

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM
PRO REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

**TRABALHO & VIDA URBANA EM MANAUS: MOTORISTAS E
CONDUTORES DE BONDES, 1900-1920.**

Bolsista: Dhyene Vieira dos Santos - CNPq

MANAUS-AMAZONAS

2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM
PRO REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

RELATÓRIO FINAL

PIB – H 14/2015

TRABALHO & VIDA URBANA EM MANAUS: MOTORISTAS E
CONDUTORES DE BONDES, 1900-1920.

Bolsista: Dhyene Vieira dos Santos

Orientadora: Prof^a Dr^a Maria Luiza Ugarte Pinheiro

MANAUS-AMAZONAS
2015

RESUMO

Trabalho & Vida Urbana em Manaus: Motoristas e Condutores de Bondes, 1900-1920.

O intuito desta pesquisa foi iluminar um pouco mais a temática do trabalho urbano em Manaus a partir da investigação sobre o trabalho e vida urbana em Manaus dos Motoristas e Condutores de bondes, 1900-1920. Foi nosso interesse analisar as múltiplas dimensões do universo desses trabalhadores, inventariar e analisar indicadores relacionados com as condições específicas do viver urbano, analisar o processo de trabalho a que estavam submetidos esses trabalhadores, e, por fim, localizar as ações voltadas para o processo associativo. As fontes utilizadas foram os registros oriundos dos periódicos do início do século XX (jornais operários e jornais de grande circulação), relatórios de presidentes de província e governadores de estado, álbuns, etc.

Apoio: CNPq

SUMÁRIO

1	Introdução	06
2	Fundamentação Teórica	08
3	Desenvolvimento	10
	3.1. A cidade e os bondes	10
	3.2. Motoristas e Condutores de Bondes	16
	3.3. Organizando a Classe	20
4	Conclusões	26
4	Referências	28
5	Fontes	30
7	Cronograma	31

TRABALHO & VIDA URBANA EM MANAUS: MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES, 1900-1920.

1. INTRODUÇÃO

Ao fazer uma análise do trabalho e vida urbana dos motoristas e condutores de bondes na cidade de Manaus, 1900-1920, nos permitiu ter acesso a importantes conhecimentos do cotidiano desses trabalhadores que foram fundamentais para a construção da Manaus do período estudado. (DAOU, 1998: 173)

O recorte estudado aborda um momento de transformações marcantes. Maria Luiza Ugarte Pinheiro, em seu livro *A Cidade Sobre os Ombros: Trabalho e Conflito no Porto de Manaus (1899-1925)* afirma que esse período permitia acompanhar a composição, os dilemas e dinâmica da categoria a qual ela investigou (estivadores), no espaço urbano manauara, “em três conjunturas econômicas diferenciadas: o início da arrecadação extrativista (+ ou - 1890), seu apogeu (1910-1911) e sua acelerada decadência nos anos 20” (PINHEIRO, 1999: 08).

Em meio a uma série de mudanças presenciadas pela cidade no início do século XX, nos perguntamos: quem eram afinal os motoristas e condutores de bondes? Com essa pergunta norteamos a pesquisa em busca de concretizar alguns objetivos, dentre eles investigar e analisar o cotidiano desses trabalhadores na cidade, inventariando e analisando os indicadores relacionados com as condições específicas do viver urbano, analisando o processo de trabalho a que estão submetidos e sobre a organização deles enquanto sindicato.

Dividimos o relatório em três capítulos, (1) **A cidade e os bondes**, onde explanamos profundamente o contexto da cidade, suas transformações e o processo de implantação dos bondes em Manaus; (2) **Motoristas e Condutores de bondes**, onde aprofundamos a investigação do cotidiano desses trabalhadores, traçando as principais atividades do dia a dia; e por fim, (3) **organizando a classe**, onde abordamos sobre a organização deles enquanto Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores de Bondes e ampliamos para a análise de como eles eram vistos pelos jornais operários e jornais de grande circulação.

Resgatar a história desses trabalhadores é dar voz para uma classe que contribuiu com o deslocamento dos moradores da cidade de Manaus e ajudou a construir a Manaus da chamada *Belle Époque*.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Afinal, Como era a cidade de Manaus no início do século XX?

Dando continuidade a fundamentação teórica já apresentada no relatório parcial desta pesquisa, demos continuidade as leituras de nossa bibliografia para melhor compreensão do objeto investigado. Assim, incorporamos também a escrita de Edinea Mascarenhas Dias, em seu livro *A Ilusão do Fausto, Manaus 1890-1920*, quando se refere a contextualização da cidade de Manaus, dá sua contribuição no que se refere ao debate sobre a modernidade manauara, mostrando que a cidade falada pela historiografia regional mais conservadora, só mostrou o fausto

“A Manaus que essa historiografia nos deixou é a Manaus dos coronéis da borracha, da luz elétrica, da Avenida Eduardo Ribeiro e da Rua Municipal: cidade que surgiu no meio da selva por encantamento, despertando surpresa e admiração naqueles que aqui chegavam. Bondes elétricos, teatro, porto moderno, magazines, praças, jardins e suntuosos palacetes faziam parte do cenário urbano.” (DIAS, 2007, p.17)

Ainda para entender e reconstituir o contexto da cidade, ampliamos nossas leituras para alguns artigos científicos que nos possibilitou melhor compreensão a respeito das tensões existentes no período da Belle Époque manauara, como é o caso dos artigos de Paulo Marreiro dos Santos Júnior, apresentado no XXVII Simpósio Nacional de História em Natal – RN nos dias 22 a 26 de julho de 2013 (ANPUH), *Manaus da Belle Époque: tensões entre culturas, ideias e espaços sociais*, a qual enfatiza que a cidade no período estudado passou por um processo de remodelação e com isso veio acompanhada de novos olhares “A Belle Époque manauara passou a ser representada por segmentos da sociedade local como a Manaus ‘moderna e civilizada’”. (JUNIOR, 2013, p.02) e *a Imposição da Modernidade*, publicado no Cadernos de Pesquisa do CDHIS – n. 36/37 – ano 20 – p.119-131 -2007, que trata da questão acerca das estratégias de sobrevivência e o cotidiano dos populares, apresenta também algumas transformações vista pela cidade, seja no âmbito arquitetônico, como também nas questões voltadas para a economia. Ambos os artigos, nos ajudou a entender a importância de travar o debate acerca da modernização, não somente relacionado às questões estruturais, mas, também relacionados a paisagem natural, comércio, navegação e o desenvolvimento acelerado da imigração.

