

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

CARREGANDO A CIDADE: A ATIVIDADE DOS MOTORNEIROS EM MANAUS (1930-1945)

Wanderlene de Freitas Souza Barros
UFAM - Universidade Federal do Amazonas
Wanda.sc.barros@gmail.com

A profissão de motorneiro era permeada de responsabilidades no que dizia respeito ao dia a dia, ao uso dos veículos, ao cuidado com a própria segurança e com a dos passageiros e pedestres. Era uma atividade que dependia de muita habilidade, rapidez e atenção, visto que sua responsabilidade era com vidas humanas. Surgiu em fins do século XIX em Manaus e seus profissionais prestaram serviços à cidade por aproximadamente meio século no transporte coletivo. A transformação e crescimento da urbe trouxeram a preocupação sobre o deslocamento, principalmente de trabalhadores e mereceu um lugar de destaque. O cotidiano da mobilidade urbana sempre esteve sujeito a imprevistos diários antes, durante ou até depois das viagens, já que o fluxo de veículos na condução de pessoal ou carga tinha uma relação direta com a dinâmica da cidade. Desta forma, neste artigo, trataremos sobre parte do cotidiano, peculiaridades e questões organizacionais relacionadas aos motorneiros da *Tramways*; tendo em perspectiva o perfil desse profissional em sua atividade laboral, seus saberes e fazeres.

Na labuta: os trabalhadores na empresa

Mas afinal, quem era o motorneiro? Segundo o Novo Dicionário da Língua Portuguesa (1975), motorneiro era “o encarregado de um motor de um bonde”. Já na CBO – Classificação Brasileira de Ocupações –, motorneiros são “operadores de veículos sobre trilhos e cabos aéreos” - CBO 7826. Esse profissional podia ser chamado também de condutor ou mesmo motorista, pois ambos os substantivos também têm como finalidade conduzir o veículo; porém, o primeiro termo é menos usual devido à atuação do cobrador das passagens que atendia por essa função. O motorneiro era chamado dessa forma porque além do controle da entrada e saída dos passageiros, avisava o momento em que o motorista deveria movimentar ou parar o veículo, dentre outras coisas. Ambas denominações acima mencionadas se encaixavam bem ao profissional do bonde elétrico,

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

nosso objeto de estudo, pois ao detalhar a atividade do motorista de bondes, Cristina Pontes afirma que:

Os bondes eram dirigidos por um motoneiro que tinha à sua esquerda a caixa de controle de velocidade regulável até 9 pontos, à direita o manuseio do freio de ar comprimido e no piso um tímpano para ser acionado com o pé para alertar os pedestres e viaturas que trafegavam vagarosamente a sua frente (PONTES, 2008, p. 75).

Anteriormente à existência dos bondes, havia a locomotiva de tração a vapor (MAGALHÃES, 2014, p. 35) que se movia sobre os carris e transportava os passageiros. O que diferia um coletivo do outro era que nos bondes o motorista ficava no mesmo, compartimento em que os passageiros, enquanto que na locomotiva não. João Marcelo Santos (2009) aponta que os primeiros trabalhadores do tráfego dos bondes elétricos, em São Paulo, em grande medida, migraram das empresas que iniciaram o processo de locomoção para a direção dos elétricos. No entanto, com o aumento da frota dos elétricos e crescimento das linhas houve a necessidade de preparar profissionais para o exercício da profissão. Assim, ele afirma que:

A tração elétrica do transporte urbano deixou de ser uma ocupação que podia ser exercida por qualquer um e se tornou uma profissão com um certo reconhecimento. Para ser um motoneiro, por exemplo, exigia-se um período de aprendizado e a realização de testes de habilidade para se obter a licença pública. Quem portava uma carta de habilitação demonstrava a posse de uma profissão definida. Considerando as características do mercado de trabalho no período, não eram muitos os operários que contavam com esta deferência (SANTOS, 2009, Pp. 88 – 89).

