

Organização, mobilização e ação coletiva

: as greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus (1899-1927)

Dhyene Vieira dos Santos

Doutoranda em História Social na Universidade Federal do
Amazonas (UFAM)

Resumo

Manaus, entre 1889 e 1927, experimentou um período de mudanças sociais e urbanas significativas, dentre elas, a instalação do sistema de bondes elétricos e o nascimento de duas novas categorias de trabalhadores, cuja presença e ação coletiva deixaram um legado na história social do trabalho no Amazonas: os motoristas e condutores de bondes. Este artigo visa analisar a organização e mobilização desses trabalhadores do tráfego de bondes em Manaus, averiguando as mobilizações e greves empreendidas por eles. O enfoque teórico incide sobre a História Social do Trabalho e as abordagens que tematizaram as greves operárias. Com base, principalmente, em fontes oriundas da imprensa operária e comercial da época, foram analisadas as diversas greves deflagradas pelos motoristas e condutores durante a Primeira República. Espera-se que este estudo contribua para uma melhor compreensão da história do trabalho e do movimento dos trabalhadores, destacando a importância da ação coletiva na construção do espaço urbano e nas lutas por melhores condições de vida e trabalho.

Palavras-chave História Social do Trabalho – Motoristas e Condutores – Greves em Manaus

Submissão

28/06/2024

Aprovação

07/05/2025

Publicação

16/05/2025

Organization, mobilization and collective action: the strikes of tram drivers and conductors in Manaus (1899-1927)

Abstract

Between 1899 and 1927, Manaus experienced a period of significant social and urban changes, including the installation of the electric tram system and the emergence of two new categories of workers, whose presence and collective action left a legacy in the social history of labor in Amazonas: tram drivers and conductors. This article aims to analyze the organization and mobilization of these tram traffic workers in Manaus, examining the mobilizations and strikes they undertook. The theoretical focus is on the Social History of Labor and the approaches that addressed workers' strikes. Based primarily on sources from the labor and commercial press of the time, the various strikes carried out by drivers and conductors during the First Republic were analyzed. It is hoped that this study will contribute to a better understanding of labor history and the workers' movement, highlighting the importance of collective action in the construction of urban space and the struggles for better living and working conditions.

Keywords Social History of Labor – Tram Drivers and Conductors – Strikes in Manaus

Organización, movilización y acción colectiva: las huelgas de los conductores y operadores de tranvías em Manaus (1899-1927)

Resumen

Entre 1899 y 1927, Manaus experimentó un período de cambios sociales y urbanos significativos, incluyendo la instalación del sistema de tranvías eléctricos y el nacimiento de dos nuevas categorías de trabajadores, cuya presencia y acción colectiva dejaron un legado en la historia social del trabajo en Amazonas: los conductores y operadores de tranvías. Este artículo tiene como objetivo analizar la organización y movilización de estos trabajadores del tráfico de tranvías en Manaus, investigando las movilizaciones y huelgas emprendidas por ellos. El enfoque teórico se centra en la Historia Social del Trabajo y las perspectivas que abordaron las huelgas obreras. Basándose principalmente en fuentes de la prensa obrera y comercial de la época, se analizaron las diversas huelgas llevadas a cabo por conductores y operadores durante la Primera República. Se espera que este estudio contribuya a una mejor comprensión de la historia del trabajo y del movimiento de los trabajadores, destacando la importancia de la acción colectiva en la construcción del espacio urbano y en las luchas por mejores condiciones de vida y trabajo.

Palabras clave História Social del Trabajo – Conductores y Operadores de Tranvías – Huelgas en Manaus

Introdução

No final do século XIX e início do século XX, Manaus passou por um período de transformação urbana, impulsionado pelo ciclo da borracha.¹ Nesse contexto, a introdução dos bondes elétricos, em 1899, representou um avanço na modernização da cidade. Com a chegada desse novo meio de transporte, surgiram duas categorias de trabalhadores essenciais para o funcionamento do sistema: os motoristas e condutores de bondes. Esses profissionais eram responsáveis por operar os veículos elétricos, que se tornaram não apenas um meio de transporte fundamental para a população, mas também um símbolo da modernidade e do progresso.²

Apesar da centralidade desses trabalhadores na dinâmica urbana de Manaus, ainda há uma lacuna na compreensão de suas condições de trabalho e de suas lutas por melhores condições de vida. Diante disso, este artigo tem como objetivo analisar a inserção dos trabalhadores do tráfego de bondes na cena pública, enquanto sujeitos coletivos em formação, a partir de suas mobilizações e greves ocorridas na cidade durante a Primeira República. Por meio da investigação das causas, motivações e estratégias de ação coletiva desses trabalhadores, buscamos contribuir para uma compreensão mais ampla da história social e dos movimentos operários em Manaus, ressaltando a importância da ação coletiva na construção do espaço urbano e nas lutas por melhores condições de vida e trabalho.

A historiografia sobre o movimento operário no Brasil, por muito tempo, esteve centrada nos eixos Sul e Sudeste, relegando a um segundo plano as especificidades de outras regiões do país. Como destacou Silvia Petersen, essa predominância dos estudos sobre os grandes centros urbanos levou à generalização de conclusões regionais para todo o Brasil, desconsiderando as particularidades das experiências operárias em outros estados.³ No entanto, nas últimas décadas, as pesquisas sobre a história do trabalho em diferentes regiões avançaram, possibilitando uma visão mais ampla e descentralizada do movimento operário brasileiro. Nesse contexto, a investigação das greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus contribui para ampliar as pesquisas regionais, reforçando a importância de analisar essas experiências dentro de um contexto nacional.

Diante da escassez de registros produzidos diretamente pelos trabalhadores, adotamos uma abordagem metodológica baseada na concepção de Maria Célia Paoli,

1 WEINSTEIN, B. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

2 MAGALHÃES, S. *O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos*. Manaus: Editora EDUA, 2014.

3 PETERSEN, S. R. F. “Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a História Operária Brasileira”. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 3, n. 3, p. 129-153, jun. 1995.

que propõe encontrar esses sujeitos “na fala dos outros”.⁴ Para isso, recorremos a uma ampla variedade de fontes documentais, incluindo relatórios de autoridades públicas, trabalhos de memorialistas e, principalmente, jornais operários e da grande imprensa, que, apesar de suas diversas tendências políticas, frequentemente traziam à tona a presença dos trabalhadores na cena pública. A análise dessa massa documental nos permitiu, gradativamente, captar aspectos da atuação coletiva desses trabalhadores e, na medida do possível, um pouco da sua própria “fala”.⁵

Na busca por compreender os movimentos coletivos organizados pelos motoristas e condutores de bondes em Manaus, os periódicos foram fundamentais na pesquisa. Foi por meio deles que identificamos registros sobre mobilizações, negociações e suas repercussões em âmbito local e nacional. Nesse sentido, como destacam as historiadoras Heloisa de Faria Cruz e Maria do Rosário da Cunha Peixoto, a imprensa não era apenas um repositório passivo de informações, mas sim um agente ativo nos processos históricos: “os jornais não apenas registravam os acontecimentos, mas também atuavam como instrumentos de pressão social, influenciando debates e remodelando constantemente a memória coletiva”.⁶

Nascem dois novos ofícios: os motoristas e condutores de bondes

O motorista, a frente, com as mãos agarradas ao “breck”, para as largadas e freadas, havia o condutor, incumbido das cobranças, em pé nos estribos, percorrendo banco por banco, e tanto quanto possível lhano de trato para com os passageiros. Condutores providos sempre de moeda divisionária, em sacolas rústicas a cintura, exerciam suas atividades com extrema perícia, atendendo a cobrança e autorizando a marcha do veículo, à proporção que as pessoas iam saltando do mesmo durante a viagem.⁷

Nas palavras do memorialista João Nogueira da Mata, os motoristas e condutores eram trabalhadores responsáveis pelo transporte de passageiros na cidade de Manaus. Cabia ao motorista manter a atenção ao dirigir o bonde elétrico, pois ele controlava o fluxo de veículos ao seu redor, garantia corretamente as paradas e arranques indicados

4 PAOLI, M. C. “Os trabalhadores urbanos na fala dos outros. Tempo, espaço e classe na História Operária Brasileira”. In: LEITE LOPES, J. S. (Coord.). *Cultura e identidade operária: aspectos da cultura da classe trabalhadora*. UFRJ – Museu Nacional: Marco Zero, 1982, p. 53-101.

5 PARENTE, E. O. *Operários em movimento: A trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917-1932)*. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará: Fortaleza, 2008, p. 12.

6 CRUZ, H. F.; PEIXOTO, M. R. C. “Na oficina do historiador: conversas sobre História e Imprensa”. *Projeto história*, n. 35, 2007, p. 257.