“O período de remodelação de Manaus trouxe novos olhares sobre a cidade, uma redefinição da identidade e representações diferenciadas dos outros espaços por parte de seus próprios habitantes, especialmente suas autoridades e elites. A Belle Époque manauara passou a ser representada por segmentos da sociedade local como a Manaus “moderna e civilizada”. (JUNIOR, 2007, p.120)

Partindo para a questão do transporte em si, instrumento de trabalho dos motoristas e condutores de bondes, Soraia Pereira Magalhães, em seu livro *O transporte Coletivo Urbano de Manaus: Bondes, ônibus de madeira e metálicos*, nos permite “compreender a mobilidade urbana da cidade de Manaus no final do século XIX, em que o uso do transporte público era privilégio de poucos.” (MAGALHÃES, 2014, p.17)

Os bondes foram introduzidos em 1896, no então governo de Eduardo Gonçalves Vieira e funcionou até 1954, quando passou a ter alguns problemas por conta da luz elétrica, com o aumento da população precisou-se pensar novos meios de transporte para atender as necessidades da cidade. Soraia nos conta uma história detalhada de como os bondes foram fundamentais para resolver as dificuldades geradas pela distância. Hoje pode-se considerar que os bondes foram símbolos da modernização vista por Manaus, diferente de outros estados brasileiros, a Paris dos Trópicos não chegou a ver os bondes puxados a carroças e sim elétricos.

Pode-se mencionar dois artigos que traduzem bem o funcionamento dos bondes na cidade de Manaus; 1º artigo do Marcio Silveira Nascimento, *Memória da cidade: viagens pelos trilhos, o bonde modificando a paisagem amazônica, no período da Belle Époque*, e 2º artigo do doutor José Aldemir de Oliveira e da Soraia Magalhães, *circulação na Manaus da Belle Époque: Modernização e Exclusão*, abordam a relação dos trilhos com a cidade e as profundas transformações no espaço, com sua implantação foi-se possível verificar uma mudança estrutural notória e de intensa urbanização em Manaus, a partir dos jornais diários e documentos oficiais, esses trabalhos nos ajudam pensar a implantação do novo serviço de bondes, para além de significar um avanço rumo a modernização, por outro lado era evidente a exclusão de parte da população desse serviço.

3.1. A CIDADE E OS BONDES



Figura 1 - Foto do pesquisador norte-americano Allen Morrison, de New York/EUA (Início do século XX) Um bonde circula pela av. Eduardo Ribeiro, em direção ao Mercado e ao Cais.

Manaus no recorte investigado, passou por uma série de transformações. A cidade viveu seu primeiro grande surto de urbanização em 1890, pela economia agrária extrativista-exportadora. (DIAS, 2007, p.28) Os governantes desse período tinham grandes interesses, priorizaram o centro tornando-o sua principal área de investimento (COSTA, 2014, p.130) e passaram a ter como objetivo maior a modernização e o embelezamento da cidade que consequentemente os ligaram ao capital financeiro internacional. “A modernidade traria um novo estilo de vida e grandes transformações, não só materiais, como também espirituais e culturais.” (DIAS, 2007, p.28)

Essa ideia de modernidade já vinha sendo construída há algum tempo pelos viajantes, e o que tudo indica, os mesmos deixaram grandes contribuições para o Amazonas.

A modernidade em Manaus não só substituiu a madeira pelo ferro, o barco pela alvenaria, a palha pela telha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração. É a modernidade que chega ao porto de lenha, com sua visão transformadora, arrasando o atraso e feio, e construindo o moderno e belo. (DIAS, 2007, p.29)

Manaus **de 1900 a 1910** viveu uma conjuntura de expansão da economia gumífera bastante evidente, de muitos avanços, de espelhamento da “Paris dos Trópicos” e de muita propaganda para atrair ao Amazonas, estrangeiros selecionados. Com o processo de modernização, a cidade passou a ter códigos de posturas mais rigorosos que serviam como forma de disciplinamento de hábitos dos moradores da cidade, ajudando assim a cumprir os desejos do governo:

“(...) o disciplinamento de hábitos, como, por exemplo, o uso de vasos sanitários, o asseio do espaço doméstico e o recolhimento de lixo. Os espaços de moradia marcam não só uma presença como também uma vivência diuturna de seus usuários externada por seus hábitos de morar/viver.” (COSTA, 2014, p.151)

Já nos anos **de 1911 a 1920** Manaus viveu um período de decadência e crise, marcado por muitas greves e paralisações de trabalhadores. Que reivindicavam pautas fundamentais para a garantia dos seus direitos. Em meio à crise, a cidade se ampliou e com isso, certos bairros já não faziam parte do planejamento do poder público “que priorizou a direção norte nas reformas urbanas do auge da economia gumífera. O processo que as constituiu não foi norteado essencialmente pelos caminhos dos bondes ou pelas estradas de ferro ali inexistentes.” (COSTA, 2014, p.167)

Dentro desse cenário, palco de muitas transformações, existia uma classe pouco visada, mas, que muito contribuiu com o crescimento, a classe dos trabalhadores urbanos, que vivenciou as reformas urbanas implementadas na cidade:

As reformas urbanas foram implementadas pela necessidade de adequar o espaço a nova demanda populacional e ainda pelo papel de entreposto que assumiu na economia gumífera. No entanto, a maior parte delas beneficiou a elite cidadina. As praças, o ajardinamento e as grandes avenidas tinham como função social trazer para a dimensão pública um setor elitizado da população.(COSTA, 2014, p.124)

Partindo para o objeto de estudo da pesquisa, a classe dos motoristas e condutores de bondes passou a existir, com o surgimento do seu instrumento de trabalho, o novo transporte coletivo urbano, que afinal, “sempre foi fator de incentivo e extensão da população aos subúrbios, significando ocupação de novas áreas e, conseqüentemente, expandindo a malha urbana.” (COSTA, 2014, p.169)

Com isso, a cidade assumiu nova configuração, e segundo a historiadora Deusa Costa, o universo do trabalho se expandiu em boa medida pela incorporação de imigrantes nacionais e da contratação de trabalhadores especializados, em geral, estrangeiros.

