

**OLHARES SOBRE O MOTORNEIRO: EXPERIÊNCIAS E TRAJETÓRIAS NAS  
INTER-RELAÇÕES DO COTIDIANO EM MANAUS (1930-1940)  
MIRADAS DEL MOTORNEER: EXPERIENCIAS Y TRAYECTORIAS EN LAS  
INTERRELACIONES DE LA VIDA DIARIA EN MANAUS (1930-1940)**



**WANDERLENE DE FREITAS SOUZA BARROS<sup>1</sup>**

**Resumo**

O motorneiro de bondes esteve presente na cidade de Manaus por quase meio século. Responsável por conduzir um transporte coletivo que contribuiu diretamente com a dinâmica da cidade, esse profissional que tinha a rua como local de trabalho e diariamente estava diante dos consumidores, poderia ter momentos de alegria e descontração, assim como outros cheios de incertezas e angústias. Desta forma, neste artigo buscamos apresentar alguns episódios entre as décadas de 1930 e 1940 que evidenciam as inter-relações dos motorneiros e a sociedade manauara em variadas situações, marcando parte de sua breve passagem na capital, em particular, diretamente ligadas a suas práticas laborais. Diante de perspectivas variadas dos cidadãos, demonstraremos que esse ator social teve participação ativa e importante no espaço urbano.

**Palavras-chave:** Motorneiros. Inter-relações. Práticas

**Resumen**

El conductor del tranvía estuvo presente en la ciudad de Manaus durante casi medio siglo. Encargado de realizar el transporte público que contribuía directamente a la dinámica de la ciudad, este profesional que tenía la calle como su lugar de trabajo y se encontraba a diario frente a los consumidores, pudo tener momentos de alegría y relajación, así como otros llenos de incertidumbre y angustia. Así, en este artículo buscamos demostrar parte de la trayectoria de la vida cotidiana (1930-1940) en las interrelaciones de los automovilistas en diferentes situaciones, demarcando parte de su breve paso por la ciudad de Manaus, en cuanto a sus prácticas laborales y relaciones sociales. Dadas las variadas perspectivas de los habitantes de la ciudad, demostraremos que este actor social jugó un papel activo e importante en el espacio de la ciudad.

**Palabras-clave:** Conductores. Interrelaciones. Practicas.

---

<sup>1</sup> Doutoranda em História pelo programa de Pós-Graduação em História da UFAM. Pesquisadora do Laboratório de Estudos sobre História Política e História do Trabalho na Amazônia (LABHUTA). E-mail: [wanda.sc.barros@gmail.com](mailto:wanda.sc.barros@gmail.com)



## Introdução

O século XX trouxe consigo inúmeras mudanças ligadas diretamente ao fenômeno de urbanização das cidades. Na Amazônia não foi diferente, especificamente na cidade de Manaus, que passou a ser um cartão de visitas para atrair diversos investidores estrangeiros. O ponto forte da urbe era a prestação de serviços, visto que era o polo exportador dos produtos do primeiro setor. Dentre as diversas categorias de trabalhadores existentes em Manaus, voltamos nosso olhar para os motorneiros de bondes que entraram em cena em um momento de muitas transformações, ante a ideologia trazida pela República. Ressaltamos que este trabalho é resultante de um recorte feito da dissertação intitulada *Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930 – 1946)* (BARROS, 2018). O bonde elétrico, instrumento de trabalho do motorista, surge como um dos protagonistas que se incorporou à urbe, a partir dos aparatos tecnológicos que chegaram desde a implementação da energia elétrica<sup>2</sup>. Nos subitens a seguir, elencaremos olhares que buscam uma reflexão sobre as atividades, vivências e a impressões que os motorneiros despertavam em terceiros, fossem como profissionais ou como cidadãos comuns. Os relatos e reclamações nos jornais, rixas entre passageiros e motorneiros, os vereditos judiciais, a visão dos memorialistas sobre esses trabalhadores no contexto da urbe, dentre outros. Detalhes peculiares das fontes que apontavam para diferentes interpretações, que poderiam colocá-los na posição de mocinhos ou vilões.

## Lembranças e memórias dos motorneiros

Dentre as várias transformações ocorridas em razão dos ideais republicanos, os bondes e seus trabalhadores entraram em cena na cidade de Manaus a partir de fins do século XIX. A concessionária administradora da década de 1930 era a empresa *Manau's Tramways & Light Company Limited*, que dirigiu esses serviços por algumas décadas, a partir de 1909; o que nos leva, por certas vezes, a um retorno a décadas anteriores.

O bonde e seu motorneiro se incorporaram à dinâmica da cidade como personagens importantes dos tempos modernos. Junto com o surgimento deles, a cidade tomou outra configuração. Muitas vezes, as viagens normais de bonde, mesmo que

---

<sup>2</sup> A energia elétrica foi um ganho para as cidades, em termos de dinâmica e evolução, sendo apontada como um dos maiores inventos de todos os tempos. Vide em: EXÉRCITO, Biblioteca do. *A energia elétrica no Brasil* (da primeira lâmpada a Eletrobras). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1977. (Coleção General Benício volume 154).



demoradas, poderiam se tornar alegres e divertidas. Nos trajetos da cidade aos subúrbios – e vice-versa – a qualquer momento, poderia haver risadas de um incidente sem importância, o que era uma distração para os passageiros. Naqueles bancos de pinho inglês, lia-se jornal, fazia-se amizade, iniciavam-se namoros e até casamentos. O motorneiro de bonde seguia em mão inglesa, ao lado do motor, que fazia até nove pontos de velocidade, bem vestido e com a imponência de um lorde inglês. Um profissional associado a uma nova tecnologia, o que era um diferencial, pois guiar um bonde passou de ocupação funcional para profissão regularizada, de modo que isso não os diferenciava dos demais trabalhadores urbanos, sofrendo pressões e controle constantes<sup>3</sup>.

