E. B. Kirk da Companhia de Bondes Manáos Tramways. No entanto, o diretor levantou a questão de que tal decisão dependeria da diretoria em Londres e que eles iriam encaminhar em ofício tal solicitação, não garantindo nada.³⁴⁵ Depois do gerente da Tramways decidir se posicionar favorável a pauta dos trabalhadores, o chefe de polícia formalizou pedido ao operariado, solicitando que eles voltassem para o trabalho e que fosse restabelecido o tráfego de bondes na cidade.

³⁴² *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

³⁴³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

³⁴⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

³⁴⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

O presidente do Comitê, na mesma reunião, posicionou-se de forma que atenderia ao pedido do chefe de polícia, restabelecendo o tráfego de bondes, logo que fosse concluído o encontro, frisando que seria temporariamente, pois “o tráfego novamente seria interrompido se no dia seguinte (17 de maio) as companhias estrangeiras não resolvessem o caso da limitação do trabalho.”³⁴⁶

Tal afirmação demonstrou que os demais trabalhadores continuariam em greve geral até deliberação da assembleia. Novamente o Comitê operariado divulga boletim para a população manter-se informada das decisões dos trabalhadores da Manáos Tramways, avisando ao público que “tendo obtido solução favorável as pretensões dos motoristas e condutores, por parte da Manáos Tramways, os bonds recomeçarão o tráfego às vinte horas de hoje”.³⁴⁷

Logo que começaram a circular os bondes, reapareceram também na cidade os automóveis. É interessante pontuarmos que, quando a greve envolve muitas categorias e algumas delas têm suas demandas atendidas, é habitual que as categorias vitoriosas permaneçam solidárias as demais, muitas vezes, colocando como condição para a volta ao trabalho o atendimento das reivindicações das outras categorias.³⁴⁸

Nesse contexto, os trabalhadores da Manáos Harbour, Amazon Engineering, Booth Line e Amazon River, permaneceram em parede total, seguindo deliberação do comitê operário, enquanto não tinham suas pautas atendidas pelas diretorias.³⁴⁹

Naquele 16 de maio foram registradas algumas ocorrências, resultado de certa animosidade no meio dos grevistas. Segundo matéria veiculada no *Jornal do Comércio*, um dos casos envolveu o motorista Antônio Dias de Oliveira, que foi demitido pela direção da Manáos Tramways, ao ser apontado como um “dos principais insufladores da greve”. O caso foi relatado da seguinte forma:

Tendo ciência de que o gerente da Manáos Tramways havia demitido o motorista *Antônio Dias de Oliveira*, como um dos principais insufladores da greve, os operários dirigiram-se aquela praça, em grupos isolados e estacionaram em frente ao escritório da Companhia, onde protestaram contra o ato do gerente, exigindo que o motorista fosse readmitido, sob pena de suspensão do tráfego dos bondes.

Após um intervalo de poucos minutos, os operários romperam em novos protestos, originando-se daí uma confusão infernal, que chegou aos paroxismos da loucura.³⁵⁰

³⁴⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

³⁴⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

³⁴⁸ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 57.

³⁴⁹ Mais informações sobre as categorias dos estivadores, consultar dissertação de mestrado de PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 171.

³⁵⁰ *Jornal do Comércio*, Manaus, 17 de maio de 1919.

Em meio a toda movimentação dos motoristas e condutores, em favor da readmissão do motorista demitido, o chefe de polícia recorreu à gerência da Companhia, pedindo-lhes que reconsiderasse a admissão do motorista ao serviço, sendo atendido favoravelmente por parte da gerência, unicamente visando acabar com as manifestações dos funcionários da companhia. Nesse meio tempo das articulações, as diretorias em Londres da Manáos Harbour e da Manáos Tramways posicionavam-se negativamente ao pedido dos trabalhadores, não concordando com a solução de seus representantes em Manaus e encaminhando, no dia 19 de maio de 1919, duas portarias deliberativas informando decisão final.

Sendo assim, pela manhã do dia 20 de maio foi informado aos grevistas, por portaria do gerente da Tramways, a resposta do pedido dos representantes locais das companhias, com aval do governo do Estado, isto é, que fosse reduzido em 20% anualmente o preço do arrendamento, como condição para que as companhias adotassem o regime de oito horas, sem redução dos salários atuais.

A diretoria acaba de telegrafar comunicando não poder aceitar essa proposta, devido a diminuição das rendas da empresa e ao encarecimento do material.

Portanto, a gerência, lealmente, comunica aos seus empregados.

Primeiro – Que pagará aos mesmos os seus salários, sem diminuição durante os dias em que vigorou o acordo provisório, demonstrando assim, a sua boa-fé; Segundo – que, de hoje em diante, aceitará e porá em vigor, para os que quiserem, o dia de oito horas, com diminuição proporcional dos salários; Terceiro – que manterá também o regime antigo observado, sem alteração de horário e salários. A gerência respeitando e cumprindo as ordens da diretoria, apela para a lealdade dos seus empregados, esperando que os mesmos continuem pacificamente a trabalhar, o que os recomendará perante os seus superiores.³⁵¹

Depois de sete dias, a estação de bondes estava completamente guardada pela força policial, extinguindo-se dessa forma um dos embates mais difíceis dos trabalhadores de Manaus em defesa de seus interesses.³⁵²

O encerramento das greves é quase sempre um momento difícil. Como é raro o patronato atender ao conjunto das reivindicações e demandas dos trabalhadores, as lideranças e o conjunto de grevistas se veem constantemente confrontados com a necessidade de decidir se o movimento ainda dispõe da força e fôlego para seguir pressionando os empregadores ou se é melhor suspendê-lo, visando garantir as conquistas adquiridas até o momento.

³⁵¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 20 de maio de 1919.

³⁵² PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros*. Op. cit., p. 178.

Desse modo, foi o que aconteceu com a greve geral de 1919 em Manaus. O próprio Comitê dos Operários foi extinto no dia 20 de maio, alegando já ter cumprido seu papel na luta em defesa dos interesses dos trabalhadores, sendo, portanto, necessário encerrar a greve para que os trabalhadores não pudessem, conseqüentemente, sofrer graves penalidades pela decisão de fazer greve.

Notoriamente, como vimos até aqui, as execuções das greves variam bastante, segundo fatores como: força dos trabalhadores, a quantidade de aderentes ao movimento, a unidade da classe, a consciência de classe. Variam também de acordo com o grau de avanço da democracia em que se encontra a região e até mesmo de acordo com grupo da classe dominante que detém o poder local.³⁵³

Continuando nossa análise das paralisações dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, no dia 22 de março de 1925, os trabalhadores novamente paralisam os serviços de transporte na cidade. O diferencial dessa paralisação foi a ampla participação da categoria, em que cerca de 300 trabalhadores participaram da parede. A organização dessa greve foi pensada e estruturada pela Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores de Bondes do Amazonas e pela União Operária Amazonense.³⁵⁴

Essa parede foi deflagrada em Assembleia dos trabalhadores e realizada no dia 21 de março de 1925, na sede da União Operária Amazonense. O estopim que motivou os trabalhadores a aderir a parede foi a demissão de dois motoristas da Companhia Manáos Tramways. Essas demissões eram bastante frequentes, principalmente quando os trabalhadores tinham vínculos associativos com a organização representativa da categoria.

Além dessa questão, outra causa que motivou os trabalhadores a ir para as ruas foi a existência de um quadro de reservas da companhia. Esse quadro de reservas era recente na empresa e em certos momentos, quando trabalhadores vinculados à Sociedade Beneficente fossem demitidos, seriam facilmente substituídos rapidamente. Então, além da readmissão de dois trabalhadores na companhia, os grevistas queriam a suspensão do quadro de reservas.³⁵⁵

A Diretoria da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores, antes de decidir deflagrar a greve em assembleia, encaminhou para a direção da Manáos Tramways um memorial que continha as reivindicações dos trabalhadores, não obtendo

³⁵³ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 40.

³⁵⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

³⁵⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

resposta favorável. Então, diante dessa negativa, no entendimento dos trabalhadores, achavam-se esgotados “todos os recursos para dar uma boa solução ao caso, retirando igualmente a sua responsabilidade por tudo o que pudesse a vir registrar”³⁵⁶.

Em vista disso, eles entraram em greve pacífica, contando com a solidariedade dos colegas da companhia que desempenhava seus ofícios na Oficina da Cachoeirinha e da Luz Pública e Particular. Esses trabalhadores tinham uma pauta paralela, reivindicavam a redução da jornada de trabalho de dez horas para oito horas diárias. Unidos às forças, eles decidiram conjuntamente que não compareceriam ao trabalho.³⁵⁷

Para seguirmos com a nossa análise, é importante entender quais foram as possíveis técnicas usadas pelos trabalhadores no momento anterior à realização da greve, técnicas que indiretamente já vimos nas paredes analisadas até aqui. Mas é necessário ponderarmos como é pensado o início da greve para entendermos melhor seu desfecho.

Marcia de Paula Leite observa que a greve apresenta algumas condições fundamentais para sua eficácia. São elas principalmente a quantidade de grevistas envolvidos e a qualificação ou posição estratégica de determinados postos de trabalho, esses aspectos ajudam na concretização da greve.³⁵⁸

Cabe mencionar que uma das vantagens que os motoristas e condutores de bondes tinham é que eles estavam numa posição estratégica porque conduziam os bondes elétricos – transporte que garantia a circulação das pessoas. Portanto, parar o bonde era parar toda a cidade de Manaus. A adesão desses trabalhadores aos movimentos provocava uma paralisação quase geral do trabalho, o que poderia aumentar a eficácia da greve. Segundo Marcia de Paula Leite, a adesão é também influenciada pelo nível de emprego e facilidade de demissão, foi o que motivou uma das paredes dos trabalhadores da companhia de bondes: a existência de um quadro de reservas.

Não há dúvida de que a greve terá maiores chances de sucesso em situações de pleno emprego ou quase pleno emprego, diminuindo sua eficácia em momentos em que o desemprego é muito grande, devido a facilidade de substituição da mão-de-obra.³⁵⁹

Durante a organização das paredes, são formados grupos com finalidades bem definidas para a intensificação das mobilizações. Eles podem ser chamados de comissão ou comando da greve e podem ser responsáveis pela divulgação dos boletins para os

³⁵⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

³⁵⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

³⁵⁸ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 42-43.

³⁵⁹ *Ibid.*, p. 43.

grevistas (internamente), pela divulgação dos posicionamentos dos grevistas para a sociedade (externamente) e também pela articulação com o patronato e o Estado das reivindicações dos trabalhadores.

Os comandos de divulgação desempenham um papel fundamental na informação dos trabalhadores em greve, assim como de setores da população que são afetados pela paralisação do trabalho. Sua função é de grande importância, tendo em vista as pressões exercidas pelas autoridades públicas, divulgadas através dos órgãos de comunicação, assim como as informações falaciosas que o patronato tende a divulgar nessas ocasiões e que podem ser fatais para a continuidade da greve, se não houver uma fonte de informações ágil em que os trabalhadores possam confiar.³⁶⁰

Assim sendo, na parede de março de 1925, foi nomeada uma comissão composta dos seguintes grevistas: João Palmeira Antônio Ribeiro, Manoel Figueiredo dos Reis, Francisco Cavalcante das Neves e Vicente Bezerra da Silva, para assegurar a ordem e pacificidade da parede. Tudo o que foi decidido foi informado para o chefe de polícia e segundo informação dos grevistas a quantidade de trabalhadores que pararam o serviço elevava-se a cerca de 300 trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus.³⁶¹

Cabe ainda destacar outro importante instrumento de mobilização dos trabalhadores, chamado de piquete de greve. Embora muitos aderissem às greves de forma voluntária, era necessária uma intensificação da mobilização para garantir a unidade da categoria. Era comum a formação de piquetes “com a função de vigiar os portões das empresas buscando persuadir aqueles que estivessem dispostos a continuar trabalhando”³⁶², como também não permitir que outros funcionários da empresa ou a própria polícia assumisse o serviço de bondes em Manaus ou mesmo os próprios trabalhadores que ocasionalmente viessem a querer penetrar no local de trabalho.