Os bondes elétricos representavam os padrões de modernidade (MAGALHÃES, 2014, p.31), diferente de outros estados brasileiros, Manaus não chegou a ver os bondes puxados a carroças, foi simplesmente a 3ª cidade brasileira a instalar os bondes elétricos. Segundo Jorge Franco de Sá, em seu livro *Manaus: higiene, meio ambiente e segurança do trabalho na época áurea da borracha*, afirma que em setembro de 1894 (lei N.º79)

“Autorizava o Governo do Estado a contratar, mediante concorrência, a construção de linha de bonde com tração animal ou elétrica, para serviço de locomoção pública na cidade e nos bairros.” (SA, 2012, p.91)

Com a aprovação do governo, abriu-se licitação para empresas que gostariam de construir os trilhos dos bondes. Os primeiros bondes circularam de maneira provisória – através das locomotivas de tração a vapor, implantados pelo engenheiro Frank Hirst Heblethwaite, somente em 1899 que os bondes elétricos começaram a circular. (MAGALHÃES, 2014, p.35)

A empresa que venceu a licitação da Superintendência Municipal passou a dirigir os bondes elétricos em Manaus até 1907 foi a Manáos Railway Company (assumiu em 1898), depois com a falência, a empresa Manáos Tramways Company assumiu o comando (até 1954), muitos foram os fatores que contribuíram com a falência, dentre eles o grande número de reclamações da sociedade publicados nos jornais de grande circulação do período, a exemplo disso, o Jornal A Federação, em 1900 publicou um caso que comprova a imprudência do motorista da empresa Railway Company, com o título Desastre Lamentável:

"Ontem, a uma hora e quarenta minutos da tarde, na primeira ponte da Cachoeirinha, ocorreu um lamentável desastre. O bonde elétrico n.52 de que é motorneiro o súbdito português Vicente Correa Braga, passando em uma carreira vertiginosa. Apanhou o menor Evaristo Rodrigues Soares, de Cinco anos de idade, deitando-o por terra e esmagando-lhe completamente as pernas.

Não sabemos se o acidente foi devido à imprudência do motorista. O que podemos garantir é que o bonde trazia uma carreira DESCONMENTAL do

que só a alguns metros do lugar em que ocorreu o triste acontecimento, é que pode ser travado o veículo. (...)” (Jornal A Federação / quarta-feira / 14 de novembro de 1900)

A empresa que dirigia os bondes era isenta dos impostos, segundo a Lei N.º271, de vinte e oito de agosto de 1902

“Isenta de todos os impostos a Manáos Railway, durante o prazo de contrato que firmou com o governo do Estado. A Manáos Railway fazia o fornecimento de água da cidade. Geralmente as empresas que executavam os serviços de concessão ganhavam o direito de não pagar impostos.” (SÁ, 2012, p.160)

O transporte coletivo – bondes elétricos, no início do século XX, funcionava intensamente no perímetro urbano, e com a ampliação da cidade na crise, o transporte foi acompanhando a expansão para as áreas periféricas. Inicialmente, (1895) a rota dos bondes (cinco linhas) se limitava a alguns lugares (movidos a vapor), como mostra a figura abaixo: (1) para cima. Av. Constantino Nery para uma nova “colônia” residencial e (2) uma volta paralela ao norte do Cemitério de São João Batista.

As linhas de tráfego dos bondes eram: Flores, com 24 viagens diárias; Plano Inclinado, com 39 viagens diárias; Cachoeirinha, com 67 viagens diárias; Circular, com 16 viagens diárias, e a linha da Saudade com 53 viagens diárias. O preço das viagens era de 200 réis.

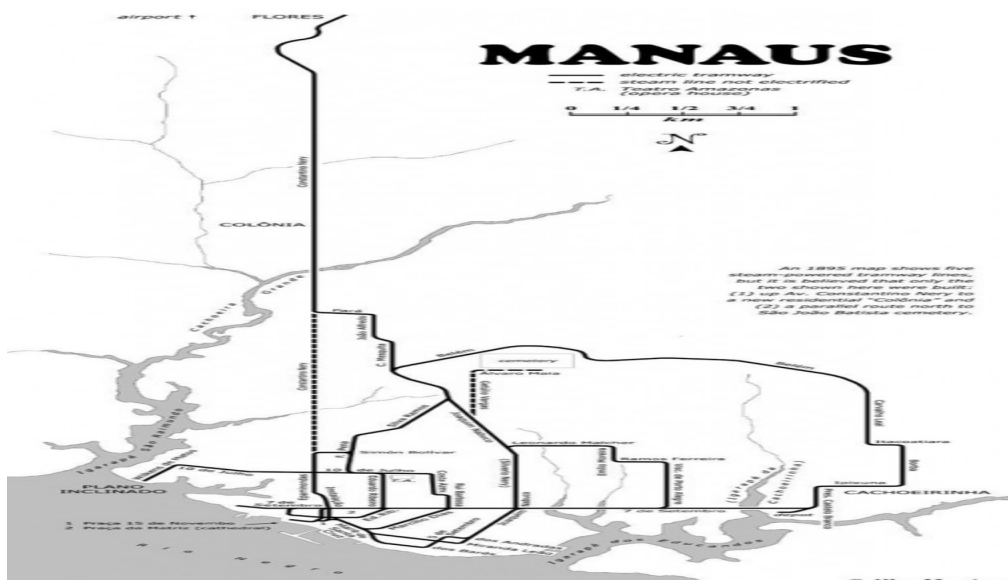


Figura 2- Mapa com as rotas dos bondes (1895)



Figura 3- Bilhete (bonde) passagem do Serviços Elétricos do Estado, 1956. Fonte: Livro: "Manaus, Amor e Memória" de Thiago de Mello.

