

# TRABALHO E SOCIABILIDADE URBANA: MOTORISTAS E CONDUTORES DE BONDES EM MANAUS, 1899-1927

SANTOS, Dhyene Vieira dos<sup>1</sup>

**Resumo:** O presente trabalho procura investigar e 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 1927. Inquirimos sobre 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, sua vontade política foi desconsiderada, seus protestos, greves e reivindicações foram sistematicamente ignorados. Entretanto, sua presença na cidade esteve longe de ter sido insignificante ou passiva. Nesse sentido, concentramos nas mobilizações paredistas e na sociabilidade desses sujeitos, evidenciando alguns aspectos de suas atividades políticas e das relações sociais de produção a que se viram submetidos.

**Palavras-chave:** Motorista. Conductor. Sociabilidade. Greves.

**Abstract:** The present work seeks to investigate and analyze the multiple dimensions of the universe of tram drivers and conductors in the city of Manaus from 1899 to 1927. We have inquired about their

---

1 Mestranda em História Social pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), cumprindo período de Mobilidade Acadêmica na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), no âmbito do PROCAD/CAPES – Trabalho, Cultura e Cidade. E-mail: <[dhyene.vieira@hotmail.com](mailto:dhyene.vieira@hotmail.com)>

conditions of life, work and organization, thus seeking to find out to what extent the processes of domination and resistance develop in the city scenario allowed that these workers could present original solutions to the problems that were put to them over time. The need to know this urban universe in particular is due in particular to the fact that, acting as concrete historical subjects, these workers, anonymous builders of the much-publicized material progress of the city during the “rubber period”, failed to get proper attention from regional historiography. And so, their unseen yearnings, their disregarded political wills, their protests, strikes, and systematically ignored demands were not properly recorded. However, their presence in the city was far from insignificant or passive. In this respect, we focus here on the wall movements and the sociability of these subjects, highlighting some aspects of their political activities and the social relations of production to which they were subjected.

**Keywords:** Tram Driver. Conductor. Sociability. Strike.

## Introdução

Neste artigo, pretende-se discutir as condições de vida, trabalho e organização dos motoristas e condutores do serviço de transporte público por bondes elétricos de Manaus, averiguando tanto as formas de dominação a que eram submetidos, quanto suas formas de resistência. O escopo temporal é compreendido entre os anos de 1899 a 1927, período em que houve um significativo crescimento das reivindicações operárias no Estado do Amazonas, principalmente, dos trabalhadores urbanos, a saber, cocheiros, carroceiros, estivadores, trabalhadores das obras do curro, lixeiros, pescadores, foguistas, motoristas e condutores de bondes elétricos, entre outros (PINHEIRO, 2017) e pela necessidade de conhecer o universo urbano de tais sujeitos, construtores anônimos do tão propalado progresso material da cidade durante o período da borracha, não tendo logrado a devida atenção da historiografia regional.

O conjunto dos trabalhadores sobre o qual se debruça aqui, está diretamente vinculado ao tráfego dos bondes e dividido por ofícios em motoristas, condutores e fiscais. Tendo o bonde elétrico sido um dos principais inventos da modernidade, era um transporte que tinha 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, relacionavam-se 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.

## Sociabilidade urbana

Procurando evidenciar as múltiplas dimensões que articulam o universo do trabalho, com uma clara inspiração thompsoniana, passamos a incorporar experiências dos sujeitos, tanto no ambiente de labuta, como também no cotidiano. As trajetórias de vida dos trabalhadores, possibilitam compreender que as suas experiências sociais eram diversificadas e faziam parte da cidade, inclusive, em grande contingente, embora esses não tivessem a visibilidade que as personalidades da classe alta tinham.

Pela experiência os homens se tornam sujeitos, experimentam situações e relações produtivas como necessidades e interesses antagônicos. Eles tratam essa experiência em sua consciência e cultura e não apenas a introjetam. Ela não tem um caráter só acumulativo. Ela é fundamentalmente qualitativa. (THOMPSON, 1981 apud, 1997, p. 204)

A imprensa da época é um caminho frutífero para se conhecer o cotidiano desses trabalhadores. Ao longo da pesquisa acadêmica, vasculhando os periódicos, além de se perceber uma constante presença

de greves e manifestações operárias, também se encontram muitas notícias, mostrando rostos diferenciados que permitem traçar um perfil do trabalhador e ampliar o mapa do conhecimento histórico sobre a classe trabalhadora de Manaus.

Apesar de o bonde naquele período favorecer o contato e o convívio entre pessoas conhecidas e desconhecidas, extrapolando sua função de transporte, pode-se afirmar que os motoristas e condutores não eram tão notórios quanto o serviço de transporte que os empregava. Os bondes eram espaços importantes para manter diálogos sobre temas locais e, indubitavelmente, os motoristas e condutores de bondes participavam ativamente dessa ampla teia de sociabilidade.