7 MATA, J. N da. *Amazônia: terra da promessa*. Manaus, 1979, p. 65.

pelo condutor, além das habilidades intrínsecas para a condução do bonde. Ao condutor, cabiam funções diferentes das do motorista. Era seu encargo acionar a campainha, solicitar as paradas e sinalizar o momento do arranque dos bondes, assim como era sua tarefa organizar os passageiros dentro do veículo.⁸

As condições de trabalho dos motoristas e condutores em Manaus eram desafiadoras. Enfrentavam longas jornadas de trabalho, frequentemente superiores a 12 horas por dia, e trabalhavam sob condições climáticas adversas, com temperaturas elevadas e alta umidade. Além disso, a infraestrutura da cidade muitas vezes era precária, com trilhos mal pavimentados e falta de manutenção dos veículos, o que aumentava o risco de acidentes e tornava o trabalho ainda mais árduo.⁹ Os salários desses trabalhadores eram baixos e frequentemente pagos com atraso, o que gerava insatisfação e insegurança financeira. A falta de direitos trabalhistas e a ausência de mecanismos formais de proteção social agravavam essa situação.¹⁰

O acirramento das tensões entre os trabalhadores do tráfego de bondes e seus empregadores levou à necessidade de uma estrutura organizacional que garantisse maior representação dos interesses da categoria. Como resposta a esse cenário, em 14 de fevereiro de 1910, foi fundada a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, uma entidade que passou a centralizar a organização dos motoristas e condutores frente aos desafios impostos pelas precárias condições de trabalho e pela resistência patronal às suas reivindicações.¹¹ Seguindo um padrão comum a outras organizações operárias da época, a sociedade combinava práticas assistencialistas e reivindicatórias, ao mesmo tempo em que servia como um espaço seguro para o debate interno e a formulação de estratégias coletivas. Sua fundação foi um marco na trajetória do operariado amazonense ligado ao serviço de transporte urbano, consolidando a organização da categoria e institucionalizando sua luta por melhores condições de trabalho.¹²

A criação da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas pode ser compreendida dentro de um processo mais amplo de formação de

8 SANTOS, J. M. P. dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Programa de Pós-Graduação em História: SP, 2009, p. 91.

9 *Livro-Registro dos trabalhadores da The Manaus Tramways and Light Company (1908-1942)*. Acervo Físico da Amazonas Energia. Consultado em abril de 2018.

10 SANTOS, D. V. *Trabalho e Vida Urbana: motoristas e condutores de bondes em Manaus (1899-1930)*. Manaus: EDUA; São Paulo: Alexa Cultural, 2024, p. 49.

11 “Estatutos da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas” (1910). *Diário Oficial*, Manaus, 02 de setembro de 1910.

12 SANTOS, D. V. *Trabalho e Vida Urbana: motoristas e condutores de bondes em Manaus (1899-1930)*. Manaus: EDUA; São Paulo: Alexa Cultural, 2024.

associações operárias. Como destaca Aldrin Castellucci, dois fatores principais levavam os trabalhadores a se organizarem coletivamente: os fatores objetivos, relacionados às condições de vida e trabalho e à luta contra a adversidade, e os fatores subjetivos, ligados à construção de identidades coletivas.¹³ Dessa forma, as associações não eram apenas agrupamentos formais, mas instrumentos de união entre indivíduos que compartilhavam experiências comuns.¹⁴

Um dos objetivos das associações operárias era negociar com os empregadores para obter melhorias nas condições de trabalho e aumentos salariais. No entanto, essas negociações nem sempre eram bem-sucedidas, o que levava os trabalhadores a adotarem outras formas de protesto, como as greves. Segundo Marcel Van der Linden, as greves podem ser definidas como formas de luta, coerção e poder, nas quais grupos de trabalhadores interrompem suas atividades laborais para reforçar reivindicações econômicas, sociais e/ou políticas.¹⁵

Assim como em outras cidades brasileiras da época, Manaus passava por um processo de modernização marcado por profundas contradições. A expansão econômica e as transformações na organização do espaço urbano foram basilares no surgimento das greves dos trabalhadores do setor de transportes, refletindo as tensões e desigualdades geradas por esse cenário.¹⁶ Os jornais da época, importantes formadores de opinião pública, noticiavam amplamente as greves, refletindo a novidade que o serviço de transporte urbano representava para a cidade. Branno Hochederman Costa e Francisco Josué Medeiros de Farias apontam que as greves podiam ser classificadas em três categorias principais. O primeiro grupo correspondia às greves estritamente econômicas, cujas pautas estavam voltadas para questões salariais e melhores condições de trabalho. O segundo grupo era formado pelas greves estritamente políticas, caracterizadas por reivindicações mais amplas, incluindo paralisações em solidariedade a outras categorias, protestos contra demissões ou perseguições e a luta por direitos, como a redução da jornada de trabalho. Por fim, havia as greves de caráter econômico e político, que combinavam ambos os tipos de reivindicação em suas pautas.¹⁷

13 CASTELLUCCI, A. A. S. “O associativismo mutualista na formação da classe operária em Salvador (1832-1930)”. In: CORD, M. M.; BATALHA, C. H. M. *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014, p. 28.

14 SANTOS, D. V. “Salve! Batalhadores honrados da Arte”: os tipógrafos e a organização operária em Manaus (1892-1927). In: QUEIRÓS, C. A. B.; MOURA, A. V.; LEAL, D. A. *Amazônia: História, Trabalho e Imprensa*. Manaus: EDUA; São Paulo: Alexa Cultural, 2024, p. 47-48.

15 LINDEN, V. D. L. *Trabalhadores do mundo: Ensaio para uma história global*. Tradução: Patrícia de Q. C. Zimbres. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2013, p. 107.

16 PINHEIRO, L. B. S. P.; PINHEIRO, M. L. U. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2017, p. 11.

Seguindo essa estrutura, organizamos um quadro com os tipos de greve empreendidas pelos motoristas e condutores de bondes em Manaus, destacando o período em que ocorreram, o tempo de paralisação, os motivos das greves e sua classificação.

Tabela I Greves realizadas pelos motoristas e condutores de bondes em Manaus (1900-1927)

Mês/Ano	Tempo parado	Motivo da greve	Tipos de greve
Dezembro de 1900	01 dia	Pagamento de salários	Econômica
Maio de 1902	02 dias	Demissão do chefe do tráfego e condições de trabalho	Política
Maio de 1910	01 dia	Readmissão de dois trabalhadores e demissão do chefe do tráfego	Política
Janeiro de 1911	15 dias	Demissão do chefe do tráfego e readmissão de 11 trabalhadores demitidos	Política
Março de 1925	04 dias	Demissão de dois trabalhadores e aumento de salário	Econômica/política
Setembro de 1925	02 dias	Auxílio mútuo, tais como advogados e fiança na polícia para os trabalhadores	Política
Maio de 1927	08 dias	Demissão de dois trabalhadores	Política

Fonte Elaborado pela autora, 2020.

Das greves ocorridas entre 1900 e 1927, cinco foram de caráter estritamente político, uma combinou reivindicações econômicas e políticas, e apenas uma pode ser classificada como exclusivamente econômica. Entre as principais pautas estavam o descontentamento com o chefe do tráfego, a luta por aumento salarial, a solidariedade entre trabalhadores, a readmissão de demitidos e a redução da jornada de trabalho. Dentro desse contexto de mobilizações, destaca-se a greve geral de 1919, cuja principal bandeira foi a luta pela jornada de oito horas diárias. Esse movimento contou com a adesão de um número expressivo de trabalhadores de diferentes categorias na cidade,

17 COSTA, B. H.; FREITAS, F. J. M. de. Greves e polícia política nas décadas de 1920 e 1930. In: MATTOS, M. B. (Org.). *Trabalhadores em greve; Polícia em guarda: Greves e repressão policial na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro, Bom Texto/FAPERJ, 2004, p. 141.

incluindo motoristas e condutores de bondes, além de operários de setores estratégicos, como portuários, padeiros, sapateiros e carroceiros.¹⁸

Embora a greve geral de 1919 tenha sido importante para a formação da classe trabalhadora amazonense, não a analisamos detalhadamente neste estudo, pois seu escopo extrapolava o foco específico das greves do setor de tráfego de bondes. No entanto, é essencial destacar que esse movimento refletiu diretamente as demandas e tensões enfrentadas pelos trabalhadores urbanos, demonstrando a crescente capacidade de articulação entre diferentes categorias da cidade. A reivindicação pela redução da jornada de trabalho mobilizou um contingente de operários e reforçou as discussões sobre direitos trabalhistas, influenciando mobilizações posteriores.¹⁹

A análise das greves não pode ser realizada de forma isolada, sem considerar as etapas que compõem sua trajetória. Marcel Van der Linden propõe que os movimentos grevistas seguem quatro estágios lógicos: (1) *mobilização e preparação*, quando os trabalhadores se organizam e constroem suas estratégias de luta; (2) *paralisação do trabalho*, etapa em que ocorre a interrupção das atividades laborais; (3) *manutenção do movimento*, fase em que os trabalhadores enfrentam desafios para sustentar a greve, como repressão patronal, coação estatal e a entrada de fura-greves; e (4) *desmobilização e encerramento do conflito*, seja pela vitória parcial ou total, pelo esgotamento da mobilização ou pela repressão. Esse ciclo pode ser identificado nas greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, em que os trabalhadores enfrentavam desafios desde a organização inicial até a retomada das atividades, muitas vezes sob forte repressão.²⁰

Outro aspecto relevante a ser considerado é a *motivação subjetiva dos grevistas*, que, segundo Marcel Van der Linden, resulta da combinação de três fatores: os problemas, o estopim e as reivindicações. Os problemas correspondem às razões estruturais do descontentamento, como salários baixos e péssimas condições de trabalho. O estopim refere-se ao incidente específico que desencadeia a greve, geralmente um evento pontual que cristaliza a insatisfação coletiva. As reivindicações, por sua vez, são a verbalização dos anseios dos trabalhadores, como o aumento salarial, a redução da sobrecarga de trabalho e a resistência patronal em conceder melhorias. Entre os motoristas e condutores de bondes, esses fatores de insatisfação eram recorrentes, enquanto o

18 PINHEIRO, L. B. S. P.; PINHEIRO, M. L. U. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2017.

19 Para mais informações, consultar: SANTOS, D. V. *Trabalho e Vida Urbana: motoristas e condutores de bondes em Manaus (1899-1930)*. Manaus: EDUA; São Paulo: Alexa Cultural, 2024.