“Veja o que a iconografia cartográfica representou como cidade: apenas o que as leis municipais definiam como perímetro urbano, marcado pela presença do bonde. O subúrbio de Flores apenas se anuncia. Os bairros de Suburbano de São Raimundo, Constantinópolis e Colônia Oliveira Machado não eram beneficiados por esse serviço de viação urbana, sendo seu transporte feito, basicamente, por catraias. No Mapa, esses espaços foram traduzidos pelas matas verdes, a floresta, elemento da natureza representado pelo cartografo iconograficamente para acentuar a relação binária floresta, lugar da barbárie, e enfatizar a cidade representada pelas linhas de bonde, lugar da civilização.” (Deusa Costa, 2014, p.168)



Figura 4- Acervo de 1906. Museu Amazônico

Sobre os serviços prestados pelas empresas Manáos Railway (1898-1907) e Manáos Tramways (1908-1954), eram cobrados nos jornais de grande circulação e pela população, sendo retratados como serviços de péssima qualidade, não conseguiam atender a demanda e nem garantir qualidade, os funcionários eram mal educados e

recebiam duras críticas advinda até mesmo do próprio governador Fileto Pires (MAGALHÃES, 2014, p.41)

A exemplo dessas reclamações, O Jornal Correio do Norte (órgão do partido revisionista do Estado do Amazonas), no sábado, 1 de janeiro de 1910, publica a seguinte matéria: O serviço de bondes

“Cada vez mais se manifesta o abuso da companhia que explora o serviço nesta cidade. Esse serviço é uma lastima. A espera o quase secular: ninguém pode contar com o horário dos bondes e o cidadão que tem pressa resolve ir a pé porque o bonde aparece de meia em meia hora. Onde estamos? Não há mais lei? Não há mais contrato?”

Será possível que esse inqualificável abuso da Manáos Tramways & Light Company Limited continue? E por que continua? Não argumentamos ainda. Esperamos as providencias, para depois darmos a nossa opinião franca em beneficio do povo d'esta terra, sacrificado por essa companhia que ainda é um produto infeliz da comandita Nery e Affonso, os dois fatores principais da infelicidade do Amazonas.” (Jornal Correio do Norte, sábado, Manaus, 01 de janeiro de 1910)

Oito anos depois, o Jornal Imparcial do Dr. Antonino Correa, publica na segunda-feira, 04 de fevereiro de 1918 uma matéria sobre os serviços da empresa Tramways:

“O serviço de bondes desta capital continua a ser o pior possível. A companhia arrendatária persiste em servir o público desleixadamente, indiferente às reclamações publicadas, diariamente nos jornais. Os carros continuam a trafegar, nas ruas mais centrais e movimentadas com toda velocidade em risco de se produzir um desastre semelhante ao que vitimou, há dias uma desventurada criança a rua da Instalação.

Ainda, hoje, há meia hora, o bonde n.4 que fazia a linha da “saude” quando subiu a avenida Ed. Ribeiro em disparada, não atendeu o sinal de diversas pessoas que estacionavam no poste deparado, localizado no cruzamento daquela avenida com a Rua Saldanha Marinho.

Urge que o fiscal do governo junto a Manáos Tramways force essa companhia a cumprir as cláusulas do seu contrato.” (Jornal Imparcial, Manaus – segunda-feira, 4 de Fevereiro de 1918)

Observa-se que apesar das datas serem distantes, as denúncias eram parecidas, logo, esse comportamento dos motoristas e condutores de bondes, no início do século XX incomodava a população, segundo os periódicos de grande circulação do período.

3.2. MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES



Figura 5 - Manaus - calçada do café da paz, na Av. Eduardo Ribeiro - 1920. Ao fundo, um dos bondes da Manaus Tramways, passando na Av. 7 de Setembro.

Fazendo uma junção dos fragmentos encontrados nos periódicos da época e das leituras bibliográficas efetuadas durante a pesquisa, conseguimos traçar o perfil do trabalhador dos bondes, dando rosto a essa classe que muitos consideravam mal-educados, todavia, deixaram grandes contribuições para a cidade, fazendo parte daquilo que representou o principal símbolo de modernização - bondes.

Analisando os periódicos da época, foi possível sabermos de onde eles eram. Deusa Costa, conta que a grande maioria dos trabalhadores urbanos eram europeus, oriundos de Portugal, Espanha e Itália e conforme fomos tendo acesso aos jornais de grande circulação, foi ficando evidente que a maioria dos motoristas e condutores de bondes eram portugueses:

*“Ontem, as uma e quarenta minutos da tarde, na primeira ponte da Cachoeirinha, ocorreu um lamentável desastre. O bonde elétrico n.52 de que é motorneiro o súbdito **português Vicente Correa Braga**¹, passando em uma carreira vertiginosa apanhou o menor Evaristo Rodrigues Soares, de cinco anos de idade, deitando-o por terra e esmagando-lhe completamente as pernas. (...)”* (Jornal A Federação, quarta-feira, 14 de novembro de 1900)

¹ Jornal A Federação, quarta-feira, 14 de novembro de 1900. Grifos meus.