A presença do bonde elétrico no final do século XIX e início do século XX simbolizava um grande avanço para a cidade, pois, diferentemente de outras localidades do Brasil, Manaus não chegou a ver os bondes puxados a carroças.<sup>2</sup> A cidade assumia nova configuração e o universo do trabalho expandia-se em boa medida pela incorporação de migrantes nacionais e da contratação de trabalhadores especializados, que eram em geral estrangeiros (COSTA, 2014). As trajetórias desses trabalhadores urbanos, tão importantes para o bom funcionamento da cidade, têm uma longa história a ser escrita que retrate sua vida no cotidiano, suas lutas e reivindicações no trabalho. Podemos perceber que esses trabalhadores, majoritariamente masculinos<sup>3</sup> quando apareciam nos periódicos, na maioria das vezes, eram vistos apenas como pauta da sociedade, sendo acusados por ultrapassar o limite da velocidade permitida ou por desrespeito, quando se envolviam em discussões com passageiros ou, na pior das situações, quando se envolviam em algum

<sup>2</sup> Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, Manaus foi a terceira cidade a operar bonde elétricos (1899), tendo sido Rio de Janeiro (1892) e Salvador (1897) as primeiras a usufruírem do novo sistema de transporte.

<sup>3</sup> A primeira mulher condutora de bonde foi encontrada somente nos anos de 1925 nos periódicos locais.

acidente.

No que tange à vivência dos trabalhadores, eles são encontrados como inquilinos, nos cortiços, albergues, pensões e estâncias, devido à aproximação do ambiente que concentrava os trabalhos (fábricas, vapores, comércio). Segundo Deusa Costa, um quarto de cortiço não custava menos de 50\$00 réis, para uma renda diária de 6\$00 réis, logo, eram necessários muitos dias de trabalho para pagar os meses de aluguel. Mesmo reclamando dos altos custos e as condições não muito confortáveis desses lugares, morar distante do trabalho não era uma opção acessível (COSTA, 2014:138).

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. (COSTA, 2014:152).

Quando voltamos a atenção para o lazer popular, os lugares frequentados pelos trabalhadores eram os igarapés preservados e as quermesses, bastante movimentados pelas classes mais baixas (COSTA, 2014:160). Assim como os botequins no Rio de Janeiro, analisados pelo historiador Sidney Chalhoub, muito se assemelham com as práticas diárias dos trabalhadores na cidade de Manaus (CHALHOUB, 2001).

Dar luz a essas trajetórias, ainda pouco exploradas na escrita da história, é evidenciarmos que essas pessoas comuns foram construtoras anônimas do progresso material da cidade, seus desejos e anseios tendiam a ser desprezados, sua vontade política desconsiderada, seus protestos e

reivindicações ignoradas, tendo poucas vezes sido atendidas. Mas sua presença na cidade estava longe de ter sido passiva (PINHEIRO, 2007). Com a expansão e consolidação das diversas categorias de profissionais no cenário urbano e, graças à importância estratégica assumida por algumas delas, deram início a um lento e conturbado processo associativo.

## Mobilizações operárias

O primeiro protesto organizado pelos trabalhadores da Companhia de Bondes de que se tem notícia ocorreu em 1902. Assim como os trabalhadores de outras localidades do Brasil, estes trabalhadores fizeram sua “aparição”, enquanto sujeito político coletivo, na cena pública, exatos três anos após a inauguração dos serviços de transportes urbanos em Manaus, portanto, a paralisação no sistema de transporte urbano foi uma novidade. Nessa ocasião, os trabalhadores reclamavam dos maus tratos que sofriam do chefe do tráfego Manoel Joaquim Barbosa<sup>4</sup>. É possível recuperar nos periódicos algumas declarações dos trabalhadores, que afirmavam ser o chefe uma pessoa grosseira com os colegas e empregados da companhia e, conseqüentemente, com os que o procuravam para algum esclarecimento sobre o serviço.<sup>5</sup>

Revoltados com a situação, os trabalhadores sugeriam à Companhia The Manáos Railway Company<sup>6</sup>, para que demitissem o

---

<sup>4</sup> É importante esclarecer que para o funcionamento dos bondes elétricos, era necessário o condutor, o motorista e o chefe do tráfego. Os condutores – empregados que cobram e/ou recolhem passagens em bondes; os motoneiros – profissional que dirige os bondes; o chefe do tráfego – tinha como principal atividade dividir os serviços dos motoneiros e condutores de bondes.

<sup>5</sup> *Jornal A Federação*, Manaus, 02 de maio de 1902.

<sup>6</sup> A empresa que ganhou a primeira licitação da Superintendência Municipal para atender o serviço de transporte público na cidade, fora americana, conhecida como The Manáos Railway Company, e dirigiu o serviço de bondes até meados dos anos de 1907; depois com a falência, assumiu o comando, a empresa inglesa Manáos Tramways Company, tendo o controle da companhia de transporte, até meados de 1954, inclusive com a

chefe do tráfego Manoel Joaquim Barbosa. Este 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. O estopim da greve de 1902 deu-se com a morte de um empregado da companhia, causada por uma deliberação abusiva do chefe dos tráfegos, qual seja, de que nenhum carro desse reboque a outro, e essa prática teria causado a morte do trabalhador. O que mais contribuiu para a revolta foi a ausência de assistência por parte da empresa americana.

Nesse contexto, os trabalhadores 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 esta última solicitação atendida. Não vendo outra saída, senão voltar ao trabalho, os bondes voltaram a circular normalmente. 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.