20 LINDEN, V. D. L. *Trabalhadores do mundo: Ensaio para uma história global*. Tradução: Patrícia de Q. C. Zimbres. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2013, p. 207.

estopim das greves frequentemente ocorria pela recusa dos patrões em dialogar ou pelo agravamento das condições de trabalho.²¹

Manter uma greve ativa exige estratégias bem definidas, pois os riscos para os trabalhadores são altos. Marcel Van der Linden destaca que o sucesso ou fracasso de uma greve depende da coesão interna dos grevistas e do apoio de setores externos da sociedade. Em Manaus, os condutores e motoristas de bondes contaram com a solidariedade de outros segmentos operários e movimentos políticos, o que lhes conferiu maior resistência diante da repressão patronal. Isso evidencia que a greve não é apenas uma questão econômica, mas também um fenômeno político e social, no qual os trabalhadores constroem redes de solidariedade para fortalecer suas mobilizações.

Ao analisarmos os momentos de mobilização, percebemos que muitas dessas ações ocorreram durante o período de declínio da economia gomífera na região amazônica, a partir de 1910. Esse contexto econômico, aliado às transformações políticas da época, influenciou diretamente a ação do movimento operário. Como destaca Luciano Teles, os primeiros anos da República brasileira trouxeram uma sensação de maior participação política, especialmente entre os militantes operários, alimentando anseios e expectativas de envolvimento na vida pública.²² No entanto, à medida que o regime se consolidava, surgiram dimensões excludentes que restringiam a inclusão dos trabalhadores no novo cenário político, gerando um desencantamento entre as camadas populares. Esse descontentamento intensificou a busca por participação política e reforçou a luta por melhores condições de trabalho, tornando-se um fator determinante para a eclosão das greves e mobilizações nos anos iniciais do século XX.²³

Nesse contexto de transformações políticas e econômicas, a relação entre os ciclos econômicos e a mobilização operária também deve ser considerada. Para os historiadores Eulália Lobo e Eduardo Stotz, a economia do final do século XIX e início do século XX afetava diretamente as condições de vida e trabalho dos operários, influenciando suas formas de resistência e luta. No entanto, ambos ressaltam que a correlação entre conjuntura econômica e movimento operário era apenas uma das variáveis que moldavam o comportamento social da classe trabalhadora. As paralisações

21 LINDEN, V. D. L. *Trabalhadores do mundo: Ensaio para uma história global*. Tradução: Patrícia de Q. C. Zimbres. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2013, p. 207.

22 TELES, L. E. C. “Entre perseguições, agressões e empastelamentos: o caso dos jornais de trabalhadores Gutenberg (1891-1892) e Operário (1892) no Amazonas da Primeira República Brasileira”. *Revista Aedos*, v. 7, n. 17, 2015, p. 23.

23 Para mais informações, consultar: BATALHA, C. H. M. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: DELGADO, L. de A. N. *O Brasil Republicano 1*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1986. HARDMAN, F. F.; LEONARDI, V. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. 2. Ed. São Paulo: Ática, 1991. PETERSEN, S. R. F. “*Que a União Operária seja nossa pátria!*”. *História das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações*. Santa Maria: Porto Alegre: UFSM/UFRGS, 2001.

e greves não surgiam espontaneamente, mas se desenvolviam dentro de um contexto social e institucional estruturado, no qual as leis, os sistemas políticos e as organizações trabalhistas foram fundamentais na definição das estratégias de mobilização.²⁴

As greves de 1900, 1902 e 1910

Em 1900, assim como os trabalhadores em diversas regiões do Brasil, os motoristas e condutores de bondes fizeram sua primeira aparição na cena pública manauara. No dia 15 de dezembro, ocorreu a primeira greve dos trabalhadores do tráfego de bondes registrada em Manaus, apenas um ano após a inauguração dos serviços de bondes elétricos na cidade. Embora existam poucas informações sobre essa paralisação, sabe-se que sua motivação principal foi a reivindicação salarial. Como observam os historiadores Luis Balkar Sá Peixoto Pinheiro e Maria Luiza Ugarte Pinheiro, “já em 1900 os serviços de bondes estavam privatizados e sob controle da firma Manáos Railway. E já naquela ocasião os condutores de bondes deflagraram greve em 1900, reclamando pagamento de salários.”²⁵

Dois anos depois, em 1902, uma nova paralisação dos motoristas e condutores de bondes foi anunciada. A situação de trabalho dos profissionais urbanos em Manaus, em particular, dos trabalhadores da Manáos Railway Company, era precária. Não havia legislação que assegurasse direitos no exercício da profissão, nem mecanismos de proteção para os trabalhadores em casos de acidentes durante a execução do serviço. A ausência de direitos e a falta de assistência por parte da companhia estadunidense foram os principais fatores que motivaram os trabalhadores dos bondes a paralisarem suas atividades naquele ano.

Nas primeiras décadas do século XX, quando se iniciava a industrialização no Brasil, os serviços especializados na cidade ainda eram uma grande novidade. Não havia legislação que regulasse as relações de trabalho, nem qualquer tipo de proteção legal aos trabalhadores, que frequentemente se viam subjugados às arbitrariedades patronais.²⁶ Em outras palavras, as jornadas de trabalho eram extenuantes – no caso dos motoristas e condutores, variavam entre dez e doze horas diárias. Embora as condições de trabalho fossem precárias, se compararmos com outros ofícios especializados da cidade, os motoristas e condutores possuíam algumas particularidades associadas à natureza de sua

24 LOBO, E. L.; STOTZ, E. Flutuações cíclicas da economia, condições de vida e movimento operário, 1880 a 1930. *Revista do Rio de Janeiro*. Niterói, n. 1, 1985, p. 65.

25 PINHEIRO, L. B. S. P.; PINHEIRO, M. L. U. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiaí, SP: Paco Editorial, 2017, p. 177.

26 SINGER, P. *A formação da classe operária*. São Paulo: Atual, 1994.

função. Por estarem em constante circulação pela cidade, esses profissionais faziam parte da teia de sociabilidade urbana, interagindo diretamente com diferentes setores da sociedade.²⁷

No entanto, a resistência dos trabalhadores não era um resultado automático da precariedade, pois greves não surgem exclusivamente de más condições de trabalho. Elas dependem de uma conjuntura favorável, da circulação de ideias, da troca de experiências e da construção de uma tradição grevista. No caso dos motoristas e condutores, sua prática de mobilização começou a se consolidar no início do século XX, refletindo um movimento mais amplo de organização operária. Assim, no dia 1º de maio de 1902, o jornal *A Federação* publicou uma notícia anunciando a greve dos motoristas e condutores em Manaus.²⁸ Curiosamente, o periódico se apresentava como um veículo defensor dos interesses populares²⁹ e, nesse contexto, destacou um dos fatores que impulsionaram a greve: a perseguição imposta pelo chefe do tráfego, Manoel Joaquim Barbosa.

É possível recuperar nos periódicos da época algumas declarações de trabalhadores que denunciavam o comportamento autoritário e grosseiro do chefe Manoel Joaquim Barbosa, tanto em reação aos empregados da companhia quanto aos usuários que o procuravam para obter esclarecimentos sobre o serviço. Um trecho publicado à época reforça essa percepção: “O chefe Manoel Joaquim Barbosa, não é só um déspota para os seus empregados subalternos: é também grosseiro para com todas as pessoas que o procuram e pedem esclarecimentos relativos ao serviço que está a seu cargo.”³⁰

Além de relatar a situação dos trabalhadores do tráfego de bondes, o jornal *A Federação* buscava se posicionar como um veículo de defesa dos trabalhadores, ao mesmo tempo em que mantinham um tom supostamente imparcial. O periódico justificava essa postura alegando que, em outras ocasiões, já havia criticado condutores que não cumpriam seus deveres no exercício do trabalho.³¹ No entanto, ao trabalhar com fontes jornalísticas de grande circulação em Manaus, é fundamental considerar os interesses sociais e políticos que moldavam seu discurso. Como alertam os

27 SANTOS, D. V. *Trabalho e Vida Urbana: motoristas e condutores de bondes em Manaus (1899-1930)*. Manaus: EDUA; São Paulo: Alexa Cultural, 2024.