*Viajava no bonde número dois, guiado pelo motorista n°11. De nome **Manoel Lopes Braga, português**², e que fazia a viagem de onze horas da linha da Joaquim Nabuco-Nazareth, dona Maria Baptista dos Santos, brasileira, que voltava de seus afazeres.*

Antes de chegar ao trecho cortado pela Rua Jose Paranaguá, dona Maria, puxa a campainha, dando sinal para parar.

O motorista Manoel para o bonde lentamente. E não havia ainda o condutor dado sinal de partida, quando ele novamente pôs o veículo em marcha, o que ocasionou Dona Maria dos Santos cair dos trilhos, tombando pesadamente sobre as pedras da rua, fazendo um forte ferimento junto à fonte, contundindo os dois braços nos cotovelos e o quadril.

A vítima da nenhuma atenção dos motoristas da Tramways, que se acha em adiantado estado de grávides, foi levada para a Pharmacia mais próxima, para os primeiros curativos.

O motorista foi preso em flagrante pelo guarda n.63, que o conduziu a delegacia do primeiro distrito. (Jornal Imparcial, Manáos, Sábado, 20 de julho de 1918)

Ao fazer um levantamento da vivência dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, conseguimos encontrar alguns pontos interessantes que valem a pena serem destacadas: primeiro relacionado à moradia e segundo relacionado ao lazer.

Manaus passou por diversas mudanças no início do século XX e o governo achou necessário tomar algumas medidas para organizar a cidade, tendo em vista que por conta da expansão da economia gumífera, a cidade passou a receber muitos imigrantes.

Dentro desse processo de modernização, foi-se necessário destacar dois segmentos com voz que fossem responsáveis para garantir a disciplina e conseqüentemente o embelezamento da cidade, meta do governo naquele período, o primeiro segmento foi o poder público (que era pressionado à medida que feria interesses dos proprietários de locação imobiliária) e o segundo segmento, os sanitaristas (que criticavam a alteração da paisagem, por conta de possíveis doenças). "os que menos tiveram poder de ingerência na modificação da feição urbana foram, sem dúvida, os trabalhadores e pobres urbanos" (COSTA, 2014, p. 113)

No que tange a moradia uma grande parcela dos trabalhadores urbanos, dentre eles os motoristas e condutores de bondes, habitavam no centro devido ao fator de ser o local em que se concentrava a maioria dos trabalhos (fabricas, vapores,

² Jornal Imparcial, Manáos, Sábado, 20 de Julho de 1918. Grifos meus.

comercio), logo, viviam como inquilinos em Cortiços³. “*Um quarto de cortiço custava não menos de 50\$00, para uma renda diária de 6\$00, ou seja, eram necessários 9 dias de trabalho para pagarem um mês de aluguel*” (COSTA, 2014, p.138) Com isso pode-se concluir que haviam muitas reclamações por parte dos trabalhadores, devido aos altos custos dos alugueis e as condições não muito confortáveis desses ambientes (COSTA, 2014 p.142) Os motoristas e condutores de bondes precisavam acordar as 5:00 horas para garantir o trabalho (os bondes partiam da cachoeirinha), apesar desse ser um fator importante, os trabalhadores urbanos também moravam no centro e ao redor, por considerarem que a vivência não se distinguia muito da vivência nos bairros periféricos.

Jorge Franco de Sá, no livro *Manaus: higiene, meio ambiente e segurança do trabalho na época áurea da borracha*, pondera no capítulo 5, que no governo de Constantino Nery a partir de 1904, aprovou algumas leis estaduais e municipais que visavam a organização de Manaus. A Lei N.º 428, de quatorze de dezembro de 1905 “autorizava o superintendente a construir uma vila com casas para operários. O governo começava a se preocupar com moradia dos trabalhadores, para evitar que eles morassem em cortiço.” (SÁ, 2012, p.185)

"Para o trabalhador e pobre habitante urbano do centro, a possibilidade de burlar as determinações dos códigos de posturas municipais não existiam. A exigência do cumprimento dos regulamentos, além da ausência de recursos para construir a própria moradia, transformava-o num inquilino. Segundo Lucio Kowarick e Clara Ant (1994:74 e 83), a condição econômica do trabalhador assalariado livre desse início do século não lhe assegurava a possibilidade de construção da sua habitação. *Mão de obra sub remunerada, não tem condições de adquirir ou alugar uma casa, pois o custo da mercadoria habitação transcende em muito o preço da força de trabalho.*"⁴ (COSTA, 2014, p. 134)

Com todo esse processo e visão do poder público e sanitaristas, era notório que o pobre era excluído do perímetro urbano, somente na condição de inquilino que era possível ver a presença de alguns trabalhadores qualificados e autônomos e precisavam se esconder para assim garantir o embelezamento da cidade.

³ Cortiço: Uma serie de quartos, geralmente de madeira, dando todos para um pátio ou corredor comum, pelo qual se comunica com a via pública, sem o conforto e as exigências da boa higiene, servindo de residência a muitos indivíduos e não dispendo de cozinhas, banheiros e sentinas em número correspondente a cada quarto habitado. (Código de postura. Art. 108, parágrafo único, anôn. 1910).

⁴ Kowarick, Lucio e ANT, Clara. Cem anos de promiscuidade: o cortiço na cidade de São Paulo. P.74 e 83. In: Kowarick, Lucio (org.). As Lutas Sociais e a Cidade. São Paulo: Paz e Terra/UNRISD. 2. Edição 1994.