Não era de admirar que alguns desses homens, a maioria solteiros, pudessem despertar o interesse das jovens. Porém a tradição de casar mulheres virgens, parte de convenção social, quando não conseguida a contento, tinha no casamento compulsório a única forma de reparar o “erro”; em se tratando de casos de defloração<sup>4</sup> (que será abordado adiante) alguns desses motorneiros se viam obrigados a casar. Desta forma, ao cumprir uma convenção social, estavam livres de serem penalizados. Segundo Jefferson Peres,

[...] a moça falada tinha reduzidas quase a zero suas chances de casamento. A virgindade era um tabu dos mais respeitados. Quando ocorria um desvirginamento, mobilizavam-se as famílias do autor e da vítima para que o caso fosse abafado e o casamento realizado sem demora. Ainda assim, se a noiva casava grávida, o nascimento da criança, sete ou oito meses depois do casamento, provocava comentários maliciosos e desculpas da família de que se tratava de um parto prematuro (PERES, 1984, p. 36).

Nos dias festivos, havia gratuidade para estudantes em um bonde para passear. Sendo assim, “durante horas, os ginásianos (às vezes até as normalistas, mas em outro veículo) varavam as ruas da cidade tirando cantorias. Alguns motorneiros gostavam de cantar, tiravam as modinhas” (MELLO, 1983, p. 107). Com isso, observamos que alguns desses trabalhadores despertavam a simpatia e amizade dos passageiros. Sobre uma dessas festividades, o poeta Thiago de Mello narra um fato de solidariedade com o motorista:

---

<sup>3</sup>Como símbolo de proteção e distribuição dos rendimentos, o patrão tornava-se instrumento por excelência da integração social, tornando possível o consenso referente ao sentido do mundo social. Dessa forma contribuía para a reprodução da ordem social perante aqueles atores sociais que mais a contestavam, ou seja, os trabalhadores. BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Lisboa: DIFEL, s/d., p.10.

Pierre. O poder simbólico. Lisboa: DIFEL, s/d., p.10.

<sup>4</sup><https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-847-11-outubro-1890-503086-publicacaooriginal-1-pe.html>



Houve um que manhã de Sete de Setembro, depois da “parada” escolar na praça da Saudade de repente parou o bonde ali na estrada da Cachoeirinha e desceu correndo na direção de um casebre de palha e madeira. De primeiro foi a reclamação geral. Mas alguns de nós decidimos ir até a casa. Lembro que a meu lado estavam o Cavalo Velho e o Tarzan. A mulher do motorneiro estendida numa rede, pele e ossos, convulsivamente dava golfadas de sangue no chão. O bonde entregou a cabocla na Santa Casa levada pelos ginásianos (MELLO, 1983, p. 49).

A concessionária *Manaós Tramways* prestou serviços à cidade a partir de 1909 até a última década de quarenta, entre avanços e recuos por questões políticas, conquistou um mercado que a tornou longeva. Antônio Loureiro ao analisar para quem era vantajoso os serviços oferecidos afirmam que “...estas concessões, negociadas com inexperiência de uma série de vantagens, sedutoras para os aplicadores alienígenas, mas descabidas para os usuários locais” (LOUREIRO, 1986, p. 282); uma vez que o preço dos cupons de bondes não era acessível para todos, levando alguns a buscarem outros meios de chegar ao trabalho. Thiago de Mello corrobora com essa afirmação ao assegurar que “muita gente andava mesmo era a pé porque não tinha o dinheirinho para tomar o ‘rangedor’” (MELLO, 1983, p. 46).

As viagens de lazer eram realizadas pela noite em dias úteis. Aos domingos aconteciam por todo dia. Tornavam-se um passeio familiar, com algumas linhas que eram sempre mais requisitadas. A linha da Saudade, que ia até a praça com o mesmo nome, e a Circular que saía da Sete de Setembro até a rua Oswaldo Cruz, ponto da estação Central – lugar que contava com dois abrigos (PERES, 1984, Pp. 23 – 24). O motorneiro não só conduzia trabalhadores, mas estava a postos para levar a família, os casais em um passeio de lazer. Jefferson Peres ao falar dos bondes, dos serviços e de seus trabalhadores afirmou que:

Dali [da estação central] partiam todos os bondes. Sem portas nem janelas, inteiramente abertos de ambos os lados, com sanefas de lona corrediças, baixadas apenas como proteção contra o sol e a chuva, eram carros ecológicos, claros, ventilados, próprios para o nosso clima, além da vantagem óbvia de não causarem poluição. Servido por um motorneiro, um cobrador e um fiscal, devidamente uniformizados, deslocando-se com rapidez num trânsito que não conhecia congestionamento, esses veículos forneciam desconforto apenas quando superlotados nas horas de rush. Mas quando semivazios, a viagem era realmente um prazer (PERES, 1983, p. 24).