Embora as manifestações operárias não fossem novidade em Manaus, uma paralisação dos bondes era, pois o serviço, que passou a ser considerado como o transporte coletivo urbano de mais uso, teve localmente em suas engrenagens o movimento sociológico da cidade. As pautas dessas mobilizações – demissão do chefe que perseguia e oprimia os trabalhadores, trabalho excessivo, penas injustas, recontração de motoristas e condutores demitidos sem motivo grave, mas tão somente por serem filiados à Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, melhores condições de trabalho – apontam para um interesse por parte dos trabalhadores em combater as injustiças

da companhia e caminhar para a conquista de mais direitos humanos e trabalhistas. É possível afirmar que os motoristas e condutores tentavam ser objetivos em suas reivindicações à companhia, como mostra o boletim da Diretoria da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores de Bondes, publicado no Jornal do Comércio em 1911, em virtude da recusa do pedido dos trabalhadores. Nesse momento a companhia já não estava mais sob o controle dos americanos, mas sim dos ingleses, e, apesar dessa mudança, os bondes continuavam com a mesma estrutura da companhia anterior.

A intransigência da Diretoria da Manáos Tramways and Light Company que se recusou formalmente a atender a uma reclamação justíssima dos motoristas e condutores contra o despotismo de um chefe que os persegue e os oprime, arrastou-os à declaração de uma greve que embora absolutamente pacífica muito prejudicará a vida na cidade. A Sociedade Beneficente Protetora dos Motoristas e Condutores, 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. 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. 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. Isso feito voltarão todos ao



trabalho.<sup>7</sup>

Vejamus rapidamente algumas informações importantes: em 1911, os trabalhadores já estavam organizados em sociedades de caráter beneficente e protetora<sup>8</sup>; a partir dos registros de 1910, nota-se forte repressão das paralisações por parte dos policiais, sendo, pois, os trabalhadores vistos por alguns grupos, entre eles a polícia e a direção da companhia, como desordeiros; o governo aparece em diversas ocasiões como mediador dos acordos entre patrões e trabalhadores; encontram-se também registros da contribuição militante de advogados que defendiam os interesses da classe trabalhadora no Amazonas.

Esse momento de Manaus coincide com o momento da eclosão de movimentos similares em outras regiões do país, como, por exemplo, São Paulo, que teve a primeira mobilização dos trabalhadores da Light em 1900, dois meses após a inauguração dos serviços de transporte de bondes elétricos (SANTOS, 2009:137). Anos seguintes, em 1910, os trabalhadores da Light São Paulo, pararam novamente a cidade em greve, tendo como pauta as mesmas reivindicações que motivavam os

<sup>7</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

<sup>8</sup> Temos informações que na greve de 1910 os motoristas e condutores de bondes já estavam organizados na Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas; não sabemos a data exata do nascimento desta organização, no entanto, em pesquisa nos arquivos locais, pudemos encontrar o Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways de 1930, organização ampla dos trabalhadores da Light, fossem eles motoristas e condutores de bondes ou fiscais, sendo fins da entidade: 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) Pugnar pelo seu desenvolvimento, patrocinando todas as causas justas em que ela se empenhe, quer afetem os direitos da coletividade, quer que os de casa sócio em particular; 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 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. – Informações retiradas do Estatuto da Associação Beneficente dos Empregados da Manáos Tramways de 1930, disponibilizado pelo IGHA.

motoristas e condutores de bondes na cidade de Manaus, quais sejam, insatisfação com o chefe do tráfego pelo exercício de autoridade injusta, imposições da companhia e demissão dos líderes da União. Nessas movimentações, parcela significativa dos bondes deixaram de circular (SANTOS, 2009:145).

Voltando para a cidade de Manaus, nove anos após a greve de 1902, em que os trabalhadores queriam o afastamento do senhor Joaquim Barbosa, no ano de 1911, o novo chefe do tráfego, senhor Felipe Fernandes, causou os mesmos problemas, deixando os trabalhadores insatisfeitos com suas ordens. Consequentemente, a paralisação total do tráfego dos bondes ocorreu na cidade como forma de protesto. A Sociedade Beneficente queria que a companhia abrisse inquérito sobre o caso e, posterior a isso, demitisse o chefe do tráfego. No dia 15 de janeiro de 1911 foi deflagrada a greve dos motoristas e condutores. De forma pacífica os motoristas e condutores relatavam os maus tratos e imposições causadas pelo chefe do tráfego, senhor Felipe Fernandes, que, no ano anterior, em novembro de 1910, em assembleia geral, foi desligado da Sociedade Protetora dos Motoristas e Condutores por haver transgredido os estatutos sociais da categoria. A paralisação de 1911 durou até o dia 28 de janeiro, tendo suas pautas reivindicatórias ampliadas, sendo solicitado à companhia o aumento de salário e a manutenção dos bondes.

Os dirigentes da sociedade, juntamente com o advogado dos trabalhadores, dr. Souza Brazil, tentaram inúmeras vezes dialogar com a Companhia Tramways, pedindo o afastamento do chefe que oprimia os trabalhadores, principalmente os ligados à associação. No entanto, o posicionamento da empresa era de que o mesmo merecia confiança. A Sociedade Protetora, não satisfeita com a postura da companhia, reunia os trabalhadores em assembleia e expressava suas insatisfações, pensando em conjunto formas de pressionar a companhia e ter respostas favoráveis

às suas propostas.<sup>9</sup>

É visível que os motoristas e condutores de bondes prezavam a unidade da categoria, levando para as reuniões todas as deliberações que viessem a tomar em nome dos trabalhadores, reunindo-se na sede da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores, ficando em sessão permanente até terem respostas da companhia às suas solicitações.<sup>10</sup>