28 O Jornal *A Federação* circulou em Manaus nos anos de 1895 até os anos de 1902. Tinha periodicidade diária e custavam 200 réis. Eram diretores do jornal, o senador Manoel Francisco Machado, Dr. Henrique Alvares Pereira e Euclides Nazareth. Os principais redatores eram: Deoclédio de Campos, Joaquim Belmont, Gaspar Guimarães, Goetz de Carvalho, João Reis, José Soares, Pedro Freire, Talião, Zenão e Manoel Rosentino. Consultar catálogo de FREIRE, J. R. (Coord.). *Cem anos de Imprensa no Amazonas (1851-1950)*. Manaus: Editora Calderaro, 1990.

29 *A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

30 *A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

31 *A Federação*, Manaus, 01 de maio de 1902.

historiadores, a imprensa não é um repositório neutro de informações, mas um espaço de produção de narrativas, no qual suas falas são pronunciadas e projetadas a partir de um lugar social específico.³² Assim, ao utilizarmos os jornais como fontes, é essencial adotar um olhar crítico, atento às suas intenções, seletividade e enquadramento dos fatos.³³

A greve por melhores condições de trabalho foi uma das formas de mobilização mais frequentes entre os operários, pois representava uma luta por maior segurança no ambiente de trabalho, contra a intensificação das tarefas, por melhores condições de higiene, por horários de descanso adequados, além de reivindicar relações mais justas entre empregados e empregadores, o direito a férias remuneradas e a regulamentação das atividades laborais.³⁴

Na paralisação de 1902, a principal reivindicação dos trabalhadores foi a falta de garantias e assistência contra acidentes de trabalho, bem como a prática recorrente de demissões arbitrárias. Diante desse cenário, os operários encontravam-se em um ambiente de constante opressão e perseguição, no qual a relação entre trabalhadores e chefia era marcada pelo autoritarismo patronal e pela ausência de mecanismos institucionais que protegessem os direitos da categoria.

Além da perseguição imposta pelo chefe do tráfego, outro problema vivenciado pelos trabalhadores dizia respeito diretamente às precárias condições de trabalho. Isso significa que não havia qualquer assistência por parte da companhia de bondes, deixando os trabalhadores sem respaldo perante acidentes ou emergências. Diante dessa realidade, foi necessário buscar alternativas para a criação de mecanismos de socorro mútuo. Esse momento inicial das mobilizações dos motoristas e condutores de bondes evidencia que, mesmo antes da formação de uma associação formal, os trabalhadores já possuíam um grau de organização e demonstravam consciência sobre sua situação e a necessidade de luta por direitos.

O estopim da greve de 1902 ocorreu após a morte de um funcionário da empresa, consequência direta de uma ordem arbitrária do chefe do tráfego, que determinou que nenhum veículo deveria rebocar outro. A rigidez dessa decisão resultou no falecimento do trabalhador, agravando a indignação da categoria, especialmente diante da total omissão da empresa estrangeira. O episódio gerou um profundo sentimento de revolta

32 VIEIRA, M. do P. de A. *et al.* “A imprensa como fonte para a pesquisa histórica”. *Projeto história*, n° 3, São Paulo, Educ, 1984. ZICMAN, R. B. “História através da imprensa: algumas considerações metodológicas”. *Projeto história*, n° 4, São Paulo, Educ, 1985, p. 89.

33 CAPELATO, M. H. R. *Imprensa e História do Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Contexto/Edusp, 1994.

34 MIGLIOLI, J. *Como são feitas as greves no Brasil*. Rio de Janeiro. Editora Civilização Brasileira, 1963, p. 101.

entre os colegas de trabalho, que passaram a exigir assistência e segurança no exercício da profissão.

Esse empregado cai ferido pela lança de um bonde; é depositado numa casa, cheio de contusões; e, a Companhia, não tem [sic] um médico que mande em seu auxílio! Morre. A Companhia ainda mostrando a sua desumanidade, não lhe faz o seu enterro! E é preciso que a caridade estranha o conduza a morada extrema! Isso revolta! Isto indigna! Parece que os americanos já são senhores do Amazonas; que as rendas do nosso Estado já lhe estão hipotecadas; que a Wilmington, atravessando os nossos rios, sem prévia licença, já passavam por águas conquistadas.³⁵

Essa passagem é particularmente interessante para a análise de dois aspectos fundamentais: os acidentes de trabalho e a ausência de assistência por parte da companhia de bondes. Segundo os historiadores Luis Balkar Sá Peixoto Pinheiro e Maria Luiza Ugarte Pinheiro, os acidentes de trabalho eram corriqueiros e ganhavam cotidianamente as páginas da imprensa local, tornando-se uma das principais preocupações que levaram à criação das primeiras associações mutualistas.³⁶

No ano de 1910, os trabalhadores entram novamente em cena. As paralisações desse período foram motivadas, sobretudo, pela demissão arbitrária de dois funcionários e pelas precárias condições de trabalho. O episódio central ocorreu no dia 31 de maio de 1910, quando os motoristas José Antônio de Oliveira e João Gomes colidiram os bondes que operavam, causando danos aos veículos. O chefe do tráfego comunicou o incidente à diretoria da Manáos Tramways, que determinou que ambos os trabalhadores deveriam arcar financeiramente com os prejuízos, impondo-lhes o pagamento de 100 mil réis cada um. A decisão gerou imensa revolta entre os trabalhadores, pois se tratava de um acidente ocorrido no exercício da função, e a responsabilidade individual dos motoristas refletia a postura exploratória e punitivista da empresa, que se isentava de qualquer responsabilidade sobre as falhas e riscos inerentes ao trabalho.³⁷

Como reação à decisão da companhia, os trabalhadores inconformados aproveitaram o momento para somar esse descontentamento a outros casos de demissão, incluindo os de Eduardo Brandão, Manoel da Silva Borges e J. Cardoso. Com efeito, mobilizaram-se em torno de duas principais reivindicações: a insatisfação com as

35 *A Federação*, Manaus, 1 de maio de 1902.

36 PINHEIRO, L. B. S. P.; PINHEIRO, M. L. U. *Mundos do trabalho na cidade da borracha: trabalhadores, lideranças, associações e greves operárias em Manaus (1880-1930)*. Jundiá, SP: Paco Editorial, 2017, p. 66.

37 *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

imposições arbitrárias da empresa, que apenas prejudicavam os trabalhadores, e a readmissão dos funcionários dispensados.³⁸

Com a deflagração da greve, o tráfego de bondes foi completamente paralisado na cidade. Os trabalhadores se reuniram na Praça Quinze de Novembro, em frente à Estação Central da Viação e Luz, para manifestar sua insatisfação com as decisões da companhia. A mobilização se estendeu ao longo de todo o dia, e nenhum bonde circulou durante esse período. Diante da adesão massiva dos trabalhadores, a companhia, percebendo que eles não retornariam ao serviço, decidiu chamá-los durante a noite para negociar e tentar atender às reivindicações apresentadas.³⁹

Como resultado das negociações, foram firmados os seguintes acordos entre a direção da companhia e os trabalhadores: (1) cada empregado que retornasse ao trabalho receberia o equivalente a 108 diárias; (2) seria disponibilizado um veículo para transportá-los até suas residências, desde que as movimentações fossem imediatamente encerradas; (3) seria instituído um prêmio a ser concedido após três anos aos trabalhadores que se destacassem no serviço; e (4) a readmissão dos empregados exonerados, além da revogação da multa imposta aos dois motoristas envolvidos na colisão dos bondes.⁴⁰

Não há dúvidas de que a greve de 1910 foi bem-sucedida, pois, em apenas um dia de paralisação, todas as demandas dos trabalhadores foram atendidas. Satisfeitos com o acordo firmado com a companhia, os grevistas aceitaram as condições propostas e retornaram ao trabalho imediatamente após o encerramento das negociações. O êxito dessa mobilização garantiu um período de estabilidade, e uma nova paralisação só ocorreria em janeiro de 1911. No entanto, os problemas que motivaram a greve anterior persistiram, agora em uma situação ainda mais agravada e sem a mesma eficácia nas reivindicações.

A greve de 1911: “As classes laboriosas declaram-se em greve pacífica”

O ano de 1911 começou tenso para os motoristas e condutores de bondes. No dia 16 de janeiro, os jornais noticiaram a paralisação dos trabalhadores do tráfego de bondes com a manchete: “As classes laboriosas – os motoristas e condutores da Manáos Tramways declaram-se em greve pacífica”.⁴¹ Uma particularidade dessa greve foi a ampla

38 *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

39 *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

40 *Jornal do Comércio*, Manaus, 31 de maio de 1910.