Contudo, conviver com os bondes era algo que demandava precaução e cuidado. Os elétricos ao mesmo tempo que serviram como meio de deslocamento transformaram-se em máquinas perigosas para os pequenos. Certo que para as crianças tudo era motivo



para uma boa brincadeira, porém era muito comum à época que os espaços de recreação fossem divididos com os automóveis nas ruas. Destemidas, as crianças corriam na frente dos trilhos, saltavam e subiam no bonde em movimento, atitudes que causavam preocupação para o motorista e o condutor. Outra brincadeira comum era soltar papagaios, para a qual a confecção de cerol se tornou mais fácil com a ajuda dos trilhos, outra astúcia da criançada. De acordo com Moacir Andrade havia toda uma estratégia montada pela meninada:

Depois do almoço, mais ou menos às doze horas, quando o culto da 1ª Igreja Batista já tinha terminado, aproveitávamos a hora em que não havia absolutamente ninguém na rua, para moer vidros nos trilhos dos bondes... Muitas vezes, quando o condutor via de longe os vidros sobre os trilhos, com a mesma velocidade e com auxílio de um ferro que trazia para mudar a linha, baixava-o e limpava afastando os pedaços que, espalhavam-se por toda a parte... Novamente os moleques colocavam na mesma posição, até que um motorneiro descuidado passava em cima dos vidros, fazendo um barulho surdo já muito conhecido, principalmente dos moleques e desses funcionários (ANDRADE, 1984, p. 167).

Outra situação muito perigosa e muito comum era a arriscada subida e descida no bonde elétrico pelos meninos, na tentativa de driblar o condutor, o que costumava-se chamar de “morcegar”. Na verdade, andar nos estribos não era uma teimosia exclusiva da meninada. Por ser um veículo aberto, qualquer incidente de choque entre carros ou descarrilamento poderia causar danos aos passageiros e até aos condutores do veículo. Era comum reclamações com referência à lotação ou utilização dos estribos nos jornais, por ser uma situação recorrente. O exemplo da nota *Bôas medidas*, no *Jornal do Commercio*, tratava de medidas deliberadas pelo desembargador Raposo da Câmara sobre o mau uso dos estribos e plataformas, como forma de prevenção de acidentes, que vinham acontecendo desde sua implantação, em que se estabelecia o seguinte: “Fica desde já expressamente proibido o trânsito dos *bonds* com passageiros em número superior à lotação, bem assim que transitem pessoas, utilizando-se dos estribos ou plataformas” (JORNAL DO COMMERCIO, s/n, 1909). Percebemos por essa medida do desembargador que a prática perigosa de utilização dos estribos perpassava décadas.

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



espargir nas tardes de Manaus” (ANDRADE, 1978, p. 37). Nos dias de jogos de futebol, a companhia disponibilizava bondes para os torcedores. Jefferson Peres recorda suas idas ao estádio nos bondes ao afirmar que, nos dias de jogos importantes, “saíamos de casa depois do almoço para pegarmos transporte, e ao término das partidas, nem sempre sendo possível tomar o bonde em frente ao estádio, às vezes tínhamos de caminhar até o Entroncamento, no Boulevard Amazonas” (PERES, 1984, Pp. 145 – 146).

A ação destes motoneiros, embora de grande relevância para a movimentação no espaço urbano, poderia muitas vezes passar despercebida aos olhos das pessoas. A fala saudosista dos memorialistas traz à tona suas vivências e experiências com os motoneiros e nos cabe lembrar que são abordagens subjetivas, muitas vezes das memórias de infância. Atendendo diariamente a diversas faixas etárias e da mesma forma a diversas classes sociais, esses trabalhadores tiveram papel importante no contexto citadino. No entanto, apesar de muitas vezes serem percebidos como representantes da classe dominante nas reclamações dos maus usos dos serviços de bonde, os motoneiros eram sujeitos comuns, imbuídos de uma atividade, cuja relação de trabalho se dava de maneira direta com os consumidores dos serviços.

### **Imprensa: dois pesos e duas medidas**

Os jornais foram de extrema importância para apresentar os motoneiros de forma individual e depois como um grupo que com o tempo se articulou, desenvolveu-se criando um sindicato para o fortalecimento da classe na luta por direitos e amparo ao trabalhador. Traremos à baila dois periódicos *O Jornal* e o *Jornal do Commercio*, que nos servem de aporte ao nos fornecer notícias que diziam respeito a esses profissionais. Nos artigos jornalísticos constavam as queixas dos consumidores, rotas de bondes, acidentes, greves, paralisações, entre outros. O jornal é sempre uma rica fonte que pode dar sinais da dinâmica na cidade, basta observar com atenção os caminhos que as fontes nos oferecem. É um acúmulo de ideias, representações e cultura de uma sociedade e do seu tempo. Isso nos remete à fala de Capelatto quando diz que:

o jornal [...] é uma verdadeira mina de conhecimento: fonte de sua própria história e das situações mais diversas; meio de expressão de ideias e depósito de cultura. Nele encontramos dados sobre as sociedades, seus usos e costumes, informes sobre questões econômicas (CAPELLATO, 1988, p. 21).