Dessa maneira, o maior impacto das paralisações dos motoristas e condutores estava na paralisação do serviço de transportes. Não foi bem o que ocorreu durante os quatro dias de greve. Por mais que os trabalhadores estivessem organizados em piquetes, os bondes, embora em número reduzido, não deixaram de trafegar durante os dias de paralisação.

Eles foram conduzidos por empregados da oficina da companhia que não aderiram a parede, pelos fiscais e empregados do escritório da Manáos Tramways, sob a guarda de praças da força policial, devidamente embaladas.³⁶³

³⁶⁰ Ibid., p. 49.

³⁶¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

³⁶² LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 47.

³⁶³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

Isso se deu devido a providência imediata da direção da companhia de solicitar ação da polícia para que eles interviessem na paralisação, ordenando as necessárias medidas no sentido de manter o estabelecimento do serviço. Por fim, a companhia resolveu atender parte das reivindicações dos trabalhadores:

A reforma de disposição de seu regulamento e extinção da classe de empregados extranumerários, deixando de satisfazer o pedido de aumento de salários e da readmissão dos dois motoristas dispensados por não se acharem presentes à conferência os membros da comissão dos empregados da luz pública e particular, também grevistas.³⁶⁴

Essa parede durou quatro dias, podendo ser considerada uma greve de média duração. Enquanto os trabalhadores articulavam as pautas levantadas, o serviço de bondes continuou circulando por outros funcionários, acompanhados de praças da polícia.

Como resultado da paralisação, a companhia decidiu readmitir o motorista Leopoldo Araújo, de número vinte e um. Ela o trocou de serviço, tirando-o do tráfego de bondes e direcionando para a oficina, conforme argumentou a companhia, em virtude de seu estado de saúde, ficando os grevistas responsáveis pelo seu comparecimento no trabalho. Não quis a companhia, entretanto, readmitir o segundo trabalhador. Envolveu-se na articulação o senador Aristides Rocha, que se comprometeu a ajudar o trabalhador a conseguir um trabalho no Pará.³⁶⁵

Em meio as movimentações, os trabalhadores percebendo a grande adesão que receberam de seus pares, aproveitaram a ocasião para ampliar suas pautas, reivindicando a companhia aumento de salário e redução da jornada de trabalho. O que podemos absorver dessa mobilização é a ampla articulação que os dirigentes da Sociedade tiveram que proceder para o atendimento de suas reivindicações, tendo a greve, depois de muitas idas e vindas de proposta e contraproposta, finalmente resolução no dia 25 de março de 1925.

Outra particularidade possível de observar dessa greve é seu desfecho. Como observa Jorge Miglioli, “a grande maioria, senão a quase totalidade das greves termina com a ordem dada pelos dirigentes do movimento.”³⁶⁶ Foi assim que as mobilizações de março de 1925 foram encerradas. Depois das articulações, reuniram-se em Assembleia para decidir como terminariam a greve e, na ocasião, realizaram um balanço da parede.

³⁶⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

³⁶⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

³⁶⁶ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 59.

A greve, em geral, se encerra quando os trabalhadores julgam que foram atendidos em suas reivindicações. Não dizemos que a greve termina quando os trabalhadores têm suas reivindicações atendidas porque isso nem sempre acontece. As greves nem sempre se encerram com a conquista de todas as reivindicações. Às vezes, chega-se a um acordo entre os trabalhadores e os empregadores, cada lado cedendo em certa medida.³⁶⁷

Analisadas em termos de ganho e perda, mesmo essas greves representaram uma vitória dos trabalhadores porque foram atendidas boa parte das reivindicações levantadas. A greve de março de 1925 teve parcialmente as pautas atendidas, não sendo atendido o aumento de mil réis nos salários, sendo também negado o pedido dos empregados da oficina e da luz pública e particular sobre as oito horas de trabalho. No final, a companhia ainda lamentou que os grevistas não tivessem voltado ao serviço e declararam que “se via forçado, nessas condições, a demitir aqueles que não acatassem tal encaminhamento da empresa”. Nessa ocasião, é encerrada a greve com alguns trabalhadores entregando suas chapas por não concordar com a resolução da Manáos Tramways e outros grevistas voltando ao serviço.

Outra greve de 1925 que se tem notícia ocorreu no mês de setembro, sendo paralisado o tráfego de bondes às nove horas na cidade. Segundo é divulgado no *Jornal do Comércio*, no dia 19 de setembro de 1925:

Motivou essa anormalidade o fato de terem os motoristas e condutores largado o serviço e, incorporados, se dirigido ao gerente da Manáos Tramways a quem declararam que estavam dispostos a abandonar o serviço se a companhia persistisse em não lhes prestar certos auxílios, tais como fornecer-lhes advogados e fiança na polícia, quando exigirem as circunstâncias.³⁶⁸

Cabe destacar que nesse momento já existia a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, entidade que nasceu com o objeto de garantir o auxílio mútuo entre os trabalhadores. Acreditamos que tal iniciativa e as muitas paralisações dos trabalhadores foram as responsáveis por pressionar a companhia inglesa do serviço de bondes a garantir o direito à assistência médica e jurídica ao conjunto de trabalhadores. Até então não havia legislação que obrigasse as empresas a atender tal demanda. Os trabalhadores grevistas não tiveram sucesso das suas pautas, sendo demitidos todos os envolvidos na parede e três motoristas presos pela polícia. Em seguida, o tráfego de bondes voltou a circular com os fura-greves, recebendo apoio do pessoal do escritório e por pessoas especialmente contratadas, como forma de substituir os aderentes a greve.

³⁶⁷ Ibid., p. 59.

³⁶⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 19 de setembro de 1925.

O tráfego foi reestabelecido, sendo o serviço feito por motoristas e condutores que não aderiram a greve, pessoal do escritório e usina e por gente especialmente contratada, vendo-se em cada bonde duas praças da força policial, devidamente embaladas.³⁶⁹

Já em 1927, outra greve com características estritamente políticas é organizada pelos motoristas e condutores de bondes. O diferencial dessa greve é a duração de oito dias. Inicialmente, a pauta principal que motivou os trabalhadores a paralisar o tráfego de bondes na cidade foi a demissão de dois condutores que pertenciam a direção da Sociedade dos Motoristas e Condutores. Tratava-se dos condutores de números dezoito e cento e vinte oito, dispensados pelo chefe do tráfego.³⁷⁰

Tal decisão do chefe não agradou aos demais colegas dos trabalhadores demitidos que consideraram injusto a causa, alegando sofrerem perseguição pela escolha de se organizar na Sociedade dos trabalhadores. Assim, os trabalhadores grevistas, em atitude irrevogável mantiveram-se em parede na cidade até a volta ao trabalho dos dois condutores demitidos.

Dessa forma, durante os dias que seguiram, a direção da companhia deliberou que para garantir o funcionamento dos bondes na cidade, estaria contratando particulares habilitados, possuidores de cadernetas, “segundo deliberação tomada pela polícia, que providenciou para que tudo fosse feito sem alteração da ordem”.³⁷¹

Resultado disso, pouco a pouco alguns motoristas e condutores foram se apresentando ao serviço, sendo quase que integralmente normalizado o transporte coletivo, apesar de outros trabalhadores continuarem em greve na cidade.³⁷² Aqueles que continuaram em parede foram demitidos e substituídos por outros trabalhadores, ampliando-se a pauta de greve, como por exemplo, não mais a readmissão dos dois condutores demitidos injustamente; e sim a readmissão de todos os trabalhadores demitidos por estarem em greve.

Em suma, resolveu-se ao final a recontração do condutor número dezoito e a readmissão de metade dos grevistas, ficando a outra metade para o quadro de reserva. Sendo encaminhada pelos trabalhadores uma assembleia para discutir tal solução, tendo em vista as condições desvantajosas que se encontravam.³⁷³

³⁶⁹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 19 de setembro de 1925.

³⁷⁰ *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de maio de 1927.

³⁷¹ *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de maio de 1927.

³⁷² *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de maio de 1927.

³⁷³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 28 de maio de 1927.

Apresentadas as motivações e causas das greves de 1900, 1902, 1910, 1911, 1919, 1925 (2) e 1927, outra característica bastante presente nas greves dos trabalhadores foi a solidariedade. Essa é uma forma de movimento em que um grupo de trabalhadores expressam seu apoio a outros grupos de trabalhadores.

Segundo Marcia de Paula Leite, a greve de solidariedade “pode ser a trabalhadores de outras categorias, outras fábricas de uma mesma categoria, ou mesmo a trabalhadores de uma mesma fábrica que receberam uma punição considerada injusta.”³⁷⁴ Para o sociólogo Jorge Miglioli, as greves com essa característica têm sempre uma razão diferente da própria solidariedade.

As greves desse tipo estão sempre ligadas a uma ou mais razões de outra ordem. Implicam a existência de dois grupos de trabalhadores: um que reage (seja sob forma de greve ou não) a um estímulo original, ligado a uma razão econômica, administrativa, de condição de trabalho ou política; outro, que reage (sob forma de greve) ao estímulo de solidariedade ao primeiro grupo.³⁷⁵

No meio dos motoristas e condutores de bondes, a solidariedade dos trabalhadores de outros ofícios urbanos na cidade foi percebida nos anos de 1911, 1919, 1925 e 1927. No dia 15 de janeiro de 1911, foi enviado ao presidente da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores de Bondes um ofício da direção da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas, contendo os seguintes dizeres:

Excelentíssimo Sr. Presidente da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Em sessão de hoje desta Diretoria levo ao vosso conhecimento o nosso voto de solidariedade na causa justa que defendeis e que deveis vencer devido a vossa atitude e união em que estás tendo além disso a vossa frente, homens de valor como é o distinto advogado Dr. Souza Brazil, que deve vencer em toda a linha a reclamação justa que fazeis. – Raul Pereira Dias, 1º Secretário.³⁷⁶

Podemos considerar essa solidariedade expressa entre os trabalhadores como uma solidariedade de classe. “Entre grupos e camadas com idênticas posições no sistema social de produção, submetidos da mesma forma para a exploração de seu trabalho, dependentes de salário, com idênticas formas de vida, idênticos ideais.”³⁷⁷ Exemplarmente, podemos citar a greve de 1927, quando houve um envolvimento do conjunto de associações em prol dos interesses dos trabalhadores da Manáos Traamways Company. Conforme é publicado no dia 28 de maio de 1927, no *Jornal do Comércio*:

³⁷⁴ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 33

³⁷⁵ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 109.

³⁷⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

³⁷⁷ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 115.

O movimento grevista dos motoristas e condutores da Manáos Tramways obteve apoio de quase todas as associações de classe de Manáos. Houve uma reunião na sede provisória da Associação dos Motoristas, tendo comparecido delegados das seguintes sociedades: Associação dos Empregados no Comércio, União Beneficente dos Práticos, União dos Chauffeurs, Associação das Quatro Artes, União Beneficente dos Cigarreiros, União Operária Amazonense, União Beneficente dos Foguistas e Sindicato dos Estivadores.³⁷⁸

Podemos concluir que a prática da solidariedade é notável principalmente nos momentos de parede entre os grevistas, mas também em situações de demissões injustas, perseguições e outras possíveis circunstâncias entre os trabalhadores.