Partindo para outro ponto mencionado acima, o Lazer, os trabalhadores urbanos de modo geral, tinha uma rotina um pouco semelhante, com os igarapés preservados, no início do século XX, era um espaço bastante frequentado por esse segmento e com isso defendiam o cuidado com esses lugares para garantir-lhes a sobrevivência, Como afirma Deusa Costa "Mesmo que as classes populares não tivessem poder de ingerência na modificação urbana, em se tratando de questões essenciais de sobrevivência, como o uso dos igarapés, elas vinham a público, trazendo a luz sua concepção sobre gestão da cidade e o que deveria ser preservado." (COSTA, 2014, p.160)

As quermesses, também eram bastante frequentadas pelas classes mais baixas, “representando uma oportunidade para divulgar as ideias organizacionais dos trabalhadores.” (COSTA, 2014, p.201). Assim como os botequins, analisado pelo historiador Sidney Chalhoub, em *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*, que apesar de ser uma pesquisa da realidade de outro estado, muito se assemelha com as práticas dos trabalhadores da cidade de Manaus, esses espaços eram de lazer popular, que abrigava a classe baixa da sociedade, tinham muitas tensões “conflitos e uma reversão de valores que o aparato policial objetivou controlar. (COSTA, 2014, p. 201)

“Nas seções policiais e de queixas e reclamações dos jornais diários de Manaus, nos leva a espaços de moradia nos bairros como a Cachoeirinha, Mocó, São Raimundo, Educandos, cortiços do centro, pensões, alojamentos em embarcações fundeadas no porto; espaços de sociabilidade e práticas de lazer dos trabalhadores nos botequins, bilhares, cabarés, quermesses, banhos de igarapé.” (PINHEIRO, 1999, p. 14)

3.3. ORGANIZANDO A CLASSE



Figura 6-Rua da Instalação, Manáos - Rua da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores de Bondes - 1900 (imagem retirada do blog Manaus de Antigamente)

No que se refere a organização da classe dos trabalhadores – motoristas e condutores de bondes, foram poucos os fragmentos encontrados para a conclusão desse capítulo.

Na composição da classe, acredita-se que era formado majoritariamente por homens, tendo em vista que apesar de alguns registros sobre mulheres que dirigiam carros particulares no período estudado, não se encontrou nos periódicos nada relacionado a mulheres como motoristas e condutoras de bondes.

O mundo desse trabalhador, resumia-se integralmente ao seu serviço, rodavam Manaus, da Saudade ao bairro de Flores, logo, eles conheciam a cidade como um todo.

Resgatando seus modos de vida, anseios e lutas, conseguimos localizar algumas matérias que nos permitem ver como era o dialogo desses trabalhadores em seus movimentos associativos. Diferente de outras classes, não eram muito frequentes as paralisações, somente em casos de muito incomodo, como por exemplo o caso do chefe dos motoristas Fernando Fernandes, que tratava os motoristas e condutores de forma indevida. Suas manifestações de modo geral, eram pacificas.

Os motoristas e condutores de bondes, eram vistos de diferentes maneiras pelos periódicos, vale ressaltar que o conteúdo dos jornais operários para os jornais de

grande circulação eram totalmente diferentes. Todos pertenciam a algum grupo político; Nos jornais operários, Deusa Costa caracteriza dois: os reformistas socialistas e os anarquistas. Diferente de outras classes que também se organizavam, os motoristas e condutores de bondes dificilmente apareciam nas páginas dos jornais, e quando os tinha, eram apenas para convocar as reuniões da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores de Bondes ou para relatar algum acontecimento inédito. Vejam a seguir uma notícia que saiu no Jornal Vida Operária, em 1907, anno I, nº2 (período de mudança da empresa Railway para a Tramways), em que pauta um descontentamento com um caso injusto de um funcionário da empresa Manáos Tramways, onde diz:

Um pai de família sem pão

O gerente ou coisa que lhe valha, senhor de baração e cutelo da “Manáos Tramways”, (por infelicidade nossa) num acesso de prepotência inqualificável, despediu segunda-feira, última 9 do corrente o foguista Flaviano Borges de Lima, honrado chefe de família, que vinha prestando os seus serviços profissionais aquela companhia, há cerca de 6 meses, sem a menor nota desabonadora.

E sabem os leitores, qual o motivo desse ato?

Nós o dizemos. Este, foi para colocar um tal Perminio Rodrigues, chegado a pouco da Europa.

O seu ato irrefletido e prepotente foi inspirado pelo chaleirismo do cabofoguista fuão de tal, irmão do Perminio.

Deixamos de explanar-nos a respeito, por nos causar revolta, semelhante ato; e registrarmos para o operariado ficar ciente quanto vale os seus esforços para ganhar o pão, e sendo o ponto de concentração, como é tratado pela burguesia.

Sirva de exemplo. (JORNAL VIDA OPERARIA, 1907 anno I, nº2)⁵

Com isso vimos que a linguagem do jornal operário era direta para o trabalhador urbano e de acordo com Deusa Costa

“De caráter doutrinário, a imprensa dos trabalhadores revela a cidade com espaço de tensão das lutas organizadas por meio das greves, do surgimento de associações mutualistas e da busca do movimento organizado pela união da classe, pontuando sua função educativa.” (COSTA, 2014, p.199)

O debate nesse período se dava principalmente em cima das tendências políticas, segundo June E. Hahner que questiona esse ponto, afirma que era ignorado o exame de outras questões fundamentais, como

“Realidades concretas e completas das vidas dos trabalhadores brasileiros: as dimensões precisas de sua pobreza, as formas específicas de exploração a quem eram submetidos e as maneiras pelas quais demonstravam seu

⁵ Anexo – figura 7

sofrimento.”⁶ (PINHEIRO, 1999, p.10)

Trazer para o debate esses sujeitos é

“(…) dar conta as formas diversas e complexas de como homens e mulheres exprimiram suas experiências do viver em sociedade, suas maneiras de pensar, amar, agir, falar e consentir; mas também de transgredir, resistir e lutar.” (PINHEIRO, 1999, p.11)

Partindo para os jornais oficiais, apesar das muitas brigas existentes entre eles (agrupados em torno de partidos políticos), trazia consigo sérias denúncias de imprudência sobre os motoristas e condutores de bondes. Vejam a seguir alguns exemplo de periódicos diferentes e de como eles relatavam os trabalhadores:

*A Manáos Tramways
Motorista imprudente
Quase esmaga uma criança*

A 2º delegacia comunicou o agente Pedro Alcântara de Andrade, que ontem as 5:12 da tarde, o bonde nº 06 da Manáos Tramways que fazia a viagem da Cachoeirinha-Circular, guiado pelo motorista de nº 08 de nome Francisco Alves, com o condutor Luiz Teixeira, de chapa 49, ao passar em carreira vertiginosa, como sempre pela estrada Dr. Moreira, já no bairro do Mocó, apanhou com a plataforma a menina Clossete de Oliveira, de 5 anos de idade, amazonense, filha do falecido Pedro Barbosa e de Dona Victori Pires Barbosa, morados a avenida Ayrão nº21, do referido bairro.