41 *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

cobertura da imprensa, que não hesitou em dedicar diversas páginas aos acontecimentos e à mobilização dos trabalhadores.

O *Jornal do Comércio*, ao divulgar detalhes sobre a paralisação, informou que a greve teve início no dia 13 de janeiro, quando os trabalhadores da Manáos Tramways solicitaram ao chefe do tráfego autorização para participar de uma festa organizada em homenagem ao Dr. Jorge de Moraes. No entanto, foram surpreendidos por uma ordem de Felipe Fernandes, chefe do tráfego, que negou a substituição dos grevistas por outros funcionários. A decisão gerou grande insatisfação, pois, segundo os trabalhadores, essa solicitação estava prevista no regulamento da companhia. Ainda assim, o chefe do tráfego ignorou a norma e recusou o pedido, levando à intensificação do descontentamento e à deflagração da greve.

Mais uma vez, a greve teve como principal reivindicação a demissão do chefe do tráfego. Esse aspecto merece atenção especial, pois a função do chefe do tráfego consistia em distribuir os serviços entre motoristas e condutores de bondes. Curiosamente, esse cargo era frequentemente ocupado por um dos próprios motoristas e condutores, o que gerava uma dinâmica interna complexa entre os trabalhadores.

O antropólogo James Scott observa que os trabalhadores exercem a sua própria vigilância, “discriminando qualquer colega de ar superior, que renegue as suas origens, que se mostre distante ou que procure congregar-se com as elites”⁴². Consideramos que esse fator pode ter sido determinante para a recorrência de mobilizações que tinham como principal pauta a demissão do chefe do tráfego. No entanto, nesse caso específico, havia uma particularidade importante, que merece ser analisada mais detalhadamente.

No dia 26 de novembro de 1910, o *Jornal do Comércio* publicou uma nota informando que o trabalhador Felipe Fernandes havia sido desvinculado da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, entidade recém-criada pelos trabalhadores do tráfego de bondes. A notícia relatava que, em assembleia geral realizada às 20 horas, a sociedade, entre outras deliberações, decidiu eliminá-lo do consórcio por transgressão dos estatutos sociais.⁴³

Felipe Fernandes possuía um histórico conflituoso com os membros da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Para os trabalhadores afetados por suas decisões enquanto chefe do tráfego, ele tomava medidas arbitrárias e injustas, o que era interpretado como uma vingança contra os colegas, especialmente após sua exoneração da sociedade em 1910.

42 SCOTT, J. C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1ª Edição, Tradução Pedro Serras Pereira: Lisboa: Letra Livre, 2013, p. 185-186.

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

Diante da recusa do chefe do tráfego em atender às reivindicações da categoria, os trabalhadores decidiram enviar um ofício à Diretoria da Manáos Tramways, solicitando a exoneração de Fernandes, mas o pedido não foi atendido imediatamente. Em resposta, a sociedade deliberou em assembleia o envio de uma comissão de três sócios para renovar o pedido diretamente à companhia. Os representantes foram recebidos pelos diretores da Manáos Tramways, porém não obtiveram êxito na negociação. Essa negativa foi o fator decisivo para a decretação da greve pacífica da categoria.⁴⁴

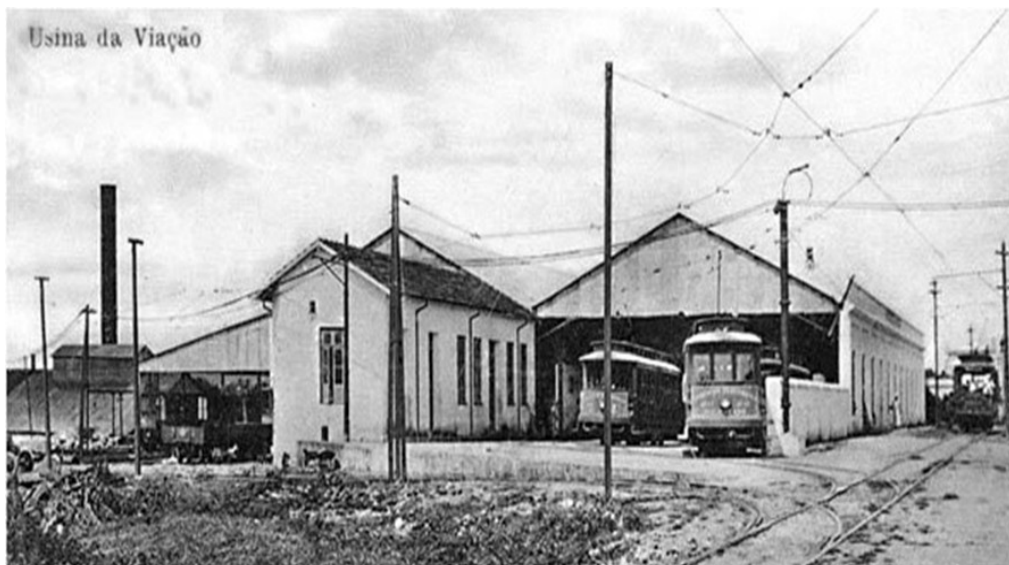
Neste momento, já organizados em sociedade, os trabalhadores convidaram o Dr. Souza Brazil para advogar em sua defesa. Ele era conhecido pelas organizações operárias de Manaus por atuar em causas voltadas aos interesses da classe trabalhadora. Um aspecto importante a ser observado é a prática recorrente dos trabalhadores de comunicar as autoridades locais assim que as greves eram deflagradas. Esse procedimento foi seguido também na greve de 1911, quando a comissão de grevistas formalmente estabelecida notificou as autoridades sobre a paralisação.⁴⁵

Quando os trabalhadores decidiam paralisar o serviço de bondes, costumavam se concentrar na sede da Sociedade Beneficente e Protetora, onde articulavam estratégias para a resolução do impasse. Outra prática comum era a concentração em frente à Estação de Bondes, local escolhido como ponto estratégico de mobilização. De fato, essa segunda alternativa era adotada com maior frequência, pois, ao permanecerem na frente da estação, os trabalhadores impediam que outros motoristas assumissem os bondes e mantivessem a circulação dos veículos pela cidade. A figura 1 ilustra a fachada da Usina da Viação e Luz, evidenciando como a grande quantidade de trabalhadores reunidos no local cumpria uma função importante na paralisação do serviço de transporte urbano.

44 *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

45 *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

Figura I Usina da viação e luz em Manaus



Fonte Usina da viação e luz, Manaus de antigamente, 1902.

No dia 16 de janeiro, os jornais locais receberam um boletim dos trabalhadores, informando a recusa formal da solicitação feita no dia 13 de janeiro. No comunicado, os trabalhadores manifestaram seu descontentamento com o chefe do tráfego, ressaltando a insatisfação com sua conduta. Além de relatar o ocorrido, a sociedade beneficente e protetora, em conjunto com os trabalhadores em greve, reiterou sua principal reivindicação, reforçando a necessidade de atender às demandas da categoria.

A Sociedade Beneficente e Protetora, atendendo a justeza dos motivos que animaram os motoristas e condutores na declaração da parede em que hora se encontram, declara-se absolutamente solidária com eles, certa de que inteira recai a responsabilidade dos prejuízos causados por esse movimento sobre a poderosa empresa que se obstina em manter no seu posto o empregado prepotente.

Felipe Fernandes é o nome desse empregado que exerce a chefia dos motoristas. Outro interesse e outro desejo não têm os motoristas e condutores que não seja o de trabalhar, acatando, respeitando sempre as ordens emanadas dos seus superiores. Mas desejam também, e esse desejo é justíssimo que a sua ação, que o seu trabalho não seja perturbado por chefes que os maltratam e espezinham.

A única condição, portanto, que, eles impõem para voltar ao trabalho é facilmente viável: querem que a *Manáos Tramways and Light Company*, os livre da pressão e das perseguições do chefe dos motoristas, Felipe Fernandes. Isto feito, voltarão todos ao trabalho.⁴⁶

46 *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

A leitura do *Boletim da Sociedade*, encaminhado no dia 15 de janeiro de 1911 aos jornais locais e à população que circulava nas proximidades, evidencia o profundo descontentamento dos trabalhadores com o chefe do tráfego. Esse documento também revela o envolvimento da categoria com sua entidade representativa, além de demonstrar a capacidade de mobilização e organização dos grevistas. Os trabalhadores viam na paralisação do serviço de transporte seu principal instrumento de pressão, tanto para chamar a atenção das autoridades quanto para obter o atendimento de suas reivindicações. Assim, antes da divulgação do boletim, iniciaram-se intensas articulações para que as demandas da greve fossem negociadas e resolvidas.