Com o desenrolar da greve pacífica de 1911, os trabalhadores, em conjunto com o advogado dr. Souza Brazil, tentavam de todas as formas articular e negociar com a companhia as reivindicações apresentadas. É importante registrar que havia também solidariedade entre as agremiações de trabalhadores urbanos. A nota a seguir, da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas, manifesta apoio dessa sociedade às reivindicações dos motoristas e condutores de bonde durante o movimento desse ano:

Exmo. Sr. Presidente da Sociedade Beneficente dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Em sessão de hoje desta Diretoria levo ao vosso conhecimento nosso voto de solidariedade na causa justa que defendeis e que deveis vencer devido a vossa atitude e união que estas tendo, além disso a vossa frente, homens de valor como é o distinto advogado dr. Souza Brasil que deve vencer em toda a linha a reclamação justa que fazeis, saúdo-vos. Raul Pereira Dias, 1º secretário.<sup>11</sup>

Assim como o chefe dos motoristas Manoel Joaquim Barbosa em 1902, o senhor Felipe Fernandes em 1911 continuou no exercício de suas funções, sendo necessária pressão por parte da categoria de trabalhadores para a companhia tomar providências e assim avançar no inquérito. A

<sup>9</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

<sup>10</sup> A sede da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores de Bondes localizava-se na rua da Instalação, canto da Saldanha Marinho, lugar frequentado pelos trabalhadores dos bondes, como também por outras categorias de trabalhadores, que se organizavam em sindicatos quando precisassem de um espaço para reunião.

<sup>11</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 15 de janeiro de 1911.

Sociedade Beneficente e Protetora reforçou as solicitações feitas e enviou uma representação ao diretor da companhia na cidade, relatando os fatos que motivaram os trabalhadores a pedir a demissão do referido chefe.

Felipe Fernandes que, para tortura dos condutores e motoristas exerce um cargo na poderosa companhia sob vossa criteriosa direção, tem cometido desapiadadamente atos de perseguições e injustiças contra a maioria dos funcionários da Manáos Tramways, que não lhe são afeiçoados.<sup>12</sup>

Essas perseguições deixavam os trabalhadores inseguros no exercício de suas funções, fazendo com que reforçassem a todo momento que o respectivo chefe dos motoristas era injusto quando arbitrariamente sacrificava a verdade para prejudicar com suspensões, multas e demissões os membros associados à Sociedade Beneficente Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas e que ele tinha claros motivos não profissionais para fazer isso, conforme continua o relato na mesma nota explicando o desejo dos trabalhadores de ver o empregado Felipe Fernandes demitido da Manáos Tramways.

Esse injusto e gratuito vingativo, tendo feito parte da Sociedade Beneficente Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, foi, por motivo de sua conduta infiel, exonerado do seio da nossa sociedade, tornando-se, por tal motivo, verdugo dos nossos associados, procurando plantar descrédito da associação, concorrendo para o esfacelamento da mesma e impedindo que os membros tomem parte nas publicas manifestações, como ultimamente aconteceu quando procurávamos efetuar uma manifestação ao ilustrado e distinto amazonense exm.º sr. Dr. Jorge de Moraes.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

<sup>13</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

Em nota o advogado dos trabalhadores, Dr. Souza Brazil, afirmava que os associados estavam vivendo em desespero, a todo momento eram injustamente castigados e deprimentemente perseguidos, pediam que fosse aberto urgentemente um processo administrativo e que fossem ouvidos alguns dos trabalhadores que sofriam a perseguição a fim de resolver esse problema. Como resposta às muitas manifestações dos trabalhadores, o diretor local da Companhia Manáos Tramways encaminhou ao presidente da Sociedade Beneficente uma carta, em que se comprometia a abrir inquérito contra o chefe dos motoristas.

Fruto da importância do funcionamento do serviço de bondes para a cidade de Manaus, diversas autoridades locais foram acionadas por causa da greve e se manifestaram a respeito desta. No dia 15 de janeiro de 1911, o desembargador dr. Ricardo Amorim propôs aos grevistas que o diretor da Manáos Tramways instaurasse inquérito administrativo para apurar os fatos, tendo a proposta aceitação unânime por parte dos grevistas. No entanto, foi solicitado como condição que eles voltassem imediatamente ao trabalho. Aberto o inquérito pelo diretor da companhia, os trabalhadores teriam como representante legal o advogado da sociedade e após constatação dos fatos e averiguação da situação, o diretor da empresa tomaria a sua decisão, que seria a final em relação ao caso.

No dia 17 de janeiro de 1911, principiou o inquérito por ordem da diretoria da companhia, estando presentes o dr. Armando de Berredo, engenheiro fiscal, o Dr. Souza Brazil advogado da Sociedade, o Dr. Frankim Washington de Almeida, advogado da companhia, o sr. Percy Durant, secretário assistente da mesma empresa, e o sr. Maxim Holdun, secretário do inquérito. Do total de 120 trabalhadores, apenas seis apresentaram suas queixas perante os presentes, sendo todos chamados

para depor neste caso. Após os depoimentos, as falas foram registradas em ata assinada pelos presentes, para então julgamento final do diretor da companhia.