A representação dos motoneiros realizada pela imprensa, algumas vezes, maculava a imagem do profissional e do cidadão. Em busca de vendas para seus



periódicos, esse meio de comunicação tratava de supervalorizar as tragédias que ocorriam a cada acidente na cidade, assim como os dramas pessoais, que acabavam nas páginas policiais. Eram comuns queixas contra a Tramways e também em particular contra seus motorneiros. A maioria das reclamações girava em torno do estado dos veículos, do aumento das passagens, do tratamento dado e da velocidade que era desenvolvida pelo motorista. Cobriam também as paralisações e greves da categoria em detalhes, buscando os diversos posicionamentos. Desta forma, Paulo Terra, em sua pesquisa sobre transportes de carroceiros e cocheiros no Rio de Janeiro, afirma que, muitas vezes, “passageiros e empregados das companhias de transporte estiveram de lados opostos” (TERRA, 2012, p. 93) porque o segundo sempre foi visto como uma personificação da empresa a quem desejavam atingir. Um caso noticiado de um motorneiro rejeitado por sua pretendente e, certamente fora de controle, chamou-nos a atenção. Se passou em 1933, em mais um dia de encerramento da edição que se seguia. O Jornal recebeu a informação de um crime que chegou ao conhecimento da polícia, que tudo indicava ser passional, nos arrabaldes da cidade. O fato foi classificado como uma “dolorosa scena de sangue” pelo periódico, que descreveu o acontecido da seguinte forma:

[...] Os últimos dias, que haviam decorridos calmos e desinteressados para o noticiário policial, deflagraram, assim, como uma bomba. Repudiado pela namorada, um rapaz operário procurou-a em sua residência, alvejou-a com dois tiros e, em seguida voltando a arma contra si mesmo, disparou-a. Trata-se de Ubirajara Fortes, solteiro, amazonense, de 28 anos de idade, motorneiro 47 da Manaós Tramways, residente a rua Dr. Almino 115, que rephellido em propostas deshonestas por sua prometida, Maria Amélia Ribeiro, de 20 anos de idade, domiciliada a Av. Borba, em frente ao parque do “11 Brillhante”, quis matá-la, suicidando-se em seguida. A moça foi ferida por dois projectis, no thorax e o rapaz recebeu um ferimento na cabeça, encontrando-se ambos em estado melindroso, na Santa Casa de Misericórdia[...] (O JORNAL, s/n, 1933).

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

Os bondes muitas vezes eram vistos como máquinas de amputações e mortes. A responsabilidade do motorista era com os passageiros e com a sua própria integridade física, no entanto os acidentes no trabalho eram algo imprevisível. O Jornal sempre tinha



um espaço destacado para as intercorrências irreversíveis e de possível comoção pública, em detrimento a outras. Dos acidentes que causam danos permanentes, encontramos no *Jornal do Commercio*, em 1925, a nota: “Bond contra bond – Os feridos foram gente de casa”. A referida nota registra um choque entre bondes que resultou na perda do polegar da mão direita do motorneiro do bonde trinta e dois, chamado José Fernandes e de pequenos ferimentos no rosto do condutor Anísio Pereira Lima. Uma nota sem muitas proporções para o noticiário. Porém, como acidente de trabalho causou um dano irreparável para o motorista, que não se sabe se foi indenizado nem sobre os cuidados e direitos dados a esse trabalhador (JORNAL DO COMMERCIO, s/n, 1925).

No que dizia respeito às greves, podiam ser iniciadas em represália a algum posicionamento da empresa em prejuízo a algum trabalhador, ou mesmo de todos. E elas não passavam despercebidas da imprensa, que trazia desde especulações até a cobertura das efetivas greves e paralisações. No dia 11 de abril de 1933, o *Jornal do Commercio* publicou uma nota chamada *O caso do dia*, em que a notícia era de especulações sobre uma provável greve de condutores e motorneiros em virtude da dispensa do condutor da chapa dezoito. O trabalhador fora exonerado, segundo a companhia, por ato dito delituoso, provavelmente com referência ao apurado das corridas. Diante do fato, houve protesto dos companheiros, que foram amparados pelo sindicato, chegando até à Federação Trabalhista, que deliberou por constituir uma assembleia. O *Jornal do Commercio* afirma que, em plena assembleia, na sede da Federação, o delegado de polícia pediu a palavra em busca de recuperar a paz e a ordem, atributos de sua função. Querendo normalizar os serviços na cidade, expôs o seguinte:

Disse que, no seu modo de pensar, seria ineficaz a paralização dos serviços, pois isso se tornaria unicamente prejudicial a colectividade, inclusive das próprias famílias dos que participassem da greve. Faz-lhes ver que, além disso havendo muita gente por ahi sem trabalho, uma vez que eles abandonassem o serviço, esses que carecem de emprego para manter a subsistência, imediatamente apresentaria para o trabalho e a polícia não poderia deixar de garanti-los (JORNAL DO COMMERCIO, s/n, 1933).

A fala do delegado indicou uma tentativa de convencimento por meio da emoção, sugerindo que voltassem às suas funções, envolvendo as famílias dos grevistas ao tratar de coletividade. Ao mesmo tempo em que, sutilmente, avisa que existem outros interessados no trabalho e que eles teriam a garantia de fazê-lo com o apoio da polícia, sugestionando uma ameaça velada. Demonstrou que se continuassem, seriam substituídos por outros trabalhadores, e que, na verdade, o emprego faria falta para eles.