3.3. PARAR O BONDE, PARAR A CIDADE: ORGANIZAÇÃO, NEGOCIAÇÃO E AÇÃO DOS TRABALHADORES DO TRÁFEGO DE BONDES EM MANAUS

No tocante à organização das paralisações analisadas no tópico anterior, as greves de 1911, 1925 e 1927 foram comandadas pela Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores do Amazonas, a greve geral de 1919 foi organizada e comandada pelo Comitê de Operários Amazonenses e as greves de 1900, 1902, 1910 e a parede de setembro de 1925 surgiram espontaneamente, quando a decisão de parar o trabalho ocorreu imediatamente após um determinado acontecimento. É interessante analisar como nasceram as greves que não tiveram em seu comando a presença de associação dos trabalhadores diretamente envolvida nas mobilizações.

Por mais que as primeiras greves do início do século XX não tenham sido organizados pela Sociedade dos trabalhadores, “o fato de escolherem um representante para noticiar a mobilização, a empresa e a população, indicava uma organização prévia”³⁷⁹. Pelo que podemos analisar, provavelmente os trabalhadores se reuniam e decidiam se iriam aderir à greve ou não e assim que declaravam parede, já com suas pautas definidas, acreditamos ser esse o momento onde eles decidiam quem os representaria. As greves por melhores condições de trabalho, contra a perseguição do chefe do tráfego e pela readmissão dos trabalhadores, foram as principais pautas que se apresentavam mais fortemente dessas iniciativas.

Grande parte das mobilizações dos trabalhadores do tráfego de bondes contou com a participação da Sociedade dos trabalhadores, da União Operária Amazonense e da

³⁷⁸ *Jornal do Comércio*, Manaus, 28 de maio de 1927.

³⁷⁹ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 223.

própria formação do Comitê de Operários. Além das lideranças, havia participação massiva da base de trabalhadores, essa era a melhor forma de conquistar atenção da companhia e ter um rápido retorno de suas demandas. Antes de se anunciar a greve, era necessário criar condições para as negociações das pautas. Portanto, uma greve ou até mesmo a própria ameaça de greve é, por excelência, a melhor ferramenta de luta usada pelas associações para forçar o atendimento dos interesses dos trabalhadores.³⁸⁰

Depois de pontuarmos como os trabalhadores organizavam as paralisações, apontaremos agora como as ações de mobilização eram empreendidas por eles. Sendo assim, é importante entendermos que significados tinham as ações dos grevistas para eles, como também para a sociedade em geral. Dessa maneira, do conjunto de estratégias usadas pelos trabalhadores do tráfego de bondes, destacaremos as voltadas para o impedimento dos bondes de circular, o impacto que tal paralisação causava influenciava toda a cidade.

Exemplarmente, podemos destacar a atitude dos motoristas e condutores na greve de 1910 em Manaus. Reunindo-se na Praça Quinze de Novembro, em frente à estação central da Viação e Luz, intervieram contra a decisão da companhia, gritando estrondosas vaias. Além da paralisação do serviço na cidade, a formação de piquetes foi uma prática bastante presente nas paredes dos motoristas e condutores de bondes.

Igualmente no Rio de Janeiro, Paulo Cruz Terra evidencia ação específica dos trabalhadores de colocar pedras sobre os trilhos dos bondes e tentarem, ao mesmo tempo, levantar algumas delas como forma de chamar atenção da população, do patronato e do Estado para suas reivindicações. Essa prática esteve presente em quase todas as mobilizações de janeiro de 1900.

No mesmo dia, grevistas dispersos em vários pontos da cidade colocaram pedras sobre os trilhos dos bondes e tentaram levantar-se alguns destes. A estratégia de impedir a passagem dos veículos foi encontrada em praticamente todas as greves, como na de janeiro de 1900.³⁸¹

Marcelo Badaró Mattos também observou que se tratando de algumas greves no Rio de Janeiro, acompanhando os padrões de resistência operária, um dos maiores polos de mobilizações, nas décadas de 1880 a 1900, foi o dos transportes urbanos, em especial, os bondes. O autor afirma que “não seria estranho que nesse setor (de transportes)

³⁸⁰ LINDEN, Van Der Linden. *Trabalhadores do mundo*. Op. cit., p. 250.

³⁸¹ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 224-225.

irrompessem várias greves, que se transformaram em conflitos de razoáveis dimensões”³⁸².

Assim como havia reação por parte dos trabalhadores para chamar atenção, houve também reações bem elaboradas, por parte da direção das companhias, como forma de fazerem com que os bondes voltassem a circular na cidade. A estratégia mais comum empregada pela direção da companhia foi utilizar outros funcionários para conduzir os veículos, com presença massiva da força policial como forma de garantir a circulação.

No dia 23 de março de 1925, momentos depois dos motoristas e condutores deflagrarem greve pacífica na cidade, os trabalhadores não compareceram ao serviço. No entanto, isso não significou que os bondes deixaram totalmente de circular, pois, assim que chegou ao conhecimento da direção da Manáos Tramways a anúncio da paralisação dos trabalhadores, foi solicitada a intervenção da polícia para tomarem as devidas providências para garantir a circulação dos bondes.

O *Jornal do Comércio* noticiava que a ação da polícia era eficaz nas medidas empregadas para manutenção da ordem. E quem assumiu a condução dos bondes naquele momento foram os empregados da oficina da companhia que não aderiram a parede, fiscais e empregados do escritório sob a guarda de praças da força policial, devidamente embaladas.³⁸³

Outro importante exemplo que podemos considerar ocorreu na greve geral de 1919. Assim que os trabalhadores deflagraram greve, foi crescendo o número de paredistas na cidade. De forma estratégica, eles marcavam os encontros em frente às oficinas da Manáos Tramways, na Cachoeirinha, com o objeto de obstruir a saída dos veículos. No dia 16 de maio, foram surpreendidos com declarações das autoridades locais, que na falta de motoristas, eles mesmos estariam dispostos a guiar os veículos, tornando-se, porém, indispensável à ação das autoridades, segundo eles, para evitar “qualquer atentado”.³⁸⁴

Podemos considerar outras reações diretas dos trabalhadores do tráfego de bondes, dentre as quais romper calorosos protestos em frente as estações com gritos de “Fora! Não pode sair!”, bem como atravessar os trilhos dos bondes, interrompendo o tráfego nas principais curvas da cidade. Quando a condução dos bondes, em períodos de greves, vinha de fura-greves, os paredistas não deixavam partir, forçando-os a recolherem-se nas

³⁸² MATTOS, Marcelo Badaró (Org.). *Trabalhadores em greve; Polícia em guarda*. Op. cit., p. 34.

³⁸³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

³⁸⁴ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

estações. Tal medida era importante para garantir a paralisação total do serviço de transporte.

Outra considerável reação à circulação dos bondes vinha por parte dos próprios populares que em solidariedade aos grevistas, muitas vezes familiares e amigos, não permitiam que os veículos circulassem livremente. Como se registrou no *Jornal do Comércio*, de maio de 1919.

Alguns populares tentaram virar os carros sendo nisso obstados pelo coronel Luiz Marinho de Araújo, que conseguiu acalmar os ânimos e dar passagem aos bondes, os quais trafegaram dali por diante, livremente em diversas ruas da cidade, recolhendo as dez horas as oficinas da companhia.³⁸⁵

Às vezes, a estratégia das companhias de fazerem o bonde circular dava certo, outras vezes não. O que garantia a variação de resultado era a quantidade de trabalhadores mobilizados da empresa que aderiam à greve e às estratégias empreendidas por eles.

Pela ação dos grevistas foi possível verificar que eles construíram o entendimento de que, para conseguirem que suas demandas fossem ouvidas e atendidas, era necessário parar a circulação, fosse de pessoas ou de mercadorias, dependendo da abrangência da paralisação.³⁸⁶

Quando os grevistas sentiam dificuldade de paralisar totalmente o tráfego de bondes, solicitavam adesão do comércio em geral como um protesto de solidariedade a causa. Segundo Boletim publicado nos periódicos locais, os motoristas e condutores conclamavam a adesão do comércio.

Tendo em vista a resolução tomada pela companhia Manáos Tramways, fazendo, pelas primeiras horas da manhã, girar pela cidade alguns carros guiados pelos seus diretores e alguns subornados pela ação dos mesmos, o comitê solicita a adesão do comércio em geral, encerrando as portas dos seus estabelecimentos como um protesto de solidariedade a causa justa do operariado do Amazonas, causa que, como se tem notado, é simpática a população inteira. Pela ordem e pela justiça! Viva as oito horas de trabalho! Viva o Brasil! Viva o Amazonas!³⁸⁷

O peso das paralisações era inquestionável, pois parar o bonde e parar a cidade de Manaus afetava toda a população, desde aqueles que viviam nos arrabaldes de Flores até os que precisavam circular no perímetro central da cidade. Como afirmou Paulo Cruz Terra,

Se nas paralisações localizadas em uma única companhia de bonde os afetados eram os passageiros, e principalmente os donos das mesmas, nas paralisações

³⁸⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

³⁸⁶ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 226.

³⁸⁷ *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

que envolviam grande parcela dos trabalhadores do setor de transporte era a cidade como um todo que sofria as consequências.³⁸⁸

Nessas paralisações, com adesão dos motoristas e condutores de bondes, ficava evidente o impacto no cotidiano da cidade porque impediam diretamente a circulação de pessoas e esse amplo “impacto de algumas paredes indicavam que nelas as relações de poder da cidade se invertem e os trabalhadores passaram a controlar, mesmo que por algumas horas ou dias, os espaços das ruas e o movimento dos veículos.”³⁸⁹

3.3.1 NEGOCIAÇÃO COLETIVA

Em termos muito gerais, todas as ações coletivas envolvendo negociações com o empregador são uma forma de negociação coletiva. No uso comum, entretanto, o significado de negociação coletiva restringe-se as negociações empreendidas por um grupo de empregados com um ou mais empregadores, que culminam num acordo coletivo.³⁹⁰

A negociação coletiva faz parte da maioria das mobilizações dos trabalhadores, pelo menos, as empreendidas por categorias específicas, com pautas amplas, como ocorreu com os motoristas e condutores de bondes em Manaus. Ela desempenha um papel fundamental no sentido de estabelecer as normas que deverão reger as relações de trabalho entre os funcionários e o patronato e passou a existir no momento que houve ação organizada dos trabalhadores por meio do fortalecimento dos sindicatos e do exercício do direito de greve.³⁹¹

Para tanto, quando há situações em que não existe a negociação coletiva, o patronato segue o princípio da negociação individual, resolvendo pontualmente e com cada trabalhador os problemas levantados. São raras as vezes que isso acontece, no entanto, nessas circunstâncias:

O empresariado estabelece de forma arbitrária os salários e condições de trabalho de cada trabalhador em função de sua fidelidade a empresa ou seu rendimento, introduzindo a competição e fomentando o individualismo entre eles.³⁹²

³⁸⁸ TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores*. Op. cit., p. 226.

³⁸⁹ *Ibid.*, p. 227.

³⁹⁰ LINDEN, Van Der Linden. *Trabalhadores do mundo*. Op. cit., p. 275-276.

³⁹¹ LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. Op. cit., p. 68-69.

³⁹² *Ibid.*, p. 69.

Assim, a negociação coletiva surge como uma conquista dos trabalhadores organizados, sobretudo, os vinculados às associações operárias. Nesse processo, eles passaram a exigir que o patronato negociasse com o conjunto dos trabalhadores, garantindo assim à unidade de classe e grandes conquistas as demandas coletivas.

Para nosso melhor entendimento do que estamos discutindo, discorreremos sobre a greve de março de 1925, onde os trabalhadores organizados em Sociedade queriam a readmissão de dois motoristas, aumento de salário e abolição do quadro de reservas da companhia.

Para a articulação da resolução de tais reivindicações dos motoristas e condutores de bondes, envolveram-se o chefe da polícia, o gerente interino da Companhia, o advogado da Manáos Tramways, o senador Aristides Rocha e o presidente da União Operária Amazonense, acompanhado de uma comissão de grevistas.³⁹³ À vista disso, todos os presentes na reunião tinham seus interesses. Os trabalhadores queriam suas reivindicações atendidas, o Estado representado pela polícia queria mediar e solucionar o problema do tráfego de bondes e garantir a ordem na cidade, o patronato queria que os trabalhadores cumprissem seus ofícios sem reclamar, bem como a normalização do serviço de transporte.