De todos os 120 motoristas e condutores, apresentaram-se apenas seis queixosos, sobre os depoimentos dos quais Felipe Fernandes teve de responder em sua defesa, sendo as declarações dele escritas também e assinadas pelos presentes.<sup>14</sup>

Em 23 de janeiro de 1911, o inquérito fora finalizado. Examinados os depoimentos pelo diretor da companhia, este informou à Sociedade Beneficente e à imprensa que nenhuma das queixas foram motivos suficientes para a demissão de Felipe Fernandes.

Tendo examinado com todo cuidado as declarações de ambas as partes, o diretor não pode 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 à disposição dos empregados que desejavam apresentar uma queixa, e isto 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 seção, extinguindo por completo o cargo de chefe dos motoristas, visto que, ao que parece estes não podem trabalhar debaixo da autoridade de um de seus pares. Por outro lado, a companhia vai despedir alguns poucos motoristas e condutores cuja conduta não foi boa no passado e os quais são um

---

<sup>14</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

impedimento para o bem e eficiente andamento deste serviço público.<sup>15</sup>

No mesmo documento publicado pelo diretor da Manáos Tramways, foi mencionado que a companhia não estava contratando novos motoristas e condutores, declarando ao público que a empresa “estava perfeitamente satisfeita com o trabalho aplicado de quase todos os empregados, e assegurava que nenhum deles devesse recear perder seu emprego, enquanto atender com lealdade aos seus deveres.”<sup>16</sup> No entanto, em meio a toda a efervescência, no mesmo dia em que foi divulgada a nota oficial do diretor E. B. Kirk nos jornais locais, esse arbitrariamente demitiu onze motoristas da viação por terem feito parte do inquérito administrativo aberto contra o chefe dos motoristas, Felipe Fernandes, que continuou na companhia, embora não mais como chefe dos motoristas, mas em outra função. Esses fatos geraram tamanho desconforto entre os empregados, que logo após retornarem às suas funções, deflagraram nova greve pacífica na cidade de Manaus.

Os bondes pararam de circular e a nova paralisação foi rapidamente notada pela população. Os protestos que se espalharam por Manaus tinham como pauta unicamente a readmissão dos funcionários demitidos pelo diretor da companhia. Em reação aos protestos, a empresa Manáos Tramways publicou nota nos jornais de grande tiragem na cidade informando à população sobre a necessidade urgente de novos trabalhadores para o serviço de motoristas e condutores, com ordenados de 8\$000 ao dia, substituindo, assim, aqueles que aderiram ao movimento grevista e os que haviam sido anteriormente já demitidos, demonstrando, dessa forma, insensibilidade à causa de seus empregados e contrariando a si mesma, que dias antes afirmara em nota oficial que não buscava novos funcionários, pois estava satisfeita com o serviço

<sup>15</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

<sup>16</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

prestado pelos trabalhadores contratados. A companhia demonstrava em suas práticas que não aceitaria “desordeiros” nas funções desempenhadas na empresa. Os trabalhadores permaneceram em greve nos dias seguintes do mês de março, de forma pacífica e organizada, realizando, em meio às movimentações paredistas, eleição dos novos representantes da Sociedade Beneficente e Protetora.

Os bondes deixaram de circular por impedimento dos trabalhadores, sendo necessário acampamento policial em frente à estação para assegurar que não ocorressem desordens nem que os trabalhadores impedissem os substitutos (naquela ocasião bombeiros e ex-motoristas convocados pela companhia) de trabalhar. A cobrança dos bilhetes passou a ser efetivada por empregados do escritório central da companhia. Durante doze horas os bondes circularam, depois acabaram seguindo para a estação, por haver registros de agressões entre os grevistas e ex-funcionários da Tramways.

Depois de grande desgaste para os trabalhadores e total ausência dos bondes na cidade, os motoristas e condutores resolveram entrar em acordo com a companhia. Uma reunião foi convocada para as 9 horas do dia 30 de janeiro e contou com a presença do advogado dos grevistas, acompanhados do dr. Pedro Guabyra, chefe de polícia, e membros da Companhia Manáos Tramways, que, ao longo das mobilizações, acompanharam de perto o desenrolar dos eventos na cidade. Após três horas de discussão, ficou acordado e resolvido que os grevistas voltariam ao serviço, sob condição de serem readmitidos alguns dos seus companheiros dispensados. Essa proposta foi aceita pelos presentes e, às 14 horas do mesmo dia, o tráfego de bondes foi normalizado.

Com a resolução mediada da greve de 1911, somente em maio de 1919 a população de Manaus e as autoridades teriam novamente de lidar com outra paralisação dos motoristas e condutores de bondes. A greve de 1919 ultrapassou os muros da companhia de transporte e tornou-se geral,



parando todas as companhias de grande porte na cidade.

Com uma dimensão maior, necessitou de unidade de todas as categorias de trabalhadores da cidade, concentradas no Comitê de Operários do Amazonas. A pauta que os moveu nessa ocasião foi a luta pela redução das horas de trabalho. Além dessa questão em particular, acabaram sendo levantadas pelos trabalhadores de suas respectivas companhias outras pautas, levando em consideração a especificidade de cada trabalho. O Comitê encaminhou, em conjunto, para as companhias Manáos Harbour, Amazonas Engineering, Manáos Tramways, Amazonas River e Booth Line, pedido de diminuição da jornada de trabalho para oito horas e acréscimo de 100% do valor correspondente do salário nas horas noturnas. Inicialmente, nenhuma companhia acatou a demanda do Comitê Operário. Enquanto isso, foi decidida em assembleia a manutenção da greve dos trabalhadores manauaras e até que fossem atendidas suas exigências, os mesmos não poderiam comparecer ao serviço.