Provavelmente, a substituição citada pelo delegado era dirigida aos reservas, que de alguma maneira cobriam as horas dos efetivos. Todas as ponderações do delegado visavam exclusivamente à manutenção da ordem pública. E realmente, o aparte do delegado teve um grande peso junto à Federação, sendo a proposta rejeitada e ainda colocando o condutor em vistas de um inquérito rigoroso, com prosseguimento e chamada das partes.

Pelo intenso disciplinamento das formas de trabalho e controle dos empregados nas ruas, muitas vezes a resistência por parte dos trabalhadores era demonstrada através da liberdade de ir e vir quando quisessem. Contudo, estar nas ruas após o trabalho para um bate papo, uma bebida ou até um joguinho sempre causou má impressão, pois a necessidade de controle e vigilância não se restringia apenas ao espaço de trabalho, mas estendia-se à disciplinarização do tempo e do espaço. Sair do trabalho e buscar arejar a mente em um botequim era um estigma que perseguia os trabalhadores que buscavam horas de lazer na rua. Os jogos eram submetidos ao rigor da polícia, sendo considerados a derrocada do trabalhador, pois lá investiam seus poucos recursos. Pinheiro, em sua pesquisa sobre estivadores em Manaus, coloca que adiar o retorno à casa por causa de bebida ou jogos, poderia trazer um resultado não muito satisfatório, uma vez que:

Nos momentos de descontração, eram comuns os envolvimento em brigas e discussões, o que quase sempre resultava na passagem pelas delegacias e prisões, onde em geral permaneciam a noite e, por vezes alguns dias, quando a fiança exigida não podia ser efetuada (PINHEIRO, 1999, p. 70).

Os que não seguiam os padrões de comportamento estabelecidos pela sociedade eram considerados problemáticos. Gilberto Velho apresenta um outro modo de ver o indivíduo com outros padrões de comportamento, apontando que “o desviante é um indivíduo que faz uma leitura diferente de um código sociocultural, isto é, ele não está fora de sua cultura, mas faz dela uma leitura divergente daquela dos indivíduos ditos “ajustados” (VELHO, 2003, p. 27). Assim, em outubro de 1941, o *Jornal do Commercio*, na nota *Casos Policiais*, registrou a prisão de trabalhadores, incluindo um motorista e um condutor, pois julgando-se livres depois de cumprir as obrigações, poderiam ter um momento de lazer jogando cartas. Pela forte vigilância na vida social como um todo, a resistência nem sempre aparecia de forma organizada, mas implícita. Segundo Vieira:

o poder de dominação não se localiza apenas no aparelho do Estado ou no nível do econômico, mas existe todo um processo de disciplinarização necessária da população, que permeia toda a atividade



social, desde o trabalho, escola, família, até as formas aparentemente mais ingênuas de lazer (VIEIRA, 2005, p. 8).

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

O motorista voltou a sua casa e o comerciante ligou para polícia fazendo queixa. Sabendo do que se passava por terceiros, Domingos munuiu-se de um revólver e foi até o comércio tomar satisfações. Ao assumir a denúncia, Joaquim teve o corpo cravejado com quatro balas, sendo o alvo final, seu coração. Fugindo do local do crime, o homem foi perseguido por populares, mas preso por um agente que viu a movimentação de dentro de um bonde e foi à captura do assassino. O fim do infrator foi a reclusão em cárcere privado. Na verdade, o periódico ainda conseguiu uma foto que identificava o motorneiro. Na nota, identifica-se vítima e assassino como estrangeiros com o seguinte perfil:

Joaquim Ferreira, o morto, era solteiro, com trinta e seis anos de idade, português, nascido no Conselho de Abrantes, ignorando-se sua filiação... Era negociante abastado, possuindo além da mercearia citada outra, denominada Progresso e uma villa chamada Estrella, ambas na rua Cândido Mariano... O criminoso é hespanhol, solteiro, com 37 anos de idade, sendo motorista da Manaós Tramways, onde tem o número quatro (JORNAL DO COMMERCIO, s/n, 1913).

Apesar de destacarmos as décadas de 1930 e 1940 ao retornarmos aos de períodos anteriores, vislumbramos situações singulares, mas que em certa medida, poderiam rotular a classe dos motorneiros pejorativamente; não obstante, encontrar esses trabalhadores nas fontes, foi de imensa importância para tira-los os motorneiros do rol dos silenciados. É notório e necessário destacar que o periódico, em certa medida, tem



uma parcialidade, apontando para seus interesses políticos e comerciais. Entre as ações apresentadas, destacamos a presença desses homens/trabalhadores na dinâmica da cidade. Certos ou errados aos olhos dos outros, mas que também lutavam por direitos e garantias de sobrevivência no espaço urbano.