Além de grandes escorriações por todo o corpo, a criança sofreu dois profundos ferimentos na região frontal e no couro cabeludo.

Conduzida para a Santa Casa, ali, em presença de sua mãe e de sua irmã senhorita Hilda Barbosa, lhes foram prestados os necessários curativos pelo médico legista, dr. João Manoel Dias, que considerou leves os ferimentos.

O Fato deu na ocasião em que Clossete saía da casa do major Jose Antônio Barbosa, residente em o nº210, daquela estrada.

Severo de Tal, Carvoeiro, que tudo presenciou disse ao motorista que lhe daria um tiro se aquela criança fosse a sua filha, ao que lhe replicou o motorista: - Não fazia mal.

***Segundo testemunhos o fato foi todo devido a imprudência do motorista.** Este continuou com carro em disparada até a estação central, onde abandonou-o, evadiu-se.*

O subdelegado Antônio GuayCurus de Souza, abriu inquérito a respeito.

***E debalde que chamamos contra o procedimento dos motoristas da Manáos Tramways, cuja imprudência rouba de vez em quando um ente caro a família, um cidadão útil a pátria e à sociedade.** (JORNAL COMERCIO DO AMAZONAS, 26 DE MARÇO DE 1912)⁷*

⁶ D.R . “O historiador e a Cultura Popular história de classe ou história do povo?”. História & Perspectiva, nº06. Uberlândia, 1992, p.12.

⁷ Anexo – Figura 8

Outra matéria relacionada a imprudência dos motoristas e condutores de bondes, saiu no Jornal Correio do Norte, no dia 2 de janeiro de 1910:

“Nunca esteve tão mal o serviço dos bondes na nossa capital. Ha dias inutilizada uma das machinhas fornecedoras de energia elétrica para o trafego desses veículos, a felizarda e impudente companhia fez disso causa para as constantes interrupções do transito público e presume estar assim a salvo das nossas reclamações; mas, semelhante proposito, que tão caprichosamente tem perdurado, graças a proverbial paciência deste povo, já por muitos e diversos motivos acostumado ao sofrimento e as desditas não pode e não deve continuar, por isso que acima dos interesses da poderosa empresa estão os do Estado ou das suas classes laboriosas.

Admira a impertinente zombaria, que outra coisa não é semelhante procedimento, do famigerado sr. Lavandeyra, diretor da prepotente companhia, que afrontando dia a dia as iras populares, não leva em conta as constantes reclamações que destas colunas temos feito no sentido de melhorar esse serviço da mais capital importância para a normalidade dos nossos labores quotidianos.

Admira mais a indiferença do fiscal dessa empresa que, não obstante os nossos repetidos reclamos e aos clamores populares, faz-se de surdo aos ecos das nossas fundadas acusações o até hoje, ao que nos consta ainda não se dignou de lançar as suas vistas para esse ramo do serviço público em tão má hora confiado ao arrogante sr. Lavandeyra.

Em outra qualquer capital, mesmos do nosso país, o petróleo já teria entrado em cena para chamar ao cumprimento dos seus deveres a tão relapso e caprichoso diretor da empresa; e a bem da moralidade teria sido destituído o fiscal, decidido observador da lei do estado e diretor responsável por todas as irregularidades encontradas no serviço.

O povo amazonense, porem tem até hoje sofrido com paciência todos os caprichos do incastigável sr. Lavandeyra e toda a indiferença do fiscal da companhia, assim é que, o serviço dos bondes nunca esteve pior nesta cidade que tem cerca de 50.000 habitantes apenas servidos por cerca de dez bondes!

Calcule-se, avalie-se por essa deficiência de veículos quanto prejuízo e quanto transtorno tem causado ao público essa empresa aladroadada que dia a dia zomba da fraqueza e especula com a paciência ou benévolo cia deste povo sofredor.

Por vezes temos verberado o procedimento da empresa e clamado atenção do respectivo fiscal para as cláusulas contratuais dessa gorda pepineira e de balde temos clamado; as nossas fundadas acusações não chegam a ecoar aos ouvidos de tão conspícuos comanditários, que engordam a sombra das necessidades públicas.

Apelamos, por isso, para o sr. exc. O sr. Coronel governador do estado, de quem não temos motivo senão para esperar uma solícita providencia.”
(Jornal Correio do norte. Manáos - domingo, 2 de janeiro de 1910)⁸

Em meio as transformações urbanas, muitas das vezes seus protestos e reivindicações passavam ignorados, todavia, vale ressaltar que a Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores com o advogado dos sindicatos, doutor Souza Brazil, interviam e através do diálogo com a empresa tentavam solucionar os problemas, enquanto isso ficavam de greve por tempo indeterminado.

A sede da Tramways localizava-se na Praça do Comercio onde era palco das muitas manifestações e a sede da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores de Bondes, localizava-se na Rua da Instalação, segundo Deusa Costa, dois lugares eram preferidos para as reivindicações: a praça do Largo São Sebastião e o Teatro Alcazar “era utilizado pelos trabalhadores para manifestarem-se contra o patronato” (COSTA, 2014, p.184)

Segundo análise das páginas do Jornal do Comércio das greves de 16 de janeiro de 1911, é notório que havia unidade no movimento dos motoristas e condutores.