Ao tempo em que as manifestações ganhavam força em Manaus, elas estavam também acontecendo em outras localidades do Brasil, como São Paulo, Ceará, Rio de Janeiro e Porto Alegre. O agravamento das condições de vida influenciou na decisão dos trabalhadores de aderir à greve geral em prol da redução das horas de trabalho, além de sempre estar presente na pauta o aumento salarial e a manutenção das ferramentas usadas nos serviços que prestavam às companhias. Os trabalhadores sabiam que, sozinhos, em greve e se ausentando de seus postos de trabalho, não iriam conquistar permanentemente a redução das horas de trabalho. Para isso era necessária a ajuda de parlamentares para encaminhar sua pauta principal ao Congresso Nacional. É importante mencionarmos que há informação significativa a respeito da existência de comunicação entre os trabalhadores organizados da cidade de Manaus e trabalhadores organizados de outras localidades do Brasil. Assim, a

pauta da redução das horas de trabalho unificou e movimentou a classe trabalhadora nacionalmente.

No dia seguinte à deflagração da greve, os bondes não trafegaram, os *chauffeurs*, os bolieiros e os carroceiros se somaram à luta e aderiram também à greve, os estivadores do Lloyd Brasileiro, da Booth, da Manáos Harbour, da Amazon River e da Amazonas Engeneering não compareceram ao trabalho. Como já mencionado, parar os bondes significava parar a cidade. No dia em que os motoristas e condutores de bondes aderiram à greve e não compareceram ao serviço, o chefe do tráfego dos bondes foi forçado pela companhia a deliberar que os mesmos saíssem sob a direção de trabalhadores substitutos da linha. Assim, aos poucos iniciava-se o funcionamento dos veículos. No entanto, diante de alguns problemas postos, como o fato de esses trabalhadores não possuírem carta de motorista ou condutor para conduzir os veículos, o chefe do tráfego desistiu de seu propósito. A partir daí não saiu mais nenhum bonde, ficando, assim, todos parados até segunda ordem. A cidade praticamente parou sem os trabalhadores nos seus postos e pela dimensão que a greve geral tomou, no dia 15 de maio de 1919, os representantes dos trabalhadores, organizados pelo Comitê, foram convidados para dialogar com o governador do Estado. O Comitê tentava de todas as formas articular e negociar com os diretores da Tramways, da Manáos Harbour, da Amazon River, da Booth e da Amazonas Engeneering soluções viáveis que atendessem à demanda da classe trabalhadora, no entanto, a dificuldade de diálogo era um fato.

A dimensão da adesão dos trabalhadores à greve geral pode ser inferida de suas assembleias. Nos dias em que elas eram realizadas na sede da União Operária, compareciam às reuniões cerca de seiscentas pessoas, além do chefe de polícia e da força policial, sempre acompanhados de dois oficiais. O chefe de polícia afirmava prontamente nas reuniões dos

trabalhadores que o comitê estava equivocando em defender essa pauta em nível nacional, pois ainda não havia no país uma lei que determinasse oito horas de trabalho para o operariado e que o projeto que circulava no Congresso Nacional não passaria. Acrescentava ainda que apoiava a ideia dos operários, no entanto, era obrigado a garantir a liberdade de trabalho, por isso avisava que se algum operário quisesse exercer sua atividade, estaria pronto para garantir esse direito.

As lideranças seguiam reforçando a necessidade da greve para a conquista histórica das oito horas de trabalho diárias e animando os demais trabalhadores a continuarem em paralisação total. Como forma de motivação do Comitê para que os trabalhadores continuassem em greve e não se deixassem levar pela pressão das autoridades, ao término das reuniões eram distribuídos jornais que continham a seguinte mensagem:

Oito horas de trabalho – o Comitê Operário do Estado do Amazonas previne aos estivadores e as classes trabalhadores em geral que não voltem ao trabalho sem uma resolução definitiva e segura das companhias inglesas Manáos Harbour, Amazon Engenering, Manáos Tramways e Amazon River – pela ordem: - Avante companheiros! – Vivam as oito horas de trabalho! – A união faz a força – o comitê.<sup>1</sup>

O movimento seguia crescendo com adesão de várias outras categorias de trabalhadores aderindo à greve do Comitê Operário. Com o aumento do número de paredistas na cidade, os trabalhadores seguiam para as oficinas da Manáos Tramways, na Cachoeirinha, com a finalidade de não permitir a saída dos veículos da estação. As autoridades também se fizeram presentes na estação dos bondes para tomarem as devidas providências e fazer com que os veículos circulassem pela cidade, nem que fossem guiados por eles mesmos. E foi o que se tentou fazer; no entanto, os grevistas não o permitiram e ecoavam em grito os dizeres:

<sup>1</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 15 de maio de 1919.

“Fora! Não pode sair!”<sup>2</sup>

Além dos boletins distribuídos para os trabalhadores, o Comitê Operário tinha o cuidado de manter a população informada das suas movimentações, convocando-os à unidade da luta.

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!<sup>3</sup>

Em meio a toda essa movimentação na cidade, o governador do Estado convocou as autoridades locais para um encontro com os representantes das empresas e o Comitê Operário em busca de algum entendimento.