### **É caso de Justiça!**

Em decorrência de uma série de acidentes na cidade de Manaus, a quantidade de inquéritos e processos é substancial<sup>5</sup>. Cabe lembrar que apesar de as fatalidades acontecerem em plena atividade laboral, seus resultados transitavam pela justiça criminal, situações em que os motorneiros se viam réus, mas com lugar de fala. César Augusto Queirós é consoante com esse pensamento quando diz que “estas vozes operárias, roucas e por muitas vezes emudecidas, se mostram presentes em situações como as dos processos–crime, em que são chamadas a testemunhar ou responder perante a justiça sobre determinado acontecimento. Nestas ocasiões estas vozes mostram-se audíveis a nos pesquisadores” (QUEIRÓS, 2015, p. 2).

Dentre os acidentes contabilizados, eram constantes os que acometiam menores, que na maioria das vezes morriam ou levavam marcas para a vida adulta. Mas eles viam os bondes como parte de uma divertida brincadeira que nem sempre acabava com um final feliz. Alexandre Lima, ao tratar dos acidentes envolvendo crianças em Belém, afirma que “mesmo com o perigo representado pelos bondes, e pela ‘tal’ eletricidade que corria nos cabos dependurados nos postes, a rua com suas pessoas, seu bulício, seu movimento, parecia exercer uma enorme atração nas crianças” (LIMA, 2011, p. 306). Raimundo Nonato Ferreira, motorista da Manaós Tramways, em 1932, se envolveu em um acidente que levou a óbito uma criança. O motorista fugiu do flagrante, mas no inquérito foi à delegacia para prestar um auto de declaração. O motorista paraense, com 26 anos de idade, solteiro, chapa de número 10, sabendo ler e escrever, residente a Praça Duque de Caxias nº 29, no inquérito declarou que:

[...] o depoente saiu da estação de bond, no Bond número vinte e cinco, para fazer a linha da “Vila Municipal”, viagem que fez sem a mínima ocorrência até a Rua Ferreira Pena com a Silva Ramos, onde teve que parar visto achar-se ali, descarregando pedras, um caminhão da Prefeitura Municipal; que recuando o caminhão da linha, saiu o bonde e ainda não tinha pagado marcha, quando um menor que corria ao lado

<sup>5</sup> As fontes judiciais criminais de primeira e segunda instância encontram-se no Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas (IGHA) e Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas (TJAM).



do bonde atravessou repentinamente, os trilhos, sendo apanhado pelo carro; que o depoente como motorista, brekou imediatamente e deu contra-marcha, manobras que foram atendidas com prontidão, visto estarem funcionando perfeitamente os aparelhos do mesmo carro; que o menor foi atingido pela caixa do motor; que o depoente não obstante não ter culpa alguma no desastre, fugiu para evitar flagrante; que só depois soube que o menor fora internado no hospital por conta da companhia e chamar-se Orlando Leocádio...(APELAÇÃO CRIMINAL, s/n, 1933).

O auto de declaração do motorneiro demonstra que o acidente aconteceu por uma atitude aventureira da criança, gerando uma fatalidade, pois, além de o veículo estar com uma velocidade mínima, o bonde respondeu de pronto às manobras do motorista – que consta na fala do condutor. Raimundo Ferreira fugiu do local, talvez pelo receio de represálias, visto que determinados acidentes, independentemente de culpados, no auge das emoções, poderiam resultar em violência contra os motorneiros.

Os motorneiros fora do trabalho levavam uma rotina como qualquer morador da cidade. Sendo assim, também vivenciaram seus dramas pessoais em seus relacionamentos, por certas vezes, conturbados. E por manterem uma apresentação impecável e certo status com relação aos trabalhadores informais, destacavam-se como assalariados com certa estabilidade, com um uniforme similar ao de um militar, podendo despertar o interesse de algumas moças entre uma viagem e outra. Do envolvimento amoroso de alguns motorneiros, entre outras reclamatórias, encontramos processos com a acusação de defloração<sup>6</sup>. Em 1935, um inquérito policial (INQUÉRITO POLICIAL, s/n, 1935) datado de 14 de dezembro sobre o defloração da menor Lucilla da Silva do qual foi acusado Martiniano Fausto de Oliveira, motorista número 32 da Manaós Tramways.

Lucilla, amazonense, solteira, quatorze anos, doméstica, sabendo ler e escrever, foi à delegacia após ser posta em confissão pela mãe. A partir da queixa, a menor foi logo encaminhada para o exame de corpo e delito, conduzido pelos médicos Agenor Carvalho de Magalhães e Menandro Tapajóz. Confirmou-se o defloração da menor no exame e, posteriormente, na declaração de Martiniano, amazonense, solteiro, motorista, com vinte e cinco anos de idade, sabendo ler e escrever. O autor do defloração assumiu que

---

<sup>6</sup> Na década de 1930 ainda era considerado crime quando a mulher cedia aos encantos do namorado e consentia a conjunção carnal. De fato, havia reparo para o crime cometido; sendo este o casamento e, em caso contrário, a prisão. (Parte disso já havia sido explicado anteriormente no corpo do texto. Ademais, essa definição de defloração está muito simplista e pouco elucidativa. Por exemplo, crime da parte de quem? Havia limite de idade? Talvez fosse o caso de eliminar essa nota ou incorporá-la mais acima, desde a primeira vez em que os casos de defloração são mencionados no texto).



manteve relação sexual com a menor, porém embora não tivesse a certeza da autoria no relato, se dizia pronto para casar, mesmo não tendo condições de custear o casamento. Essa declaração gerou um atestado de miserabilidade para ambos, feito pelo chefe de polícia, para que se oficializasse o casamento sem custos.