No mesmo dia, 15 de janeiro de 1911, o advogado dos grevistas passou a intervir diretamente nas tratativas entre as partes envolvidas. Ao dirigir-se à Praça Benjamin Constant, onde estava situada a Usina da Viação, encontrou-se com o Dr. Ricardo Amorim, chefe de polícia; o tenente-coronel Vidal de Negreiros, comandante do Batalhão Militar do Estado; o Dr. Armando de Berredo, fiscal do governo junto à Manáos Tramways; além do diretor da empresa e o chefe do tráfego. O local também contava com uma expressiva presença de policiais.⁴⁷

Durante a reunião, o chefe de polícia sugeriu a abertura de um inquérito para apurar a conduta de Felipe Fernandes, comprometendo-se a encontrar uma solução ao término das investigações. A proposta foi aceita pelo advogado dos grevistas, que, por sua vez, solicitou a suspensão do chefe do tráfego até a conclusão do inquérito. O pedido foi acatado pela Manáos Tramways, garantindo o afastamento temporário de Fernandes. Enquanto o inquérito estava em andamento, o serviço de bondes foi restabelecido na cidade, conforme deliberação da assembleia dos envolvidos no processo.

Os primeiros bondes que entraram no serviço do tráfego regular, já sob a direção dos motoristas e condutores, foram os de n. 7 e 23. Dirigiram-se, ambos para a Cachoeirinha, onde se encontra instalada a sede de todos os veículos que foram logo postos em atividade.⁴⁸

Às 18 horas do dia 16 de janeiro, o tráfego de bondes foi completamente reestabelecido na cidade. No entanto, no dia seguinte, os motoristas perceberam que a Manáos Tramways não havia cumprido o acordo de afastar o chefe do tráfego até a conclusão do inquérito. A insatisfação rapidamente se espalhou entre os trabalhadores, que voltaram a se mobilizar e cogitaram retomar a paralisação. Ao tomar conhecimento

47 *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

48 *Jornal do Comércio*, Manaus, 16 de janeiro de 1911.

da situação, o diretor da Manáos Tramways agiu imediatamente, assumindo compromisso formal de afastar o funcionário investigado até que sua responsabilidade fosse devidamente apurada. Como resultado, o inquérito foi iniciado na manhã do dia 17 de janeiro.⁴⁹

No dia 26 de janeiro de 1911, a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas e os jornais locais receberam um ofício informando o andamento da investigação. O documento trazia as seguintes declarações do diretor da Tramways, E. B. Kirk:

Terça-feira, 17 do corrente, principiou o inquérito por ordem do Diretor da Companhia, sendo a ele presente o Dr. Armando de Barreto, Engenheiro Fiscal, Dr. Souza Brasil como advogado da Sociedade, Dr. Franklin Washington de Almeida, advogado da Companhia, Sr. Perci Duram, Secretário Assistente da mesma empresa, e o Sr. Máximo Holden, Secretário do Inquérito, terminando o mesmo na tarde do dia 23 do corrente mês.

Todo e qualquer empregado que desejava apresentar sua queixa foi chamado e pôde expor a mesma da maneira mais ampla, sendo as declarações escritas conforme foram ditadas pelo advogado da Sociedade e cada uma declaração assinada pelos presentes.

De todos os 120 motoristas e condutores apresentaram-se apenas 6 queixosos, sobre os depoimentos dos quais Felipe Fernandes teve de responder em sua defesa, sendo as declarações dele escritas também e assinadas pelos presentes.⁵⁰

É interessante observar que, do total de 120 motoristas e condutores, apenas seis compareceram para depor contra o chefe do tráfego, Felipe Fernandes. Após a análise dos depoimentos pelo diretor da Manáos Tramways, o inquérito foi encerrado no dia 23 de janeiro de 1911, com o seguinte parecer:

Tendo examinado com todo cuidado as declarações de ambas as partes o Diretor não pôde achar uma queixa ou fato grave que motive a demissão de Felipe Fernandes, como também não acha motivo algum para a greve injustificável do dia 15 do corrente, tanto mais que o Diretor estava sempre ao dispor dos empregados que desejavam apresentar uma queixa, e isso de conformidade com o acordo feito entre a Companhia e os Motoristas e Condutores em maio do ano passado, oferecimento este que foi duas vezes renovado no dia de sábado, 14 do corrente mês.

A Companhia sente muito que exista qualquer desacordo entre os seus numerosos empregados, e, por deferência aos desejos dos motoristas e condutores, toma a deliberação

49 *Folha do Amazonas*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

50 *Folha do Amazonas*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

de remover Felipe Fernandes para outra sessão, extinguindo por completo o encargo de chefe dos motoristas, visto que ao que parece, estes não podem trabalhar sobre a autoridade de um de seus pares. De outro lado a Companhia vai despedir alguns poucos motoristas e condutores cuja conduta não foi boa no passado e os quais são impedimento para o bom e eficiente andamento deste serviço público.⁵¹

Com o passar dos dias, as demissões prometidas em ofício foram efetivadas. No dia 26 de janeiro de 1911, o jornal *Folha do Amazonas* (nº 104, página 2), na sessão intitulada “Notas do Dia”, publicou um anúncio da Manáos Tramways, informando a abertura de vagas para motoristas e condutores, a fim de preencher o quadro de funcionários da empresa, após o encerramento do inquérito. O anúncio declarava: “A Companhia Manáos Tramways precisa de empregados para o serviço de motoristas e condutores, sendo ordenado 8\$000 por dia. Pretendentes podem dirigir-se diretamente (sic) ou por carta ao chefe do tráfego, a praça do comércio n. 04.”⁵²

Essa chamada da Manáos Tramways levanta algumas questões importantes. O primeiro aspecto a ser observado é a insistência na contratação de novos funcionários, mesmo com a existência de um quadro de reserva na empresa. Esse ponto era motivo de preocupação para os trabalhadores, pois a presença desse quadro representava uma ameaça constante, sendo alvo de reivindicações da categoria. O segundo fator relevante é o valor do salário anunciado. De acordo com dados do acervo da Amazonas Energia, a remuneração oferecida no anúncio era significativamente superior ao valor normalmente pago aos motoristas e condutores de bondes, sugerindo uma possível tentativa de atrair novos trabalhadores para substituir os grevistas demitidos.⁵³

Do total de 120 motoristas e condutores de bondes em Manaus, 11 foram demitidos pelo diretor da Manáos Tramways, sob a justificativa de mau comportamento no trabalho. O antropólogo James Scott observa que, quando os empregadores demitem trabalhadores utilizando eufemismos para justificar suas decisões, eles buscam atenuar o impacto da dispensa e se distanciar da própria responsabilidade enquanto patrões. Esse padrão pode ser identificado na justificativa da Manáos Tramways, que, ao invés de reconhecer a demissão como uma retaliação aos grevistas, atribuiu a dispensa a uma suposta falha profissional dos trabalhadores.

As formas linguísticas dependem muito da pessoa a quem se está a roubar os ovos.
Quando ouvimos expressões como redução de pessoal, redução de custos, excesso de mão-

51 *Folha do Amazonas*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

52 *Jornal do Comércio*, Manaus, 27 de janeiro de 1911.

53 *Livro-Registro dos trabalhadores da The Manáos Tramways and Light Company* (1908-1942). Acervo Físico da Amazonas Energia. Consultado em abril de 2018.

de-obra e libertação de pessoal podemos estar seguros de saber quem está a falar. Mas, enquanto esta descrição eufemística permanecer inquestionada, será ela a prevalecer no discurso público.⁵⁴

No entanto, os argumentos apresentados pela empresa podem não refletir o verdadeiro motivo das demissões. No caso do inquérito analisado, um aspecto omitido é que todos os 11 trabalhadores demitidos eram grevistas e associados à Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Diante dessa situação, no dia 26 de janeiro de 1911, os trabalhadores do tráfego de bondes declaram-se novamente em greve pacífica, desta vez reivindicando a readmissão dos colegas dispensados.⁵⁵

No estopim da greve, o chefe de polícia interveio na mediação entre os trabalhadores e a direção da Manaus Tramways, com o objetivo de acelerar as negociações e restabelecer o tráfego de bondes o mais rápido possível. No entanto, diante da recusa do diretor E. B. Kirk em atender às ponderações do chefe de polícia, os trabalhadores deflagraram novamente a greve, paralisando totalmente o serviço de bondes na cidade.

Dessa vez, um fator novo marcou a mobilização: o envolvimento direto da polícia, que passou a atuar ativamente para garantir o funcionamento do transporte urbano. Agentes foram deslocados em grande número para a estação dos bondes, impedindo os grevistas de permanecerem paralisados e tentando forçar a retomada do serviço.⁵⁶

Em resposta à paralisação e à pressão popular, a companhia declarou que não atenderia integralmente às exigências dos trabalhadores, comprometendo-se apenas a reintegrar quatro dos 11 demitidos.⁵⁷ Enquanto isso, a direção da empresa, com o apoio da polícia, buscava restabelecer o tráfego de bondes utilizando ex-funcionários da Tramways e outras pessoas que se declaravam habilitadas para operar os veículos.⁵⁸

Às 06:00 horas da manhã começaram a trafegar os primeiros veículos, dirigidos por bombeiros, os quais fora, às 11:00 horas, substituídos por ex-motoristas da Tramways. A cobrança da passagem era efetuada por empregados do escritório central da Companhia.

54 SCOTT, J. C. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. 1ª Edição, Tradução Pedro Serras Pereira. Lisboa: Letra Livre, 2013. p. 93.