A companhia Manáos Tramways foi a primeira a decidir receber o pedido dos motoristas e condutores de bondes. Imediatamente a polícia se posicionou cobrando a volta ao serviço. Após postura positiva da companhia, o comitê operário orientou os trabalhadores a voltarem ao trabalho, porém, de forma provisória, pois continuariam juntos aguardando o posicionamento e adesão das outras companhias estrangeiras.

Em Londres, as diretorias das companhias Manáos Harbour e Manáos Tramways posicionaram-se contrários à solução de seus representantes locais. Nessa ocasião, a companhia Manáos Tramways enviou ao representante local comunicado afirmando não poder aceitar a proposta de redução da jornada de horas dos trabalhadores devido à

<sup>2</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

<sup>3</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de maio de 1919.

diminuição das rendas da empresa e ao encarecimento do material. No mesmo comunicado dirigiu-se também aos funcionários apresentando alguns encaminhamentos que considerava benéficos aos trabalhadores, devido aos problemas causados pela greve: 1) a empresa pagaria aos mesmos o seu salário, sem diminuição durante os dias em que vigorou o acordo provisório, demonstrando, assim, a sua boa-fé; 2) que, desse dia em diante aceitaria e poria em vigor, para os que quisessem, o dia de trabalho de oito horas, com diminuição proporcional dos salários; 3) que manteria também o regime antes observado, sem alteração de horário e salários. Concluiu o comunicado apelando para a lealdade dos seus empregados, esperando que os mesmos continuassem a trabalhar pacificamente.<sup>4</sup>

Tendo em vista a postura da companhia de não atender ao pedido solicitado e apresentar contrapartida que não satisfizesse os anseios dos trabalhadores, a greve do operariado da Tramways foi suspensa por tempo determinado, e a cidade volta ao seu estado normal. Em virtude da atitude ousada, o chefe de polícia mandou retirar toda a vigilância dos bondes.<sup>5</sup>

De 1920 a 1930, tem-se registro de mais três greves dos motoristas e condutores de bondes elétricos na cidade. Elas ocorreram em março e setembro de 1925 e tinham como pauta o aumento de salários de dois mil réis e readmissão de dois motoristas grevistas, que haviam sido dispensados por não se fazerem presentes à conferência dos membros da comissão dos empregados da luz pública e particular. Dessas pautas, a companhia apenas atendeu à readmissão de um dos motoristas, deslocando-o da função que ocupava no tráfego para trabalhar na oficina. O deslocamento deu-se em virtude do estado de saúde do trabalhador. No que tange às outras pautas, a companhia negou a possibilidade

<sup>4</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 20 de maio de 1919.

<sup>5</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 20 de maio de 1919.

de atendê-las, respondendo aos paredistas que aguardassem uma melhor oportunidade para tal. A decisão gerou descontentamento nos trabalhadores, que, ao tomarem conhecimento sobre os possíveis acordos com a companhia, encaminharam como deliberação em assembleia na sede da União Operária Amazonense que “os grevistas dirigissem um ofício à gerência da Manáos Tramways pedindo-lhe que lhes remetesse, por escrito, a proposta feita a fim de fazerem uma contraproposta.”<sup>6</sup>

Junto com os motoristas e condutores de bondes estavam também em greve os empregados da oficina da Cachoeirinha e o pessoal da luz pública e particular, todos pleiteando oito horas de trabalho como principal demanda no momento. A companhia, insatisfeita com a paralisação e como forma de ameaça velada de demissão aos trabalhadores grevistas, passou a divulgar nos periódicos de grande tiragem, que estava admitindo, provisoriamente, motoristas e condutores para os bondes. Os trabalhadores, revoltados com a postura da companhia, buscaram alternativas de encaminhar suas pautas reivindicatórias e obter resultado satisfatório das mobilizações, entretanto, sem sucesso.

Foram dias de articulação, de apresentação de propostas e contrapropostas entre trabalhadores e companhia, ficando ao final claro que a empresa não tinha disposição de atender ao pedido dos trabalhadores, colocando-se para a população sempre como vítima, lamentando a resolução dos grevistas de não quererem voltar mais ao serviço se os seus pedidos não fossem atendidos, declarando-lhes que, caso os trabalhadores não aceitassem o que estava posto pela companhia, viam-se forçados, nestas condições, a considerá-los despedidos e a procurar outros auxiliares.<sup>7</sup> Essa postura deixou os trabalhadores receosos em relação a seu emprego e parcela significativa dos motoristas e condutores de bondes, depois de cientes da decisão, voltaram ao serviço, enquanto

<sup>6</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

<sup>7</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 25 de março de 1925.

outra parcela permaneceu em greve pacífica. Os trabalhadores ficaram, assim, divididos entre os que voltariam às atividades laborativas aceitando as condições oferecidas pela companhia e aqueles que, descontentes e permanecendo em greve, declararam que entregariam suas chapas para não mais prestarem serviço a Manáos Tramways. A companhia demitiu o segundo grupo e para normalização do serviço contratou novos funcionários.<sup>8</sup>