Mas nem sempre o motorneiro esteve na cadeira de réu. Entretanto, por trabalhar nas ruas estava sujeito a presenciar os mais variados eventos. Não descartamos a hipótese de conflitos entre nacionais, e mesmo entre nacionais e estrangeiros. Chalhoub, na sua obra *Trabalho, lar e botequim*, ao buscar reconstituir aspectos essenciais de tensões e conflitos cotidianos, dentre outras questões aponta as rivalidades étnicas e nacionais enquanto expressões das tensões provenientes da concorrência da força de trabalho e inclusive de privilégios díspares (CHALHOUB, 2008, p 89-148). Em Manaus não identificamos a rivalidade entre nacionais e estrangeiros no setor de transporte. De fato, havia uma distinção já que os estrangeiros tinham melhores funções, porém tudo indica que o motivo era, geralmente, baseado na qualificação por parte dos trabalhadores que garantiam melhor colocação na empresa. Pudemos observar ainda que não havia indícios de contendas e sim, a demonstração de solidariedade entre os pares. Em 17 de setembro de 1935, a Manaus Tramways, em ofício para os órgãos competentes, solicita a busca de um funcionário desaparecido. Tratava-se de Henry James Loughlin, engenheiro inglês contratado pela empresa, recém-chegado a Manaus. Visto pela última vez em no bairro de Flores, de acordo com o auto de declaração de Raymundo Chaves Martins, que afirmou:

effectivamente pelas dez horas e cinquenta e um minutos da manhã de domingo quinze do corrente mez, passou pelo botequim “Teixeira”, em Flores, onde o depoente é empregado, um cidadão de nacionalidade inglesa, trajando roupa branca e conduzindo uma maleta de couro a mão (INQUÉRITO POLICIAL, s/n, 1935).

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

[...] o depoente e seu companheiro de trabalho, Elpídio Ferreira dos Santos, se ofereceram ao Doutor Kirk, diretor da referida companhia, para seguirem em procura do mesmo engenheiro; que ambos tomaram o bonde das 5 horas e saltaram em Flores, em frente ao botequim “Teixeira” para, logo em seguida, seguiram pela estrada do Rio Branco; que na altura do 9 ou 11 kilometro depararam com a fazenda “Dois



irmãos”, onde, ao que parece funciona uma escola; que ahi elle depoente e Elpídio pararam e pediram água e café a uma senhora que mais tarde souberam ser a professora da escola; Que quando estavam servindo de café chegou um rapaz cujo nome o depoente ignora, o qual disse que sua mulher havia visto uns urubus naquellas proximidades e que ele também vendo esses urubus foram se certificar do que havia ali, encontrando na matta, há poucos metros da estrada o cadáver de Henry James Loughlin; que a vista dessa declaração o depoente, Elpídio e o referido rapaz seguiram para o local indicado, encontrando , de fato, o cadáver do Mister Henry; que acto contínuo o depoente determinou que Elpídio viesse até Flores avisar por telefone a companhia e a polícia[...] (INQUÉRITO POLICIAL, s/n, 1935) .

Observamos que o fato de os companheiros de trabalho se oferecerem espontaneamente numa tentativa de encontrar o inglês demonstra que, mesmo com função inferior, a manifestação de respeito e preocupação com o próximo impulsionaram a colaboração de João Evangelista e seu companheiro de trabalho Elpídio. O fato é que as informações e colaboração de outras pessoas foram de fundamental importância para encontrar o inglês, mesmo que de forma trágica. Segundo Santos, “a diplomacia e a ‘paciência de Jó’ eram qualidades que se exigia para lidar com passageiros mal-humorados e destemperados” (SANTOS, 2010, p. 110), mas alguns regulamentos da empresa contribuíam para as tensões nessas relações. Uma das normas era não parar fora do ponto, o que não era aceito por alguns passageiros que, na tentativa de não perder a condução, pegavam o bonde em movimento; o que podia não ter um desfecho satisfatório. As discussões entre motorneiros, passageiros e passantes eram mais frequentes do que se imagina. Ao vasculhar os processos sobre acidentes, encontramos uma Apelação Criminal nº 2519, em que, para nossa surpresa, o motorneiro era a vítima. O processo de segunda instância acusa Antônio Larêdo de agredir o motorista João Alves da Silva. De acordo com Antônio Larêdo, o motorista desatendeu a um sinal do mesmo para parar o veículo, em frente ao Ginásio – e ainda o olhou com escárnio. Pensando numa vingança voltou em outro dia ao ponto, lugar que pegou o mesmo bonde, e iniciou seu plano. O réu foi considerado culpado a partir da seguinte sentença:

[...] Considerando que o réu não pode fugir a responsabilidade do seu ato, tomando o bonde que fazia a linha “Cachoeirinha Circular”, e ao atingir a praça da Igreja do “Pobre Diabo”, levantou-se, foi pelo estribo até a plataforma da frente, e batendo no ombro da vítima, disse-lhe que tinha uma conversa com ele, e imediatamente, ali mesmo esmurrou-o, havendo intervenção de terceiros que obstaram a que o réu prosseguisse na agressão a socos... Considerando que o réu agiu com surpresa pois o motorista não esperava absolutamente a agressão que foi levada a efeito de inopino; que o réu agiu por motivo frívolo, desde que



ele reportasse ao fato de não ter sido atendido, mandado parar o bonde em frente ao ginásio... Considerando que a prova de autoria se fez completa na formação da culpa. Além de preso em flagrante o réu não retirou de si a responsabilidade do ato, e ainda que o quisesse, as testemunhas, passageiros do bonde, o apontam como tendo praticado as lesões descritas no auto de corpo e delito...Julgo provado libelo para condenar Antônio Larêdo... (APELAÇÃO CRIMINAL 2519, s/n, 1938).