Essa reunião do dia 23 de março de 1925 se prolongou, ficando momentaneamente nada solucionado entre as partes interessadas, visto que a companhia não quis ceder no atendimento das reivindicações dos trabalhadores. Essas articulações costumavam ser exaustivas e demoradas, principalmente para os trabalhadores.

No entanto, por mais que as articulações fossem demoradas por conta do impacto da paralisação do serviço de transporte diretamente na população, era necessário se chegar o mais rápido possível no desfecho das greves. Para o episódio da parede de 1925, seu desfecho apenas deu-se no dia seguinte, em reunião novamente, com as partes interessadas. Dessa forma, obtendo-se como resolução final a readmissão de um dos motoristas demitidos, não mais no ofício de motorista e sim como funcionário da oficina, que segundo argumento da companhia foi “em virtude de seu estado de saúde, ficando os grevistas responsáveis pelo seu comparecimento e assiduidade ao serviço, sob pena de ser novamente demitido”.³⁹⁴

Outra ponderação de resolução dessa reunião foi o envolvimento direto do senador Aristides Rocha. Ao se deparar com a negativa da companhia de readmitir o segundo

³⁹³ *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

³⁹⁴ *Jornal do Comercio*, Manaus, 24 de março de 1925.

motorista, o senador prontificou-se a lhe dar uma passagem para Belém e assumiu o compromisso de enviar uma carta ao governador do Pará, dr. Dionvsio Bentes, pedindo um emprego para o motorista Arnaldo Cruz.

De 1921 a 1930, Aristides Rocha ocupou a função de senador, mas antes de tornar-se senador, ele foi funcionário da companhia Manáos Tramways, como pudemos notar nas menções da greve de 1919. Ele era portador da carteira profissional n° 18.076 da série 15, foi admitido no dia 1° de janeiro de 1913 na qualidade de advogado da companhia, com vencimentos de 1:200\$000 réis. Era um grande estrategista, sendo o responsável por responder legalmente pelos problemas que viessem a surgir em Manaus na Companhia Tramways.

FIGURA 6
Aristides Rocha - Advogado da Manáos Tramways



Fonte: Livro de Registro dos Empregados da The Manáos Tramways.
Acervo Amazonas Energia

A companhia Manáos Tramways, nessa ocasião, resolveu também abolir o quadro de reservas e extranumerários, sendo mais uma grande conquista para os trabalhadores, sobretudo, aqueles vinculados à Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores do Amazonas. As demais pautas, como a solicitação de aumento de salário, foram negadas pela companhia, alegando que não estavam numa situação econômica satisfatória. Terminada a discussão de todas estas resoluções, os trabalhadores reuniram-se em assembleia para avaliar as propostas da companhia e assim decidirem se voltariam ao trabalho ou se continuariam em greve.³⁹⁵

³⁹⁵ *Jornal do Comércio*, Manaus 24 de março de 1925.

Nesse sentido, cabe fazermos mais algumas ponderações na resolução da greve de 1925. Primeiro a intervenção do Estado – que de forma cautelosa e pouco eficiente do ponto de vista das conquistas efetivas para os trabalhadores – demonstrou que o único interesse deles era a volta do serviço, independentemente das reivindicações dos trabalhadores.

Segundo, o patronato só cedeu a algumas demandas por conta da presença do senador Aristides Rocha, que moderadamente estava propondo diversas alternativas para encaminhar as resoluções dos trabalhadores. Por fim, os trabalhadores se colocaram estrategicamente na linha de frente das negociações, com a participação do advogado que judiciosamente assessorava as lideranças no sentido da viabilidade das reivindicações.

Cabe também destacar que a negociação coletiva assume grande importância. Por meio dela os sindicatos conseguem realizar grandes acordos que - muitas vezes - acaba por chegar até as Câmaras Municipais ou Congresso Nacional, como ocorreu com a greve geral de 1919 que tinha como principal reivindicação dos trabalhadores, a diminuição da jornada diária de trabalho para 8 horas, sem interferência nos salários.

No dia 14 de maio de 1919, reuniram-se diversos trabalhadores vinculados ao Comitê de Operários Amazonenses. Durante a reunião foi inscrito para se pronunciar o trabalhador Eslebão Luz, que depois de uma série de considerações, propôs a expedição de um telegrama ao presidente da República e à bancada amazonense no Congresso Nacional, informando a deliberação dos trabalhadores manauaras de paralisarem seus serviços e pedindo solução dos congressistas da lei sobre as oito horas de trabalho.³⁹⁶ Verificou-se assim, que a negociação coletiva nos múltiplos sentidos esteve presente ferrenhamente nas articulações dos trabalhadores manauaras, sobretudo a partir do momento que eles começaram a se organizarem em Sociedade Beneficente.

3.3.2. AÇÃO CONTRA A GREVE

Dentre os avanços e recuos das lutas dos trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus, pode-se notar presente em quase todas as paralisações o envolvimento da força policial. Segundo Marcelo Badaró Mattos,

Os estudos sobre a origem das instituições policiais contemporâneas, em diferentes cenários nacionais do Ocidente, coincidem em demonstrar que

³⁹⁶ *Jornal do Comércio*, Manaus, 14 de maio de 1919.

algumas das principais atribuições das polícias, a partir do momento em que começaram a se profissionalizar, foram o controle das formas de vida alternativas em relação ao assalariamento, assim como a vigilância sobre os instrumentos de organização, além da repressão das estratégias de luta da classe trabalhadora.³⁹⁷

Podemos afirmar que a formação de uma força policial no Brasil esteve estreitamente vinculada às preocupações de controle do Estado sobre o “mundo do trabalho”, mais especificamente sobre aquelas considerados “classes perigosas”, tal como vadios e mendigos.³⁹⁸

Para nossa análise das ações da força policial contra as greves dos motoristas e condutores e de outros meios utilizados para desmobilizá-los, classificaremos três tipos de métodos que historicamente são empregados contra as paredes: a persuasão, intimidação e violência. A aplicação de um ou outro método contra as paralisações variam dependendo de diversos fatores, dentre eles, o grau de democracia existente e a força da classe trabalhadora.³⁹⁹

Um dos meios de intimidação bastante conhecido durante as greves pela classe trabalhadora vem da intervenção direta da polícia, com auxílio das autoridades públicas, resultando muitas vezes em prisões de grevistas, sobretudo aqueles envolvidos em Sociedades Operárias e o conjunto de trabalhadores participantes nas manifestações.

Na maioria das paralisações em Manaus registramos a presença da força policial. Segundo alguns jornais, a função da polícia não era outra senão garantir a ordem pública. E isso dizia respeito ao funcionamento do tráfego de bondes. Assim que eram anunciadas as greves pacíficas na cidade, rapidamente eram deslocados para a estação de bondes uma grande quantidade de policiais, que se mantinham em constante movimento acompanhando os passos dos grevistas.

Na parede de setembro de 1925, que tinha como objetivo a solicitação de prestação da companhia Manãos Tramways a seus funcionários de certos auxílios, tais como fornecimento de advogados e fianças na polícia, resultou na prisão de três motoristas que aderiram ao movimento grevista. Ocorreu quando muitos deles resolveram entregar a gerência as suas respectivas chapas, sendo considerados a partir desse momento despedidos e três deles resolveram manifestar-se contra o chefe. Assim que "o senhor

³⁹⁷ MATTOS, Marcelo Badaró (Org.). *Trabalhadores em greve; Polícia em guarda*. Op. cit., p. 44.

³⁹⁸ *Ibid.*, p. 45.

³⁹⁹ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 64.

Forbes, chefe do tráfego, procurava restabelecer o serviço, houve troca de palavras entre o mesmo e os motoristas José da Silva, Eleutero Albano e Luís Almeida.”⁴⁰⁰

A solução da polícia para manter a ordem do tráfego de bondes foi a prisão arbitrária dos três motoristas grevistas. Depois da prisão, o serviço de bondes foi se reestabelecendo aos poucos, por motoristas e condutores que não aderiram à greve e por outros funcionários da Manáos Tramways, acompanhados de duas praças da força policial “devidamente embalada”, como o jornal fez questão de registrar.⁴⁰¹

Nesse período, os movimentos paredistas ganharam as ruas das cidades brasileiras, o que repercutiu imediatamente com o crescimento da força da polícia, que tinha nas suas funções corriqueiras prevenir e reprimir os movimentos dos trabalhadores. “O crescimento numérico das greves, gerou a necessidade de que a polícia conferisse especial atenção as manifestações operárias.”⁴⁰²

Não deve ser desprezado, também, o fato de a vigilância sobre a classe trabalhadora em formação, em especial no aspecto de suas organizações e formas de luta, ter sido uma atribuição cada vez mais enfatizada nos regulamentos policiais, desde os anos 1890.⁴⁰³

Há episódios bem significativos das greves dos motoristas e condutores de bondes que revelam um nível bastante elevado de inter-relação entre organizações, formas de ação coletiva e movimentos sociais de trabalhadores.⁴⁰⁴ Assim, nas paredes ocorridas nos anos de 1911, 1919 e 1925, fizeram-se presentes em certos momentos, episódios significativos por revelarem que a dimensão do conflito entre os trabalhadores e seus patrões assumia, em determinadas ocasiões, o formato típico dos embates dos operários.

Encarando a ação contra as greves por outro ângulo, vemos que os patrões atuam ora direta ora indiretamente contra as greves. No primeiro caso, eles próprios se encarregam da atividade antigrevista; no segundo caso, colocam as forças públicas, os órgãos de divulgação e formação a seu serviço.⁴⁰⁵

Podemos citar também alguns outros meios que são diretamente utilizados como forma de persuadir o movimento paredista e tentar assim, logo de início, desmobilizá-los, sem atender às reivindicações levantadas pelos trabalhadores. Esses meios podem ser o uso da própria imprensa local e a distribuição de boletins como forma de convencer a população a se posicionar contrário ao movimento paredista.

⁴⁰⁰ *Jornal do comercio*, 19 de setembro de 1925.

⁴⁰¹ *Jornal do Comércio*, 19 de setembro de 1925.

⁴⁰² MATTOS, Marcelo Badaró (Org.). *Trabalhadores em greve; Polícia em guarda*. Op. cit., p. 50.

⁴⁰³ *Ibid.*, p. 51.

⁴⁰⁴ *Ibid.*, p. 31.

⁴⁰⁵ MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Op. cit., p. 66.

Esses meios servem também para combater as greves de forma imediata. E não apenas de forma preventiva, mas também repressiva. E para isso empregam os recursos que mais rapidamente atingem o público: o rádio, a televisão, os jornais e as revistas.⁴⁰⁶

Esses órgãos muitas vezes não divulgam os comunicados dos grevistas que lhes são enviados, limitando-se apenas a divulgar os elementos que interessam aos patrões, tendo os trabalhadores, o seu posicionamento ignorado e atingindo-os indiretamente, como ocorreu em 1911, com o caso do chefe do tráfego Felipe Fernandes, que resultou na abertura de inquérito para avaliação de sua conduta.

Desse modo, com um discurso bem leve, o diretor E. B. Kirk, no dia 26 de janeiro, faz circular nos grandes jornais boletim que informava a população o resultado do inquérito aberto pela Manáos Tramways contra Felipe Fernandes. É interessante observar que o próprio E. B. Kirk apurou os depoimentos e definiu os rumos do caso, dando o seguinte parecer que culminou com muitas demissões.