A próxima greve de que se tem notícia ocorreu em 1927 e foi motivada pela posição do chefe do tráfego de dispensar dois funcionários, nesse caso, dois condutores de bondes. A ação do chefe do tráfego não agradou a categoria que se sentiu injustiçada, haja vista que ambos pertenciam à diretoria da Sociedade dos Motoristas e Condutores de bondes. De forma pacífica, os trabalhadores paralisaram o serviço de bondes, levando o chefe a tomar providências de contingência para fazer circular o transporte na cidade. Dessa forma, nas primeiras horas da manhã do dia 21 de maio de 1927, o serviço de bondes foi feito por particulares habilitados, possuidores de cadernetas de permissão, segundo deliberação tomada pela polícia e companhia que provisoriamente haviam providenciado para que a atitude dos trabalhadores não atrapalhasse a ordem.<sup>9</sup>

Os paredistas manifestavam atitude irrevogável de não retornar ao trabalho enquanto os companheiros não fossem readmitidos. Todavia, chegando o dia ao seu fim, parte dos motoristas e condutores de bondes foram se apresentando ao serviço levando a circulação dos bondes à normalização, embora pequena parcela de trabalhadores ainda continuasse em parede. Dias depois, e com praticamente todos os paredistas demitidos, o movimento grevista recebeu formalmente apoio de associações de trabalhadores da cidade, conforme publicou-se em

<sup>8</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 25 de março de 1925.

<sup>9</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de maio de 1927.

nota no *Jornal do Comércio*.

Ocorreu uma reunião na sede provisória da Associação dos Motoristas, onde compareceram representantes 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 Amazônica, União Beneficente dos Foguistas e Sindicato dos Estivadores.<sup>10</sup>

Representantes das sociedades de trabalhadores no Amazonas reuniram-se sob a presidência de Armindo de Barros, presidente da Sociedade dos Motoristas e Condutores, que expôs na ocasião o motivo de estarem reunidos e, de forma prioritária, tinham como objetivo procurar dar solução ao caso dos trabalhadores dos bondes. Como encaminhamento da reunião, foi indicada uma comissão composta por membros de cada uma das sociedades presentes para conferenciar com o presidente do Estado sobre o assunto. Nessa conferência, buscaram-se, junto aos representantes das sociedades, caminhos para resolver harmoniosamente o caso. Logo em seguida, a comissão direcionou-se para o escritório da companhia, marcando encontro com o diretor para o dia seguinte. A pauta dessa reunião era tratar as demandas solicitadas pelas categorias. Nesse interim, ocorreu a intervenção do estado para resolução do impasse. O presidente do estado, em diálogo com o Dr. João Rodrigues Coelho, relator da comissão, comunicou-lhes que, dando cumprimento ao prometido em reunião com as categorias, se entendeu com a gerência da Manáos Tramways: a empresa aceitava a volta do condutor dezoito para o serviço da companhia e a readmissão de metade dos grevistas, ficando a outra parte no quadro de reserva da companhia. Os trabalhadores aceitaram a proposta e finalizaram a greve.

---

<sup>10</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, 28 de maio de 1927.



## Considerações finais

O material aqui apresentado é parte das pesquisas e discussões desenvolvidas no Mestrado em História na Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Nelas se busca compreender um pouco da experiência de trabalho e luta dos trabalhadores dos bondes elétricos. A pesquisa apresentada, acerca da articulação entre os Mundos do Trabalho e os Trabalhadores, de acordo com uma perspectiva da História Social, possibilita fazer algumas observações como a importância de se apontar a existência e experiência dos novos sujeitos sociais – pessoas comuns, que sempre estiveram presentes na cena histórica (PINHEIRO, 2007), bem como evidenciar que, apesar das inúmeras dificuldades que tiveram, longas jornadas de trabalho, muitas injustas, insalubridade, autoritarismo do patrão, seguindo as sugestões de Thompson, a respeito da “experiência da exploração”, pode-se afirmar que essa relação patrão-trabalhador 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 (THOMPSON, 1987:28).

A história vista de baixo legitima as expectativas dos sujeitos, 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 na cidade tem sido um importante desafio que nos tem oportunizado compreender que grande parte das conquistas dos trabalhadores urbanos que se tem hoje em dia são fruto das lutas de trabalhadores do passado.

## Referências

COSTA, Francisca Deusa Sena da. *Quando o viver ameaça a ordem urbana*. Manaus: Valer e Fapeam, 2014.

DIAS, Edinea Mascarenhas. *A Ilusão do Fausto: Manaus, 1880 -1920*. Manaus: Valer, 1999.

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

MATTOS, Marcelo Badaró. *E. P. Thompson e a tradição crítica ativa do materialismo histórico*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ. 2012. p. 13-56 e 204-253.

MELLO, de Thiago. *Manaus – Amor e Memória*. 4º ed. ver. – Manaus: Valer, Prefeitura Municipal de Manaus, 2004.

MULLER, Ricardo Gaspar e DUARTE, Adriano Luiz. *E. P. Thompson Política e Paixão*. Chapecó SC: Argos, 2012. p. 127-147.

PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento: a trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917-1932)*. (Dissertação de Mestrado) Ceará, 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Uma outra cidade: o mundo dos excluídos no final do século XIX*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. 3ª. ed. Manaus: FUA, 2015.

\_\_\_\_\_. *Nos meandros da cidade: cotidiano e trabalho na Manaus da borracha, 1880-1920*. ANPUH, 2007.

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

SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935 / Campinas, SP: [s. n.], 2009*.

TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Tese (Doutorado em História) – UFF. Rio

de Janeiro, 2012.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*.  
Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. 3v.