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

Pudemos observar que infelizmente os motorneiros, não só na vida pessoal como na profissional, estavam sujeitos a sentar no banco dos réus. Os acidentes em via pública, algumas vezes fatais, tornavam-se eventos de crime incondicionado, sem outra alternativa que não fosse a defesa. O fato de ter um julgamento em que o motorista era vítima, significa que eles estavam sujeitos a terem desafetos, apesar de que alguns motorneiros em seus trajetos diários, mantivessem uma relação de proximidade e simpatia por parte do consumidor.

### **Considerações finais**

Pelo fato de o bonde ser o único transporte coletivo público urbano disponibilizado por tantos anos, utilizado por pretos e brancos, ricos e pobres, analfabetos e letrados, rodando por horas diárias nas ruas da cidade, era inevitável que acontecessem desastres, acidentes, mortes, intervenções policiais, que aparecessem brigões, reclamações, espertos – querendo viajar sem pagar – entre outros. Mas dos elétricos saíam também namoros, casamentos, encontros e diversão, dentre outros fatos corriqueiros. Fatos e fatalidades que todos nós, mesmo hodiernamente, estamos sujeitos em meio às agruras do trânsito de uma cidade como Manaus. Como nem tudo girava em torno das reclamações e queixas, alguns motorneiros, certamente os mais antigos, conseguiam cativar o respeito e a simpatia de seus passageiros. A polidez, a educação e a simpatia eram, em grande medida, a garantia de um bom relacionamento com o público. Assim,



podemos observar as falas de saudosismo dos memorialistas sobre uma categoria que por um tempo existiu em Manaus e acabou deixando um gostinho de saudade.

Partimos dos acidentes de bondes nos quais o réu era sempre o motoneiro, sendo julgado culpado ou inocente, de acordo com as provas e o entendimento do juiz. O motoneiro era inocentado na maioria dos processos, porém vivia um transtorno até o veredito. Tratamos também de propor uma discussão acerca da breve passagem do bonde e seus motoneiros, trazendo entre outras coisas o risco enfrentado diariamente por esses trabalhadores. Os acidentes fatais levavam os motoneiros detidos para delegacia, dependendo sua libertação de fiança, algumas vezes oferecida pela companhia.

Greves e paralizações não era um fato tão recorrente quanto em outras classes de trabalhadores; mas quando ocorriam uniam motoneiros e cobradores. No geral elas aconteciam por questões salariais ou em defesa de seus pares. De fato, trabalhadores das ruas, os motoneiros estavam sempre sujeitos a notas de reclamações ou de intercorrências que eram narradas pelos periódicos da cidade.

Por fim, buscamos realizar através das fontes um apanhado de como esses profissionais eram vistos pelo Estado, pelo consumidor, pelos memorialistas, entre outros. Entendemos que ao serem identificados como representantes da companhia poderiam receber a hostilidade dos consumidores – devido a insatisfação com os serviços da companhia. Porém quando eram observados além do uniforme, pelas boas qualidades e como cidadãos, tinham o apreço e o respeito de muitas pessoas. Sendo assim, concluímos que os motoneiros tiveram o papel de protagonistas, com voz e vez, na sociologia da cidade de Manaus, no período que aqui permaneceram.

**Data de Submissão:** 23/06/2021

**Data de Aceite:** 17/09/2021

### **Referências Bibliográficas**

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

BARROS, Wanderlene de Freitas Souza. **Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motoneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946)**. 2018. 154 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018





BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Lisboa: DIFEL, s/d., p.10.

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

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

EXÉRCITO, Biblioteca do. **A energia elétrica no Brasil (da primeira lâmpada a Eletrobras)**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1977. (Coleção General Benício volume 154).

**Jornal do Comércio**. Manaus, 17 de setembro de 1939.

**Jornal A Tarde**. As mulheres querem trabalhar, sexta – feira 14 de maio, Manaus, 1943 (Digitalizado).

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

LOUREIRO, Antônio José Souto. **A Grande Crise (1908 - 1916)**. Manaus: Humberto Calderaro, 1986. 282 p.

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

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

PINHEIRO, M. L. U. (Org.); PINHEIRO, L. B. S. P. (Org.). **Imprensa Operária no Amazonas**. 1. ed. Manaus: Edua, 2004.

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

PINHEIRO, M. L. U.; **Folhas do Norte: letramento e periodismo no Amazonas, 1880-1920**. 1. ed. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas - Edua, 2015. v. 1.

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

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

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

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

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

VELHO, Gilberto. **O Estudo do comportamento desviante: a contribuição da antropologia social**. In: VELHO, Gilberto (org.). **Desvio e divergência: uma crítica da patologia social**. 8. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

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