Tendo examinado com todo cuidado as declarações de ambas as partes o Diretor não pôde achar uma queixa ou fato grave que motive a demissão de Felipe Fernandes, como também não acha motivo algum para a greve injustificável do dia 15 do corrente, tanto mais que o Diretor estava sempre ao dispor dos empregados que desejavam apresentar uma queixa, e isso de conformidade com o acordo feito entre a Companhia e os Motoristas e Condutores em maio do ano passado, oferecimento este que foi duas vezes renovado no dia de sábado, 14 do corrente mês.

A Companhia sente muito que exista qualquer desacordo entre os seus numerosos empregados, e, por deferência aos desejos dos motoristas e condutores, toma a deliberação de remover Felipe Fernandes para outra sessão, extinguindo por completo o encargo de chefe dos motoristas, visto que ao que parecem, estes não podem trabalhar sobre a autoridade de um de seus pares.

De outro lado a Companhia vai despedir alguns poucos motoristas e condutores cuja conduta não foi boa no passado e os quais são impedimento para o bom e eficiente andamento deste serviço público.⁴⁰⁷

As formas de luta, repressão e resistência aqui analisadas ajudam a compor o quadro geral das experiências dos trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus, no período compreendido de 1899 a 1930. Alguns elementos vão ao encontro com o que é defendido por Marcelo Badaró sobre as primeiras lutas de trabalhadores assalariados urbanos, no final do século XIX e início do século XX,

Existiam elos significativos e compartilhamento de experiências – de trabalho, de organização, de ação coletiva, de identidade e consciência – essenciais para uma compreensão mais ampla do processo de formação da classe trabalhadora.⁴⁰⁸

⁴⁰⁶ Ibid., p. 69.

⁴⁰⁷ *Jornal Folha do Amazonas*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

⁴⁰⁸ MATTOS, Marcelo Badaró (Org.). *Trabalhadores em greve; Polícia em guarda*. Op. cit., p. 54.

Nesse sentido, é incomensurável o significado atribuído às paralisações dos motoristas e condutores de bondes para eles e para toda a população envolvida. De todas as movimentações paredistas, cujo desfecho foi possível verificar e analisar, em umas os trabalhadores conseguiram exatamente o que pediam e em outras, a demanda foi parcialmente atendida, sendo em alguns casos as mobilizações resultando em demissões dos grevistas, com forte repressão da polícia.

As perseguições dos chefes do tráfego contra os trabalhadores, as demissões injustas, principalmente daqueles que tinham vínculo com a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, ausência de assistência médica e jurídica, péssimas condições de trabalho, aliados aos baixos salários e longas jornadas, estiveram na base de manifestações das primeiras paredes dos motoristas e condutores em Manaus. Um ponto comum de todas as ações empreendidas pelos trabalhadores dos bondes foi à presença da força policial e da direção da companhia, e as múltiplas leituras dos periódicos locais a respeito dos casos.

É interessante apontar que em outras localidades do Brasil ocorreram mobilizações de motoristas e condutores de bondes, igualmente como em Manaus. Algumas dessas paralisações coincidem com um grande aumento da organização dos movimentos sociais no Brasil e no mundo, conferindo uma dimensão conturbada à conjuntura de 1900 a 1930, tendo em vista que nesse período houve uma crescente significativa do movimento associativo no meio dos trabalhadores, período em que ocorreu o surgimento de uma imprensa operária e também formação de partidos.⁴⁰⁹

Para um melhor entendimento da atuação, organização e mobilização desses trabalhadores no país, citaremos rapidamente as greves dos motoristas e condutores de bondes que ocorreram em Fortaleza e São Paulo concomitantemente com as paredes de Manaus. Para isso, dois trabalhos foram de grande importância para construção da análise. O primeiro trabalho é de Eduardo Oliveira Parente investigando a categoria dos motoristas e condutores em Fortaleza (1917-1932) e João Marcelo Pereira dos Santos em São Paulo (1900-1935).

No Ceará, Eduardo Oliveira Parente analisou as condições de vida e trabalho, formas organizativas e lutas dos trabalhadores de bondes, entre os anos de 1917 e 1932. Durante esse período, eles realizaram cinco greves, a saber: nos anos de 1917, 1919, 1925,

⁴⁰⁹ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 25.

1929 e 1932. Alguns desses anos coincidem com os movimentos paredistas dos trabalhadores em Manaus. Cada uma dessas greves no nordeste do Brasil possuiu sua própria dinâmica e reivindicação específica, tais como: pedido de demissão do chefe do tráfego que perseguia os trabalhadores, readmissão de grevistas que foram demitidos injustamente, pedido de aumento de salário e redução da jornada de trabalho.⁴¹⁰

Em São Paulo, as ações coletivas dos trabalhadores nos anos de 1900, 1910, 1917 e 1919 e os mecanismos utilizados pela Light de São Paulo e pelo Estado contra as paredes foram analisadas por João Marcelo Pereira dos Santos. Os trabalhadores do tráfego de bondes realizaram inúmeras greves, importantes para nossa compreensão da negociação coletiva dessa categoria nacionalmente. As motivações das paredes variavam desde a insatisfação dos trabalhadores dos bondes ao regulamento da companhia, perseguição do chefe do tráfego, até contra a perseguição e demissão dos líderes operários associados em agremiações representativas da categoria. Em síntese, foram importantes para nossa reflexão das movimentações no Sudeste.⁴¹¹

Das cinco greves realizadas pelos trabalhadores da Light no Ceará, mencionaremos apenas as greves que ocorreram nos mesmos anos aos de Manaus, particularmente, as greves de 1919 e 1925. As pautas levantadas da greve de 1919 eram de caráter estritamente econômico e social, em que os trabalhadores almejavam principalmente aumento de salários e melhores condições de vida e trabalho. Segundo o historiador Eduardo Parente,

O agravamento das condições e do custo de vida na conjuntura do final da década de 1910 tornava necessário um acréscimo na pauta de requisições dos trabalhadores, para além da manutenção, sem descontos de qualquer espécie, do que já foi ganho: um aumento salarial, visando compensar as perdas sofridas com a carestia, tema constante da vida operária.⁴¹²

Depois da greve de 1919, uma nova parede em Fortaleza só ocorreria no ano de 1925. A causa imediata da greve foi a demissão do condutor José Vicente e do fiscal José Cláudio, segundo informações da companhia de bondes, foram demitidos por irregularidades apuradas no serviço. Os trabalhadores em solidariedade de classe decidiram não trabalhar enquanto seus companheiros não fossem readmitidos.

(...) Além disso, aproveitando-se da ocasião, exigiam o pessoal da Light, os 30% de aumento que ela lhes prometera quando elevou o preço das passagens.

⁴¹⁰ Ibid., p. 25.

⁴¹¹ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit.,

⁴¹² PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit. p., 23-24.

A light lhes anunciara, então, 30% de aumento; mas, dizem os seus empregados, esse aumento não ia a 30% reais, mas ficava em pouco mais de 20.⁴¹³

Eduardo Parente analisa a greve de 1925 de forma minuciosa e ressalta alguns aspectos semelhantes aos movimentos paredistas de Manaus. Primeiro, o autor ressalta que houve envolvimento da polícia, como forma de minar as mobilizações e fazer com os trabalhadores voltassem imediatamente ao trabalho; segundo, houve solidariedade de outras sociedades aos grevistas, importantes para reforçar a unidade de classe dos trabalhadores urbanos de Fortaleza.⁴¹⁴ Nas paredes dos motoristas e condutores de bondes analisadas pelo autor, há um padrão de mobilização e organização que precisa ser destacado.

Em primeiro lugar, somente trabalhadores ligados ao tráfego de bondes da Ceará Light participavam. As queixas, propostas e exigências eram, exclusivamente, deste grupo de operários (motorneiros, condutores e fiscais), que se singularizavam pela combatividade. Em segundo lugar, o tempo de greve: quatro dias, aproximadamente, em 1917; três dias em 1919; quatro dias em 1925, revelando um elevado poder de pressão, oriundo de sua posição peculiar na vida urbana e, possivelmente, da situação vantajosa da categoria dos motorneiros (guiadores de bondes com habilitação especial para o exercício da profissão) que não poderiam ser fácil e rapidamente substituídos. Em terceiro lugar, a associação, até este momento, parece desempenhar um papel, se não secundário, ao menos parcial e fragmentário do ponto de vista da organização dos trabalhadores e da direção de seus movimentos grevistas.⁴¹⁵

Já em São Paulo, João Marcelo Pereira dos Santos analisou as paredes de 1900, 1910 e 1919, que ocorreram concomitantemente com as greves de Manaus. É importante salientar que em Fortaleza e em São Paulo, houve participação dos motoristas e condutores de bondes na greve geral de 1917. Em Manaus, não encontramos registros do envolvimento da categoria de trabalhadores nas greves desse ano. Em ambas as cidades, as pautas giravam em torno de questões relacionadas ao trabalho excessivo, penas injustas das companhias, diminuição da jornada de trabalho e aumento de salários.

A primeira greve dos motoristas e condutores em São Paulo ocorreu no mês de julho, dois meses após a inauguração dos serviços de transportes urbanos na cidade.

A novidade deste protesto reside no controle da velocidade dos bondes, questão aparentemente inusitada na pequena tradição de luta e organização desses operários, demonstrando que a determinação do tempo necessário para

⁴¹³ Ibid., p. 29.

⁴¹⁴ Ibid., p. 32.

⁴¹⁵ Ibid., p. 32-33.

conclusão do trajeto, as pausas nos finais de linha, a quantidade de viagens foram marcadas por conflitos e negociações.⁴¹⁶

Geralmente as paredes dos motoristas e condutores em São Paulo tinha massiva adesão da maioria dos trabalhadores da companhia, bem como a participação da direção que fazia de tudo para impedir. A realização de uma greve gerava um forte impacto para a sociedade. Em 1910, por exemplo, houve participação de mais de 300 operários, segundo João Marcelo Pereira dos Santos, dos 113 bondes, 86 não saíram das garagens.

O estopim da greve foi a demissão dos líderes da União, mas, na realidade, os operários dos bondes estavam revoltados com a rigidez do regulamento e o excesso de cobrança dos fiscais. Lutavam contra a proibição de conversa entre o motoneiro e o condutor na plataforma dos bondes.⁴¹⁷

Como vimos em outros momentos, os anos de 1917 e 1919 foram importantes para os trabalhadores do tráfego de bondes, tendo em vista que esse período marcou a ascensão da luta por mais direitos e pela retomada das organizações dos trabalhadores. Como aponta João Marcelo dos Santos, “Em São Paulo, por exemplo, ocorreram 196 greves. Somente na greve de maio de 1919, estima-se o envolvimento de aproximadamente 45 mil trabalhadores.”⁴¹⁸

A greve geral de 1919 envolveu inúmeras categorias de trabalhadores no Brasil e no mundo. A pauta aglutinadora foi a redução da jornada de trabalho para oito horas. Além dessa pauta, outras foram importantes para a mobilização dos trabalhadores em São Paulo, como por exemplo, “descanso semanal remunerado, proibição do trabalho de menores, fim da diferenciação salarial entre homens e mulheres, salário compatível com o aumento do custo de vida, entre outras reivindicações.”⁴¹⁹

A participação dos motoristas e condutores de bondes em São Paulo na greve geral organizado no mês de maio acabou sendo sufocada pela direção da companhia, que não mediu esforços para manter seus empregados longe das movimentações.

Assim que a greve de maio de 1919 foi sufocada, as lideranças dos operários da Light se dedicaram ao trabalho organizativo. Três meses depois fundaram a liga dos trabalhadores da light e divulgaram um projeto de estatuto para ser debatido em assembleias.⁴²⁰

⁴¹⁶ SANTOS, João Marcelo Pereira. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Op. cit., p. 138.

⁴¹⁷ Ibid., p. 145.

⁴¹⁸ Ibid., p. 149.

⁴¹⁹ Ibid., p. 150.

⁴²⁰ Ibid., p. 152.