55 *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

56 *Jornal do Comércio*, Manaus, 26 de janeiro de 1911.

57 *Folha do Amazonas*, Manaus, 28 de janeiro de 1911.

58 *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

Todos os bondes trafegavam guarnecidos por dois praças municipais do primeiro e segundo batalhão de caçadores.⁵⁹

Durante a greve, ocorreram episódios de confronto entre os grevistas e os fura-greves. Um dos casos registrados envolveu o motorista português Manoel Nogueira, de 36 anos, funcionário da Manáos Tramways e residente na Rua Saldanha Marinho. Ele foi “espancado por seus colegas, fazendo um leve ferimento na cabeça”.⁶⁰ O incidente gerou pânico entre as famílias que residiam nas proximidades, com relatos de que “revólveres foram exibidos e disparos foram efetuados, embora felizmente ninguém tenha sido atingido”.⁶¹ Após a agressão, Manoel Nogueira foi conduzido à 1ª Delegacia de Polícia para prestar queixa contra os grevistas. Submetido a exame pelo médico legista, teve seus ferimentos classificados como leves. Ainda assim, a polícia instaurou um novo inquérito para investigar as ocorrências.⁶²

No dia 30 de janeiro, às nove horas, membros da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas procuraram o delegado do 1º Distrito da Polícia para, em conjunto, negociar um acordo com a companhia. Em uma reunião decisiva, estiveram presentes o Dr. Souza Brazil, advogado dos grevistas; o Dr. Pedro Guabiraba, chefe de polícia; e o diretor da Manáos Tramways. Após as tratativas, ficou decidido que os trabalhadores retornariam ao serviço, sob a condição de que alguns dos funcionários dispensados fossem readmitidos.⁶³

Com o acordo firmado, o serviço de transporte na cidade foi normalizado. O desfecho das mobilizações resultou na reintegração dos 11 motoristas e condutores que haviam sido demitidos em decorrência do inquérito aberto pela empresa. A análise das greves de 1900, 1902, 1910 e 1911 permite perceber que, apesar das tensões e conflitos, cada paralisação foi fundamental para que os trabalhadores viessem adquirir mais maturidade e pudessem ter uma maior clareza da sua condição de trabalhador, pelo menos naqueles momentos de luta e resistência.

59 *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

60 *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

61 *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

62 *Jornal do Comércio*, Manaus, 29 de janeiro de 1911.

63 *Jornal do Comércio*, Manaus, 30 de janeiro de 1911.

As greves de 1925 e 1927

Dando continuidade à análise das paralisações dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, no dia 22 de março de 1925, os trabalhadores novamente interromperam os serviços de transporte na cidade. O diferencial dessa paralisação foi a ampla participação da categoria, com a participação de aproximadamente 300 trabalhadores. A mobilização foi organizada e estruturada pela Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas em parceria com a União Operária Amazonense.⁶⁴

A paralisação foi deflagrada em assembleia no dia 21 de março de 1925, realizada na sede da União Operária Amazonense. O estopim da greve foi a demissão de dois motoristas da Companhia Manáos Tramways, um fato recorrente, especialmente entre trabalhadores que mantinham vínculos associativos com a organização representativa da categoria. Essas dispensas eram vistas como uma estratégia da empresa para enfraquecer a mobilização operária, tornando-se um dos principais motivos para a adesão massiva à greve.

Além da questão das demissões, outro fator que impulsionou os trabalhadores a tomarem as ruas foi a existência do quadro de reservas da companhia. Essa prática recente dentro da empresa possibilitava a substituição imediata de funcionários demitidos, especialmente daqueles vinculados à sociedade. Assim, além de exigir a readmissão dos dois motoristas dispensados, os grevistas também reivindicavam a suspensão do quadro de reservas, visto como uma ameaça constante à estabilidade da categoria.⁶⁵

A Diretoria da Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas, antes de deflagrar a greve em assembleia, enviou à direção da Manáos Tramways um memorial contendo as reivindicações dos trabalhadores. No entanto, não obteve resposta favorável. Diante dessa negativa, os trabalhadores consideraram esgotadas todas as possibilidades de negociação, retirando, assim, sua responsabilidade sobre quaisquer consequências futuras da mobilização.⁶⁶ Com isso, decidiram iniciar a greve pacífica, contando com o apoio dos colegas da companhia que trabalhavam na Oficina da Cachoeirinha e na Luz Pública e Particular. Os operários da oficina, por sua vez, tinham uma pauta paralela, reivindicando a redução da jornada de trabalho de 10

64 *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

65 *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

66 *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

para 8 horas diárias. Com a unificação das forças, decidiram coletivamente não comparecer ao trabalho.⁶⁷

Durante a organização da greve, foram formados grupos estratégicos com funções bem definidas para a intensificação das mobilizações. Essas comissões, que poderiam ser chamadas de comando de greve, tinham diferentes responsabilidades, desde a divulgação de boletins internos para os grevistas, até a comunicação externa com a sociedade e a imprensa. Além disso, também atuavam na articulação das negociações com a empresa e com o Estado. Na greve de março de 1925, foi nomeada uma comissão responsável por manter a ordem e a pacificação da mobilização, composta pelos grevistas João Palmeira Antônio Ribeiro, Manoel Figueiredo dos Reis, Francisco Cavalcante das Neves e Vicente Bezerra da Silva. Todas as decisões da categoria foram formalmente comunicadas ao chefe de polícia. Segundo os próprios grevistas, aproximadamente 300 trabalhadores vinculados ao tráfego de bondes aderiram à paralisação, reforçando a força da categoria na luta por seus direitos.⁶⁸

É importante destacar outro instrumento de mobilização dos trabalhadores: o piquete de greve. Embora muitos aderissem às paralisações de forma voluntária, era necessária uma maior mobilização para assegurar a unidade da categoria. Para isso, era comum a formação de piquetes, cuja principal função era vigiar os portões das empresas e persuadir aqueles que estivessem dispostos a continuar trabalhando.⁶⁹ Além disso, os piquetes impediam que funcionários da empresa, ou mesmo a polícia, assumissem o serviço de bondes, garantindo que a paralisação fosse efetiva. Outra preocupação era evitar que trabalhadores eventualmente indecisos tentassem retornar ao trabalho, enfraquecendo a mobilização coletiva.

Dessa forma, o maior impacto das greves dos motoristas e condutores era a interrupção do serviço de transporte. No entanto, esse feito não se concretizou plenamente durante os quatro dias de paralisação. Apesar da organização dos trabalhadores em piquetes, os bondes, embora em menor número, continuaram a circular. Isso ocorreu porque a empresa mobilizou funcionários da oficina que não aderiram à greve, além de fiscais e empregados do escritório da Tramways, que assumiram a operação dos veículos sob escolta de agentes da força policial.⁷⁰

Esse cenário foi resultado da ação imediata da direção da companhia, que solicitou a intervenção da polícia para garantir a continuidade dos serviços. As autoridades

67 *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

68 *Jornal do Comércio*, Manaus, 22 de março de 1925.

69 LEITE, M. de P. *O que é greve*. São Paulo: Brasiliense, 1992, p. 47.

70 *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

ordenaram medidas para impedir a paralisação total, permitindo que alguns bondes permanecessem em circulação. Diante da pressão dos trabalhadores e da instabilidade gerada pelo movimento, a empresa decidiu atender parcialmente às reivindicações da categoria. Entre as concessões feitas, destacava-se a revisão de algumas disposições do regulamento interno e a extinção da classe de empregados extranumerários. No entanto, a Tramways se recusou a conceder aumento salarial e a readmitir os dois motoristas dispensados, sob a justificativa de que os representantes dos trabalhadores não estavam presentes à conferência no momento da decisão.⁷¹

A greve durou quatro dias, sendo considerada uma paralisação de média duração. Durante esse período, enquanto os trabalhadores articulavam suas pautas, os bondes continuaram a circular, conduzidos por outros funcionários da empresa sob a escolta de agentes da polícia. Como resultado da paralisação, a companhia decidiu readmitir o motorista Leopoldo Araújo, funcionário de número 21, realocando-o para a oficina em vez de reintegrá-lo ao tráfego de bondes. Segundo a empresa, essa decisão foi tomada devido ao estado de saúde do trabalhador, cabendo aos grevistas garantir seu retorno ao serviço. No entanto, a companhia se recusou a readmitir o segundo trabalhador dispensado. Diante dessa negativa, o senador Aristides Rocha interveio na negociação, comprometendo-se a ajudar o trabalhador a conseguir um novo emprego no estado do Pará.⁷²

Com a grande adesão ao movimento, os trabalhadores aproveitaram a oportunidade para ampliar suas reivindicações, exigindo da empresa aumento salarial e a redução da jornada de trabalho. A mobilização exigiu uma intensa articulação por parte da diretoria da sociedade, resultando em diversas propostas e contrapropostas até que, finalmente, a greve foi resolvida no dia 25 de março de 1925. Um aspecto relevante dessa mobilização foi o seu desfecho. Como observa Jorge Miglioli, “a grande maioria, senão a quase totalidade das greves termina com a ordem dada pelos dirigentes do movimento”⁷³, e foi exatamente nesse contexto que a greve de março de 1925 se encerrou.