Logo, em virtude dos fatos mencionados, cabe ressaltar que, os motoristas e condutores de bondes, contribuíram muito com a cidade, seja apenas executando seu serviço e garantindo o deslocamento das pessoas de um lugar para o outro, ou simplesmente nos ensinando que é possível lutar por transformações no dia a dia. Convém afirmar que esses trabalhadores, mesmo reivindicando pautas comuns e de solução a curto prazo, compreendiam que dias melhores estavam por vir e a esperança de conseguir ter a chance de comprar a sua casa ou evoluir no trabalho estava próximo naquela bonita cidade que ficou conhecida como Paris dos Trópicos.

⁸ Anexo – figura 9

RESULTADOS

A pesquisa que se encerra foi proveitosa no que se refere às realizações e oportunidades que tive por meio do PIBIC, começando pelo primeiro contato que me possibilitou a intensa curiosidade de querer pesquisar sempre mais; o acesso as fontes que a princípio tinha raramente, passou a ser algo que tornou-se parte do meu dia a dia, e a paixão pela história da cidade de Manaus, foi o que ganhei de brinde com o projeto. Então, expresso imensamente gratidão pela oportunidade de pesquisar a história de uma classe de trabalhadores na cidade de Manaus.

Dos Resultados obtidos, acredito que conseguimos realizar grande parte do que tínhamos como meta, elaboramos três capítulos: **A cidade e os bondes, motoristas e condutores e organizando a classe**. Conseguimos contextualizar a cidade de Manaus com outros olhares, priorizando os trabalhadores e as classes menos favorecidas, analisando as diversas conjunturas do início do século XX; traçamos o perfil dos motoristas e condutores de bondes, dando ênfase ao lugar de origem deles (através do periódicos), aprofundando no cotidiano no que tange a moradia e lazer, ampliando assim a visão do dia a dia deles, dando rosto a pessoas que tanto contribuíram com a Manaus de Antigamente; na parte organizacional, acredito que foi aí que deixamos a desejar, pelo motivo de não deixarem muitos registros e haver também uma ausência de documentos relacionados a atividades da categoria, apesar de termos descoberto a organização a qual eles se organizavam (Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores de Bondes), o local da sede do sindicato e algumas lideranças citadas no relatório parcial, para além das muitas pautas levantadas pelos trabalhadores, conseguimos também no último capítulo mostrar como eles eram retratados pelos jornais operários e jornais de grande circulação.

Das fontes primárias, tivemos acesso a 15 jornais de grande circulação e operários que são: Jornal Voz Operária, Jornal Voz do Povo, Jornal Quo Vadis, Jornal Operário, Jornal Lucta Social, Jornal Imparcial, Jornal Gutenberg, Jornal Extremo Norte, Jornal Correio do Amazonas, Jornal Constructor Civil, Jornal Confederação do Trabalho, Jornal Commercio do Amazonas, Jornal Jornal do Commercio, jornal A Capital e Jornal A Federação. Para além de termos acesso também ao Diário Oficial, relatórios dos presidentes da província, mensagens dos governadores e os códigos de

posturas. Ter acesso a essas fontes, mesmo que algumas delas não mencionando meu objeto de estudo foram de fundamental importância para termos uma mínima noção do que era a cidade de Manaus no início do século XX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBALHO, Celia e MORAES, Suely. *Guia para normatização de relatórios técnicos científicos*. Manaus, EdUA, 2003.

BATALHA, Cláudio. *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 145-158 1998.

CASTRO, Mavignier. *Síntese Histórica da Evolução de Manaus*. / Manaus. 2º Edição, Editora Umberto Calderaro.

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

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

DAOU, Ana Maira 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.

DIAS, Edineia. *A Ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920 / 2º Edição – Manaus: Editora Valer 2007*.

KOWARICK, Lucio e ANT, Clara. *Cem anos de promiscuidade: o cortiço na cidade de São Paulo*. In Kowarick, Lucio (org). *As Lutas Sociais e a Cidade*. São Paulo: Paz e Terra/ UNRISD. 2. Edição, 1994.

JUNIOR, Paulo Marreiro dos Santos. *Manaus da Belle Époque*. XXVII Simpósio Nacional de História, em Natal – RN. Dias 22 a 26 de julho de 2013 (ANPUH)

JUNIOR, Paulo Marreiro dos Santos. *A imposição da modernidade na Manaus da borracha*. Cadernos de Pesquisa do CDHIS – n. 36/37 – ano 20 – p. 119-131 – 2007

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

MELLO, de Thiago. *Manaus – Amor e Memória*. 4º Ed. Ver. – Manaus: Editora Valer, prefeitura Municipal de Manaus, 2004.

NASCIMENTO, Mario Silveira. *Memória da Cidade: viagens pelos trilhos, o bonde modificando a paisagem amazônica, no período da Belle Époque*. Artigo publicado no XIII Simposio Nacional de Geografia Urbana – UERJ, Rio de Janeiro, 18 a 22 de novembro de 2013.

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

SÁ, Jorge Franco. *Manaus: higiene, meio ambiente e segurança do trabalho na época áurea da borracha*, Manaus: Edua, 2014.

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

FONTES

Códigos de Posturas do Município, 1896-1909

Códigos de Posturas do Município, 1910-1920

Jornal do Comércio, Manaós, Janeiro de 1911. Acervo Digital, Jornal do Comércio

Diário Oficial – Domingo, 10 de Dezembro de 1893

Jornal A Federação / quarta-feira / 14 de novembro de 1900

Jornal Correio do Norte, sábado, Manaus, 01 de Janeiro de 1910

Jornal Imparcial, Manaus, segunda-feira, 4 de Fevereiro de 1918

Jornal Imparcial, sábado, 20 de Julho de 1918

Jornal Vida Operária, 1907, anno I, N° 2

Jornal Comercio do Amazonas, 26 de março de 1912

Jornal Correio do Norte, Manáos, domingo 2 de janeiro de 1910