Trazer à tona a participação dos trabalhadores em associações demonstra que havia uma visível organização de classe. Em São Paulo, por exemplo, os motoristas e condutores começaram se organizando em 1903 na Sociedade Beneficente dos Empregados da Light (SBEL). Em seguida, em 1910 na União Defensora dos Empregados da Light and Power. Segundo João Marcelo Pereira dos Santos, essa agremiação tinha cerca de 600 trabalhadores associados, participando das atividades, depois em 1919, ano da greve geral, fundaram a Liga dos Trabalhadores da Light e se somaram a Federação Operária de São Paulo, tal mobilização resultou na organização no dia 22 de outubro de uma grande assembleia na Sociedade Recreativa Itália Fausta, que teve como desfecho a adesão dos trabalhadores a uma nova greve.

No Ceará, a Light iniciou suas atividades em 1913. Os trabalhadores do tráfego de bondes, assim como em São Paulo e Manaus, não deixaram de se organizar em associação. Segundo pudemos observar na pesquisa de Eduardo Oliveira Parente, a participação, embora tardia, foi importante. Os motoristas e condutores de bondes iniciaram sua participação no Centro Beneficente dos Trabalhadores da Light, que segundo aponta o historiador Parente, sofreu algumas modificações em 1927 e passou a ser chamado de Sociedade União e Progresso. Posterior a esse período, somente em 23 de novembro de 1931, os trabalhadores fundaram o Sindicato dos Operários e Trabalhadores da Light, filiado a Legião Cearense do Trabalho.⁴²¹

As greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus indicam algumas semelhanças com as experiências dos trabalhadores do tráfego de bondes de outras localidades do Brasil. Dessas semelhanças, podemos mencionar o formato das mobilizações, o poder de negociação e pressão dos trabalhadores, a adesão dos trabalhadores as paredes, o tempo de duração, a forma de intervenção da polícia e do Estado, o apoio recebido de outros trabalhadores, o grande impacto da paralisação desse serviço de transporte urbano, além das próprias condições de vida e trabalho. Juntos contextualizam o amplo espectro da formação da classe trabalhadora brasileira.

⁴²¹ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 131.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa aqui desenvolvida, sobre a articulação entre os Mundos do Trabalho e os Trabalhadores, de acordo com uma perspectiva da História Social, possibilitou fazer algumas observações. Entre elas, a importância de se apontar a existência e experiência dos novos sujeitos sociais – os motoristas e condutores de bondes, que no final do século XIX e início do século XX, estiveram presentes na cena histórica manauara.

Tentamos por meio desta pesquisa evidenciar as condições do viver urbano desse segmento, dentro e fora do ambiente em que exerciam o ofício. Buscamos analisar o processo de trabalho a que estavam submetidos e as ações voltadas para o processo associativo, pautado pela organização na Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, na União Operária Amazonense e na Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways. E buscamos também analisar as mobilizações empreendidas por eles, por meio das greves nos anos de 1900, 1902, 1910, 1911, 1919, 1925 e 1927, deslindando as questões que as motivaram.

Vimos nesse sentido que a trajetória dos motoristas e condutores de bondes tem seu início, de certa maneira, de forma simultânea a de outras categorias que surgiram em Manaus resultado do advento da modernização e expansão da economia da borracha, mas que nacionalmente e mundialmente surgem em detrimento da efervescência do movimento operário, que tomava a “questão social” um tema de interesse geral.

Houve inúmeras dificuldades que tais trabalhadores tiveram que enfrentar – como por exemplo as longas jornadas de trabalho, as multas injustas, a insalubridade, o autoritarismo da direção da companhia, seguindo as sugestões de E. P. Thompson, a respeito da “experiência da exploração”. Pode-se afirmar que essa relação “trabalhador-patrão” é mais que a soma de injustiças. É uma relação que pode ser encontrada em diferentes contextos históricos, mais amplos, relacionadas às formas correspondentes de propriedade e de poder estatal.⁴²²

Relações de trabalho, formas de organização e ação coletiva por meio das greves realizadas pelos trabalhadores do tráfego de bondes foram ao longo do texto o objeto fundamental de nosso interesse. O conjunto de greves aqui analisadas demonstrou que

⁴²² THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. vol. 1. Op. cit., p. 28.

havia claramente um ritmo de mobilização que acompanhava o compasso de outros movimentos grevistas semelhantes, tanto local quanto nacionalmente. Esses elementos, em algumas ocasiões separados para efeito de análise, não puderam ser compreendidos isoladamente, pois juntos formam uma totalidade.

A cultura política operária, neste sentido, foi sendo construída e modificada em um intrincado processo, envolvendo as lutas desenvolvidas por estes trabalhadores, gerando um rico aprendizado, em um constante esforço em prol da própria dignidade, reconhecimento social, melhor condição de vida e ampliação da cidadania.⁴²³

As lutas dos trabalhadores urbanos foram resultantes sobretudo das precárias condições de vida e trabalho dos motoristas e condutores de bondes e o exaustivo cotidiano que os exigia mais por menos. Por essas condições específicas e por condições mais amplas é que os trabalhadores perceberam que era necessário se organizar em associação e protestar na cidade.

A história vista de baixo legitima as expectativas dos sujeitos comuns. Cabe a nós aprendermos a compreendê-los, considerando seus valores e as múltiplas fontes disponíveis. Traçar o perfil desses trabalhadores e evidenciar sua participação nas atividades paredistas, sem dúvida alguma, foi um importante desafio que nos oportunizou compreender que a grande parte das conquistas dos trabalhadores de hoje é fruto da organização e tributária às lutas de trabalhadores do passado.

⁴²³ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento*. Op. cit., p. 198.

FONTES DE PESQUISA

O conjunto documental utilizado nesta pesquisa foi localizado por meio da Hemeroteca Nacional Digital, Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas (IGHA), Arquivo Público do Estado do Amazonas (APAM), Biblioteca Arthur Reis, Biblioteca Mario de Andrade, Arquivo Público Municipal, Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, Acervo Privado da Amazonas Energia e Laboratório de História da Imprensa no Amazonas (LHIA).

1. ACERVOS DIGITAIS CONSULTADOS:

Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações: <http://bdtd.ibict.br/vufind/>

Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES: <http://catalogodeteses.capes.gov.br>

Senado Federal: <http://www.senado.gov.br/>

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

2. PERIÓDICOS

Desse conjunto, destacamos os periódicos que ganharam em alguns momentos centralidade durante o processo de investigação, tendo em vista sua importância para a construção historiográfica do tema aqui analisado.

- *A Capital*, Manaus, 1917
- *A Federação*, Manaus, 1895-1902
- *Correio do Norte*, Manaus, 1906-1912
- *Diário do Amazonas*, Manaus, 1910
- *Folha do Amazonas*, Manaus, 1910-1915
- *Jornal Imparcial*, Manaus, 1918
- *Jornal do Comércio*, Manaus, 1904-1930
- *Quo Vadis?* Manaus, 1902-1904

Também utilizamos na nossa pesquisa os jornais da chamada Imprensa Operária. Esses jornais tornam-se imprescindíveis pela sua importância e pelas dimensões mais modestas que nos permitem investigar o cotidiano dos trabalhadores.

- *O Extremo Norte*, Manaus, 1920
- *Vida Operária*, Manaus, 1920
- *O Primeiro de Maio*, Manaus, 1928

3. DOCUMENTAÇÃO OPERÁRIA DIVERSA

Estatuto da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas (1910). Localizado no Diário Oficial.

Estatuto da Associação Beneficente dos empregados da Manáos Tramways (1927). Localizado no arquivo do IGHA.

Estatutos da União Operária Amazonense (1918). Localizado no Centro de Memória da Justiça do Trabalho da 11ª região do Amazonas- CEMEJ.

Relatório apresentado pelo presidente Venâncio Igrejas Lopes na sessão da Assembleia Geral, realizada em 8 de janeiro de 1928 da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos da Tramways. Localizado no arquivo do IGHA.

Livro-Registros de matrícula dos trabalhadores da Manáos Tramways (1908-1942). Localizado no acervo privado da Amazonas Energia.

4. BOLETINS E REGULAMENTOS

Revistas e Boletins da Associação Comercial do Amazonas.

Regulamento para os serviços de viação, bombeamento e luz elétrica do Estado, a que se refere o Decreto n. 656 de 22 de fevereiro de 1904.

Regulamento da Inspectoria de Veículos de Manaus, a que se refere o decreto nº 86, de 15 de setembro de 1925.

Boletim do IGHA, número 03 de Jorge de Alencar do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas (biblioteca Mário Ypiranga).

5. DOCUMENTAÇÃO OFICIAL: MENSAGENS, RELATÓRIOS, REGULAMENTOS, LEIS E DECRETOS

Códigos de Posturas do Município, Manaus, 1901 – 1920.

Diário Oficial, 1989-1930.

Lei N° 156, de 19 de agosto de 1898. Isenta do pagamento de todos os impostos municipais, a empresa de Viação Urbana e Suburbana da cidade.

Lei N° 271, de 28 de agosto de 1902. Isenta de todos os impostos municipais a Manáos Railway Company durante o prazo do contrato que firmou o governo do Estado.

Lei N° 811 de 30 de junho de 1889. Autoriza o presidente da Província a contratar uma linha de bondes na capital. Diretor Geral Severiano de Souza Coelho.

Mensagens do governo do Amazonas, 1899-1930.

Relatório do Presidente da Província do Amazonas, 1889.

Relatório da Intendência Municipal de Manáos, Manaus, 1899-1930.

Relatório apresentado pelo presidente na Assembleia Legislativa de 08 de jan de 1928.

6. RELATOS DE VIAGENS, NATURALISTAS, ENGENHEIROS, CRONISTAS E MEMORIALISTAS:

CASTRO, Mavignier. *Síntese histórica da evolução de Manaus*. Manaus. 2ª Ed. Manaus: Editora Umberto Calderaro, 1948.

MATA, João Nogueira da. *Antiquilhas Manauaras*. Manaus: Editora Umberto Calderaro, 1991.

MATA, João Nogueira da. *Amazônia: terra da promessa*. Manaus, 1979

MATTA, Alfredo da. *Geografia e Topografia Médica de Manaus*. Manaus: Typ. Renaud, 1916.

MELLO, Thiago. *Manaus, amor e memória*. Manaus: Funcomiz, 1983.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDES, Pedro Marcos Mansour. *Trabalhadores em movimento: Associativismo e Paredes de Trabalhadores em Manaus (1945-1967)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.
- ARAÚJO, Moisés Dias de. *O grito dos trabalhadores: movimento operário, reivindicações e greves na Manaus da Grande Guerra (1914-1918)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.
- BARDIN, L. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2011. *Revista Eletrônica de Educação*. São Carlos, SP: UFSCar, vol. 6, n° 1, 2012.
- BATALHA, Claudio. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. *Cadernos AEL*, Campinas, v. 06, n.10/11, p. 42-66, 1999.
- BATALHA, Claudio. Vida Associativa: por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do movimento operário. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 5, n. 08, p. 91-97, 1997.
- BATALHA, Claudio. A historiografia da classe operária no Brasil: Trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Orgs.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2017.
- BATALHA, Claudio. Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. In: BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira; FORTES, Alexandre. (Orgs.) *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004.
- BATALHA, Claudio. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- BRAGA, Genesino. *Chão e graça de Manaus*. Manaus: Ed. Fundação Cultural do Amazonas, 1975.
- BRESCIANI, Maria Stella (Org.). *Imagens da cidade: Séculos XIX e XX*. São Paulo: Marco Zero/Anpuh, 1994.
- CANDIDO, Richard Kennedy Nascimento. “*Salves Aurora do dia 1º de Maio*”: associativismo operário, gênero e cor na cidade de Manaus durante a Primeira República (1890-1930). Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em História – UFRRJ, Rio de Janeiro, 2019.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Imprensa e História do Brasil*. 2 ed. São Paulo: Contexto/Edusp, 1994.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro de belle époque*. 2 ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.