Ao avaliar os ganhos e perdas, pode-se afirmar que os trabalhadores obtiveram conquistas importantes, uma vez que boa parte das reivindicações foi atendida. No entanto, a greve não garantiu o aumento de mil réis nos salários, assim como a reivindicação dos empregados da oficina e da luz pública e particular pela jornada de oito horas não foi acatada. No final, a companhia lamentou a recusa dos grevistas em

71 *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

72 *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de março de 1925.

73 MIGLIOLI, J. *Como são feitas as greves no Brasil*. Rio de Janeiro. Editora Civilização Brasileira, 1963, p. 59.

retornar ao trabalho e declarou que, nas condições estabelecidas, se veria forçada a demitir aqueles que não aceitassem a decisão da empresa. Diante disso, a paralisação foi encerrada com um cenário de divisão entre os trabalhadores: enquanto alguns entregaram suas chapas em protesto contra a resolução da Manáos Tramways, outros decidiram retornar ao serviço.

Outra greve registrada em 1925 ocorreu no mês de setembro, resultando na paralisação do tráfego de bondes na cidade. Nesse período, a Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas já estava consolidada como a principal entidade de representação da categoria, tendo como objetivo garantir o auxílio mútuo e fortalecer a organização dos trabalhadores. Acreditamos que essa estrutura sindical e as sucessivas paralisações da categoria exerceram pressão sobre a companhia inglesa responsável pelo serviço de bondes, o que contribuiu para a posterior concessão de assistência médica e jurídica aos trabalhadores – um direito que, até então, não era garantido por legislação. No entanto, essa greve não obteve sucesso em suas reivindicações. Como resposta à mobilização, todos os grevistas foram demitidos e três motoristas foram presos pela polícia. Logo após a repressão ao movimento, a empresa restabeleceu o serviço de bondes, utilizando fura-greves, funcionários do escritório e trabalhadores especialmente contratados para substituir os grevistas.⁷⁴

Já em 1927, uma nova greve com caráter estritamente político foi organizada pelos motoristas e condutores de bondes. O diferencial dessa paralisação foi a sua duração de oito dias, tornando-se uma das mais longas mobilizações da categoria. O estopim do movimento foi a demissão de dois condutores que faziam parte da diretoria da sociedade. Os trabalhadores afetados eram os condutores de número 18 e 128, dispensados diretamente pelo chefe do tráfego, em uma ação que foi interpretada como retaliação à atuação sindical da categoria.⁷⁵

A decisão do chefe do tráfego de demitir os dois condutores gerou forte indignação entre os trabalhadores, que consideraram a medida injusta e motivada por perseguição política, devido à vinculação dos funcionários à Sociedade Beneficente e Protetora dos Motoristas e Condutores do Amazonas. Diante disso, os grevistas mantiveram a paralisação de forma irrevogável, declarando que não retornariam ao trabalho enquanto os dois condutores não fossem readmitidos. Para tentar conter os impactos da greve e manter o funcionamento dos bondes, a direção da companhia tomou a deliberação de contratar particulares habilitados, possuidores de cadernetas, com o apoio da polícia, que garantiu que o processo ocorresse sem desordens. Pouco a

74 *Jornal do Comércio*, Manaus, 19 de setembro de 1925.

75 *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de maio de 1927.

pouco, alguns motoristas e condutores acabaram cedendo e retornando ao serviço, permitindo que o transporte coletivo fosse gradualmente normalizado. No entanto, parte dos trabalhadores permaneceu firme na greve, o que levou a companhia a adotar uma posição ainda mais rígida, demitindo aqueles que continuaram paralisados e contratando novos funcionários para substituí-los.⁷⁶

Com o endurecimento das demissões, a pauta da greve se ampliou. O movimento passou a exigir também a reintegração de todos os trabalhadores demitidos durante a greve. Após dias de impasse, chegou-se a um acordo: a companhia aceitou a reconstrução do condutor de número 18 e a readmissão de metade dos grevistas, enquanto a outra metade foi direcionada para o quadro de reserva. Diante desse cenário, os trabalhadores convocaram uma assembleia para discutir a viabilidade do acordo, considerando as condições desvantajosas impostas pela empresa. Ao final da deliberação, decidiram aceitar a proposta, encerrando a greve e retomando integralmente o serviço de bondes na cidade.⁷⁷

Ação coletiva dos trabalhadores

Embora as primeiras greves do início do século XX não tenham sido organizadas diretamente pela Sociedade Benficiente dos Motoristas e Condutores do Amazonas, a escolha de um representante para noticiar a mobilização à empresa e à população indicava a existência de uma organização prévia entre os trabalhadores.⁷⁸ Ao analisarmos esse processo, é provável que os trabalhadores se reunissem previamente para deliberar sobre a adesão ao movimento. Assim, quando a greve era declarada, já havia pautas definidas e um representante escolhido para intermediar as negociações. Entre as principais demandas apresentadas pelos grevistas, destacavam-se a luta por melhores condições de trabalho, a resistência contra a perseguição do chefe do tráfego e a exigência de readmissão de trabalhadores demitidos. Essas questões foram recorrentes nas mobilizações, demonstrando a crescente organização e articulação da categoria.

Grande parte das greves dos trabalhadores do tráfego de bondes contou com o apoio de organizações operárias, como a União Operária Amazonense e o Comitê de Operários. Além das lideranças, a participação ativa da base de trabalhadores foi essencial para conquistar visibilidade e pressionar a empresa a responder rapidamente às

76 *Jornal do Comércio*, Manaus, 21 de maio de 1927.

77 *Jornal do Comércio*, Manaus, 28 de maio de 1927.

78 TERRA, P. C. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-Graduação em História: Rio de Janeiro, 2012, p. 223.

reivindicações. Antes de declarar uma greve, era necessário criar condições para o diálogo e a negociação, buscando soluções sem recorrer imediatamente à paralisação. No entanto, quando as tentativas de negociação falhavam, a greve ou, até mesmo, a simples ameaça de paralisação, tornava-se a ferramenta mais eficaz das associações para forçar o atendimento de suas demandas e garantir a defesa dos interesses da categoria.⁷⁹

As greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus tiveram impactos significativos tanto nas condições de trabalho quanto na dinâmica social e política da cidade. Em termos de conquistas concretas, os trabalhadores, em diversas ocasiões, conseguiram negociar aumentos salariais, reduzir a jornada de trabalho e garantir a readmissão de colegas demitidos injustamente. Além das vitórias imediatas, as greves também contribuíram para a construção de uma consciência de classe entre os trabalhadores de Manaus. A experiência de luta coletiva e a solidariedade desenvolvida nas mobilizações fortaleceram os laços entre os trabalhadores e fomentaram uma cultura de resistência e reivindicação de direitos. Esse legado de mobilização operária teve repercussões duradouras, influenciando a organização e as lutas de trabalhadores urbanos em Manaus nas décadas subsequentes.

Considerações finais

A análise das greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus possibilita uma perspectiva importante sobre a história social da cidade e da luta dos trabalhadores por melhores condições de vida e trabalho. Essas mobilizações não foram apenas episódios isolados de conflito, mas parte de um processo mais amplo de construção de uma consciência de classe e, também, de organização coletiva. A greve como fenômeno dinâmico, se adapta às circunstâncias históricas e políticas de cada contexto. Como aponta Marcel Van der Linden, as greves não possuem um único formato, mas variam conforme a conjuntura e os objetivos dos trabalhadores. No caso das greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus, a paralisação do transporte foi um mecanismo de pressão sobre o poder público e as concessionárias estrangeiras, exigindo respostas para os problemas estruturais da cidade.⁸⁰

As mobilizações e greves dos motoristas e condutores de bondes em Manaus entre 1899 e 1927 evidenciam a importância da ação coletiva na luta por melhores condições de vida e trabalho. Motivadas por questões econômicas, políticas e, em alguns casos, por

79 LINDEN, V. D. L. *Trabalhadores do mundo: Ensaio para uma história global*. Tradução: Patrícia de Q. C. Zimbres. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2013, p. 250.

80 LINDEN, V. D. L. *Trabalhadores do mundo: Ensaio para uma história global*. Tradução: Patrícia de Q. C. Zimbres. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2013, p. 107.

uma combinação de ambas, essas greves refletiram sua capacidade de organização e resistência. A análise dessas mobilizações contribui para a compreensão da história social do trabalho em Manaus, destacando o papel central desses trabalhadores na construção do espaço urbano e na busca de mudanças sociais significativas. Esse estudo reafirma a importância da investigação histórica sobre as lutas operárias, proporcionando uma compreensão sobre a dinâmica do trabalho e das mobilizações coletivas em contextos urbanos em transformação. Através da análise das greves dos motoristas e condutores de bondes, é possível compreender a complexidade das relações de trabalho e as estratégias utilizadas pelos trabalhadores para resistir às condições adversas e lutar por seus direitos.