- CORD, Marcelo Marc; BATALHA, Cláudio. *Organizar e proteger: Trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (Séculos XIX e XX)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014.
- CORREA, Luiz de Miranda. *O nascimento de uma cidade (Manaus, 1890 a 1900)*. Manaus: Ed. Gov. do Estado do Amazonas, 1966.
- COSTA, Emília Viotti. *Da monarquia a república. Momentos decisivos*. São Paulo: Grijalbo, 1977.
- COSTA, Francisca Deusa Sena. *Quando viver ameaça a ordem urbana*. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo: PUC, 1987.
- CRUZ, Heloisa de Faria. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana (1890-1915)*. São Paulo: Educ/Fapesp, 2000.
- CRUZ, Heloisa de Faria. *Trabalhadores em serviços: dominação e resistência (São Paulo - 1900/1920)*. São Paulo: Marco Zero, 1990.
- CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. *Projeto História*, São Paulo, vol. 35, p. 253-270, 2007.
- CRUZ, Rafael Almeida. *Associações mutualistas e o mundo do trabalho: os trabalhadores e suas organizações no Rio de Janeiro (1861-1882)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História: Niterói, 2015.
- DAOU, Ana Maria Lima. *A cidade, o teatro e o “paiz das seringueiras”*: práticas e representações da sociedade amazonense na virada do século XIX. Tese de Doutorado em Antropologia Social do Museu Nacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1998.
- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. *A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo: 1920 -1934*. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1987.
- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. *Cotidiano de trabalhadores na República. São Paulo 1889- 1920*. Coleção Tudo é História, São Paulo: Ed. Brasiliense, 1989.
- DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do fausto: Manaus, 1880-1920*. Manaus: Valer, 1999.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no Século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1979.
- FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília (Orgs.). *O Brasil Republicano*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- FORTES, Alexandre. Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945). In: FORTES, Alexandre; NEGRO, Antônio Luigi; SILVA, Fernando Teixeira; FONTES, Paulo; COSTA, Hélio da. *Na luta por direitos: estudos recentes em História Social do Trabalho*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

- FORTES, Alexandre; BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira da (Orgs.). *Culturas de classe: Identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora UNICAMP, 2004.
- FORTES, Alexandre; LIMA, Henrique Espada; PETERSEN, Sílvia e XAVIER, Regina (Orgs.). *Cruzando fronteiras: Novos olhares sobre a História do Trabalho*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2013.
- FREIRE, José Ribamar Bessa (Coord.). *Cem anos de imprensa no Amazonas (1851-1950)*. Manaus: Editora Calderaro, 1990.
- FRESHE, Fraya. *O tempo das ruas na São Paulo de fins do Império*. São Paulo: EDUSP, 2005.
- GIANNOTTI, Vitor. *História das lutas dos trabalhadores no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007.
- GOMES, Ângela de Castro. *Burguesia e trabalho: políticas e legislação social no Brasil, 1917-1937*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Nem pátria, nem patrão! memória operária, cultura e literatura no Brasil*. 3 ed. São Paulo: UNESP, 2002.
- HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte*. São Paulo: Global, 1982.
- HOBSBAWM, Eric. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. Tradução: Waldea Barcellos e Sandra Bedran. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- HOBSBAWM, Eric. *Os trabalhadores: estudo sobre a história do operariado*. Tradução: Marina Leão T. V. de Medeiros. São Paulo: Paz e Terra, 2015.
- JESUS, Ronaldo Pereira. Associativismo no Brasil do século XIX: repertório crítico dos registros de sociedades no Conselho de Estado (1860-1889). *Lócus: Revista de História*, Juiz de Fora, v.13, n.1. 2007.
- LEITE, Marcia de Paula. *O que é greve*. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- LIMA, Alexandre Martins de. *Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947*. Belém, 2011.
- LINDEN, Marcel Van Der. *Trabalhadores do mundo: Ensaio para uma história global*. Tradução: Patrícia de Q. C. Zimbres. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2013.
- LOBO, Eulália Lahmeyer; STOTZ, Eduardo. Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário, 1880 a 1930. *Revista do Rio de Janeiro*. Niterói, n. 1, 1985.
- LONER, Beatriz Ana. *Classe operária: Mobilização e organização em Pelotas (1888-1937)*. Tese (Doutora em Sociologia). Programa de Pós-Graduação em Sociologia – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1999.
- LOPES, José Sérgio Leite (Coord.). *Cultura e identidade operária: aspectos da cultura da classe trabalhadora*. Rio de Janeiro: Marco Zero – UFRRJ, 1987.
- LUCA, Tânia Regina. *O sonho do futuro assegurado: o mutualismo em São Paulo*. São Paulo: Contexto; Brasília, DF: CNPq, 1900.
- MAGALHÃES, Soraia. *O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos*. Manaus: Editora EDUA, 2014.

- MATOS, Maria Izilda e SOLLER, Maria Angélica (Orgs). *A cidade em debate*. São Paulo: Olho d'água, 1999.
- MATTOS, Marcelo Badaró (Coord.). *Trabalhadores em greve, polícia em guarda: Greves e pressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2004.
- MATTOS, Marcelo Badaró. “As greves na trajetória da classe trabalhadora brasileira”. *Anais do GT Mundos do Trabalho / ANPUH – RS*, 2007.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Trabalhadores e sindicatos no Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- MENDES, Sylvânio Aguiar. *Entre burros e empurrões: uma história dos bondes elétricos em São Luis (1924-1966)*. Monografia, São Luiz, 2005.
- MESQUITA, Otoni M. *A belle époque manauara e sua arquitetura eclética*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Escola de Belas Artes da UFRJ, 1992.
- MESQUITA, Otoni Moreira de. *La belle vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)*. Manaus: EDUA, 2009.
- MIGLIOLI, Jorge. *Como são feitas as greves no Brasil*. Rio de Janeiro. Editora Civilização Brasileira, 1963.
- NOMELINI, Paula Christina Bin. Mutualismo em Campinas no início do século XX: possibilidades para o estudo dos trabalhadores. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 143-173, ago./dez., 2010.
- PAIÃO, Caio Guilliano de Souza. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.
- PAOLI, Maria Célia. Os trabalhadores urbanos na fala dos outros. Tempo, espaço e classe na História Operária Brasileira. In: LEITE LOPES, José Sergio. (Coord.) *Cultura e identidade operária: aspectos da cultura da classe trabalhadora*. Rio de Janeiro, UFRJ – Museu Nacional: Marco Zero, 1982.
- PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento: A trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917-1932)*. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará: Fortaleza, 2008.
- PASSOS, Daniela Oliveira Ramos dos. *Identidades e cultura das classes trabalhadoras em Belo Horizonte no início do século XX (1893-1930)*. Mariana, 2011.
- PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: mulheres, operários e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Uma outra cidade: o mundo dos excluídos no final do século XIX*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 2001.
- PESSOA, Alba Barbosa. *Infância e trabalho: dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.
- PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. Cruzando fronteiras: As pesquisas regionais e a História Operária Brasileira. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 3, nº 3, jun. 1995.
- PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Vozes operárias: Fontes para a história do proletariado amazonense (1890-1930)*. Rio de Janeiro: Gramma. 2017.

- PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: Trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiá, SP: Paco Editorial, 2017.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: Trabalho e conflito no porto de Manaus, 1899-1925*. 2ª ed. Manaus: EDUA, 2003.
- PINHEIRO, Paulo Sergio; HALL, Michael. *A classe operária no Brasil. Condições de trabalho. Relações com os empresários e o Estado*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- PINTO, Maria Inez Machado Borges. *Cotidiano e sobrevivência*. São Paulo: Edusp, 1994.
- PRAIA, Benta Litaiff. *A Crise da economia gumífera e o mundo do trabalho em Manaus (1910-1930)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.
- ROLNIK, Raquel. História urbana: história na cidade? In: *Cidade & história*, São Paulo: [s.n.], [s.d.]. p. 27-9.
- RONCAYOLO, Marcel. “Cidade”. *Enciclopédia Einaldi*. Lisboa: Imp. Nacional, 1986.
- SÁ, Jorge Franco. *Manaus: higiene, meio ambiente e segurança do trabalho na época áurea da borracha*. Manaus: EDUA, 2014.
- SAMPAIO, Jorge Henrique Maia. *Para não perder o bonde: Fortaleza e o transporte da Light nos anos 1913-1947*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Fortaleza, 2010.
- SANTOS, Dhyene Vieira dos. *Trabalho e vida urbana em Manaus: Motoristas e Condutores de Bondes, 1900-1920*. Monografia (PIBIC-UFAM). Manaus, 2015.
- SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Programa de Pós- Graduação em História: SP, 2009.
- SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e Criminalização de Práticas Populares em Manaus (1906-1917)*. Dissertação de Mestrado em História. São Paulo: PUC, 2005.
- SCOTT, James C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1º Edição, Tradução Pedro Serras Pereira. Lisboa: Letra Livre, 2013.
- SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. *Light versus Ribeiro e Pedreira: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza (1926-1929)*. Dissertação de mestrado – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História e Culturas, Fortaleza, 2012.
- SEVCENKO, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil*. República: da Belle Époque à era do rádio. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1999.
- SILVA, Eduardo. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SOUZA, Leno José Barata. *Vivência popular na imprensa Amazonense: Manaus da Borracha (1908-1917)*. Dissertação de Mestrado – PUC. São Paulo, 2005.

- STEIGLEDER, Clara Natalia. *A sociabilidade na cidade moderna: os bondes e a Porto Alegre de 1890 a 1945*. Tese de doutorado, Porto Alegre, 2016.
- TELES, Luciano Everton Costa. *A vida operária: Imprensa e Mundos do Trabalho (1920)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Amazonas, Manaus: UFAM, 2008.
- TELES, Luciano Everton Costa. *Construindo redes sociais, projetos de identidade e espaços políticos: a imprensa operária no Amazonas (1890-1928)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História: Porto Alegre, 2018.
- TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-Graduação em História: Rio de Janeiro, 2012.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. 3 vols. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
- VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo et al. A imprensa como fonte para a pesquisa histórica. *Projeto história*, n° 3, São Paulo, Educ, 1984.
- VIEIRA PINTO, Álvaro. *Por que os ricos não fazem greve?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1962.
- VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. O estudo do mutualismo: algumas considerações historiográficas e metodológicas. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n.4, agosto-dezembro de 2010.
- WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.
- WITTMANN, Maria Cristina Gonçalves. *Trilhos urbanos*. Monografia, Pelotas, 2006.
- ZICMAN, Renée Barata. História através da imprensa: algumas considerações metodológicas. *Projeto história*, n° 4, São Paulo, Educ, 1985.

ANEXOS

ANEXO 1

DADOS GERAIS DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS (1908-1930).⁴²⁴

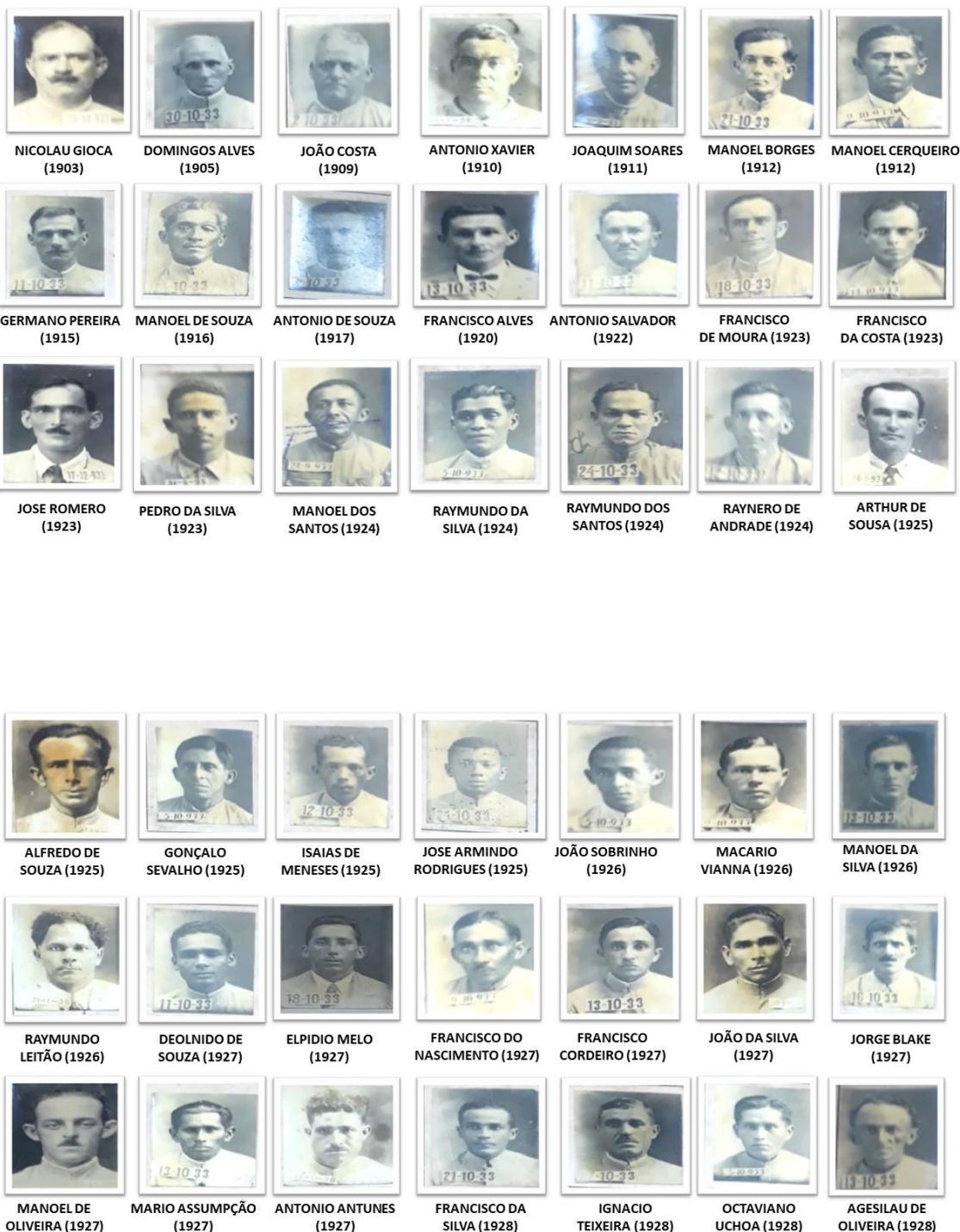
Nº	NOME	PROFISSÃO	ADMISSÃO	LIVRO
01	Laurindo da Silva Paulo	Chefe do tráfego	25 de maio de 1900	01
02	Manoel Emygdio Borges	Condutor	16 de agosto de 1930	01
03	Affonso Marques de Souza	Condutor	22 de janeiro de 1925	01
04	Benedito Guedes dos Santos	Motorista	31 de dezembro de 1930	02
05	Domingos Alves	Motorista	30 de novembro de 1905	03
06	Antonio Las Salvador	Motorista	22 de julho de 1922	03
07	Raymundo Bezerra da Silva	Motorista	30 de janeiro de 1924	03
08	João Costa	Motorista	06 de novembro de 1909	03
09	Raymundo Sodré do Nascimento	Motorista	17 de agosto de 1929	03
10	Arthur Bezerra de Souza	Condutor	27 de janeiro de 1925	03
11	Francisco Alves da Silva	Condutor	24 de janeiro de 1928	03
12	Octaviano de Souza Uchoa	Condutor	16 de maio de 1928	03
13	Deolindo Ferreira de Souza	Condutor	12 de novembro de 1927	03
14	Antonio Francisco de Souza	Motorista	01 de outubro de 1917	03
15	Francisco Antonio da Silva	Motorista	18 de abril de 1904	03
16	Germano Pereira	Motorista	19 de setembro de 1915	03
17	Firmino Marques	Motorista	17 de novembro de 1910	03
18	Arthur Farias	Motorista	23 de julho de 1912	03
19	Antonio Xavier	Motorista	18 de junho de 1910	03
20	Ignacio Teixeira	Motorista	07 de agosto de 1928	03
21	Raymundo Nonato Ferreira	Motorista	16 de novembro de 1929	03
22	Gonçalo Benigno Sevalho	Motorista	03 de dezembro de 1925	03
23	Mario Assumpção	Motorista	13 de dezembro de 1927	03
24	Jorge Blacke (Velaxio)	Motorista	23 de junho de 1927	03
25	José Lopes	Motorista	09 de fevereiro de 1929	03
26	Isaias Martins de Menezes	Motorista	13 de abril de 1925	03
27	José Armindo Rodrigues	Motorista	02 de novembro de 1925	03
28	Manoel Lopes da Silva	Motorista	16 de setembro de 1926	03
29	Lourenço Gonçalves de Souza	Motorista	01 de fevereiro de 1925	03
20	Antonio Antunes	Motorista	03 de março de 1927	03
31	Raymundo Barbosa Leitão	Motorista	03 de agosto de 1926	03
32	Manoel Pinto de Souza	Motorista	22 de outubro de 1916	03
33	Francisco Odorico dos Santos	Motorista	10 de março de 1930	04
34	Francisco Calheiros do Nascimento	Motorista	05 de julho de 1927	04
35	Antonio Teixeira	Motorista	10 de fevereiro de 1929	04
36	Aponiano de O. Pantoja	Motorista	21 de fevereiro de 1930	04

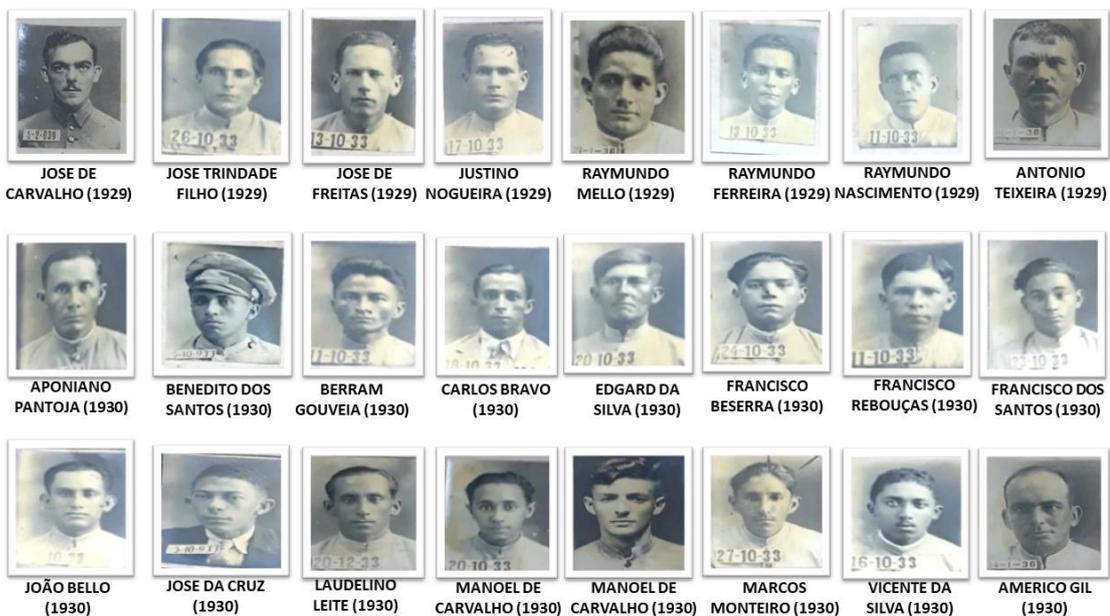
⁴²⁴ As informações referentes aos motoristas e condutores de bondes da empresa vão até o ano de 1944. Por força do recorte adotado nesta pesquisa, incluímos aqui apenas os relacionados ao período.

37	João Pereira da Silva	Motorista	01 de julho de 1927	04
38	Francisco Ferreira de Moura	Motorista	04 de dezembro de 1923	04
39	Justino Nogueira	Motorista	24 de fevereiro de 1929	04
40	Marcos Monteiro (pag.14)	Motorista	22 de abril de 1930	04
41	Raymundo de Souza Mello	Motorista	28 de junho de 1929	04
42	Manoel Antonio Borges	Condutor	25 de setembro de 1912	04
43	Nicolau Giora (ou Gioca)	Condutor	05 de julho de 1903	04
44	Manoel Jorge Cerqueira	Condutor	06 de agosto de 1912	04
45	Pedro Verissimo da Silva	Condutor	30 de novembro de 1923	04
46	Alfredo Marques de Souza	Condutor	10 de junho de 1925	04
47	Raymundo Izidio dos Santos	Condutor	24 de dezembro de 1924	04
48	José Tibúrcio de Freitas	Condutor	24 de janeiro de 1929	04
49	Manoel Severino dos Santos	Condutor	27 de março de 1924	04
50	Francisco Lopes da Costa	Motorista	31 de agosto de 1923	04
51	Raynero Cardoso de Andrade	Condutor	25 de junho de 1924	04
52	Vicente Pereira da Silva	Condutor	13 de outubro de 1930	04
53	Edgard Pereira da Silva	Condutor	16 de maio de 1930	04
54	Laudelino Baptista Leite	Motorista	30 de abril de 1930	04
55	Manoel Maua de Oliveira	Condutor	14 de julho de 1927	04
56	Macário Rodrigues Vianna	Motorista	06 de outubro de 1926	04
57	Berram Francisco Gouveia	Motorista	13 de dezembro de 1930	04
58	Agesilau Paixão de Oliveira	Condutor	09 de janeiro de 1928	04
59	João Ribeiro Bello	Condutor	16 de outubro de 1930	04
60	Pedro Alves da Luz	Condutor	30 de setembro de 1930	04
61	Francisco Jose Rebouças	Condutor	19 de dezembro de 1930	04
62	João Boanerges Ferreira Sobrinho	Condutor	03 de abril de 1926	04
63	Francisco Farias Alves	Condutor	13 de setembro de 1920	04
64	Carlos Lopes Bravo	Motorista	22 de dezembro de 1930	04
65	Manoel Pinheiro de Carvalho	Condutor	28 de março de 1930	04
66	Virgílio da Silva Mattos	Condutor	16 de novembro de 1927	04
67	José Gama da Luz	Condutor	11 de dezembro de 1930	04
68	Francisco Gonçalves Cordeiro	Condutor	23 de maio de 1927	04
69	José Vidal Romero	Motorista	11 de julho de 1923	04
70	Francisco Bezerra dos Santos	Condutor	28 de março de 1930	04
71	José Nunes Trindade Filho	Condutor 61	25 de outubro de 1929	04
72	João Manoel das Neves	Condutor 29	20 de dezembro de 1930	04
73	Joaquim Dias Soares	Condutor	1 de maio de 1911	04
74	Manoel Rocha Carvalho	Condutor 50	13 de novembro de 1930	05
75	Américo Gil	Motorista 6	20 de dezembro de 1930	05
76	Antonio Teixeira	Motorista 50	09 de Janeiro de 1929	05
77	Elpidio Bandeira Mello	Motorista 8	10 de maio de 1927	05
78	Ignacio Baptista da Silva	Condutor	12 de fevereiro de 1923	05

Fonte: Dados foram organizados pela autora, a partir dos registros constantes no Acervo da Amazonas Energia.

ANEXO 2
 FOTOGRAFIAS DOS MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES DA
MANÁOS TRAMWAYS AND LIGHT COMPANY (1908-1930).





Fonte: Organizado pela autora a partir dos livros-registros da empresa, constantes do Acervo da Amazonas Energia.