Mas o motoneiro não era o único a trabalhar no bonde. Também devemos mencionar seu companheiro, o condutor que diariamente travava uma rotina laboral de parceria, em que enquanto um estava na direção do veículo, o outro supervisionava o controle de entrada a saída de passageiros, acionando alguns mecanismos, assim como auxiliava na cobrança das passagens, assim sendo indispensável o trabalho em dupla. Havia também um fiscal uniformizado e, às vezes, à paisana, cuja função era controlar os motoneiros e condutores, sempre a postos, e que observava principalmente a entrada do dinheiro que passava pelas mãos do condutor. Por terem convívio diário, era bem natural a aproximação desses pares, ação não muito bem vista pela empresa, já que o mínimo de

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

convívio levantava possíveis conflitos entre patrão e empregados. Segundo Marcelo Santos (2009), “os fiscais da Light enxergavam os condutores como larápios em potencial e os motorneiros como seus comparsas. A companhia desconfiava que fosse lesada e duvidava seriamente do seu sistema de vigilância” (SANTOS, 2009, p. 93), o que potencializava a falta de confiança mútua entre os funcionários da empresa nas diferentes posições. Cristina Pontes (2008) sugere que:

No serviço de tráfego incluem-se, também, os fiscais e seus superiores hierárquicos, os inspetores, encarregados de inspecionar o serviço, principalmente quanto a precisão no cumprimento dos horários e a correta arrecadação da cobrança, o que muitas vezes tornava esses funcionários antipáticos aos olhos tanto dos motorneiros quanto de condutores, vítimas frequentes de suas denúncias (PONTES, 2008, p. 75).

Para as intercorrências eventuais, haviam motoristas chamados de reservas, na maioria das cidades, para substituir a ausência dos motoristas principais. Acreditamos que esses profissionais chamados de forma eventual, os que hoje chamamos de avulsos, não eram registrados de maneira formal, a título de fiscalização. Eles poderiam assumir a direção do bonde em caso de ausência de algum colega de trabalho, férias, acidentes, entre outros. Os reservas, na realidade, tinham que estar sob aviso para assumir o trabalho e, portanto, tinham um contato maior com os companheiros de trabalho. Em São Paulo, a Light trabalhava com reservas – motoristas substitutos. Talvez a Manaós Tramways utilizasse a mesma estratégia. A respeito disso, Marcelo Santos (2009) afirma que:

[...]O reserva era como um curinga, servia para substituir e complementar a jornada de trabalho. A condição de reserva obrigava os motorneiros e condutores a ficarem de prontidão nas garagens aguardando algum chamado de urgência. Quando isso acontecia, os mais velhos tinham preferência. A depender da sorte, os reservas trabalhavam quatro horas diárias (SANTOS, 2009, p. 96).

Vale atentar para um dado importante que apontava muitos estrangeiros envolvidos nesse segmento, principalmente nos primeiros anos de implantação dos bondes. Cristina Pontes ao tratar da origem desse profissional afirma que, em Niterói, “os candidatos, em sua maioria, eram de nacionalidade portuguesa” (PONTES, 2008, p. 74). Isso não descarta a participação de outras nacionalidades, visto que frequentemente eram encontrados também espanhóis, italianos, entre outros, nos relatórios de Governo

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

comprovando a presença estrangeira de diversas nacionalidades em Manaus. Na Manaós Tramways, pudemos localizar em seus apontamentos, alguns destes trabalhadores e suas origens, através dos registros de funcionários. Marcelo Santos (2009) corrobora sobre a grande presença de portugueses no ofício, ao falar das companhias de bondes do Rio e São Paulo, afirmando que:

Algumas dessas nacionalidades obedeciam a uma certa divisão do trabalho no interior da companhia. Já referimos que o idioma dos cargos de comando era inglês. Se tomarmos o serviço de transporte como exemplo, verificamos que a presença dos portugueses era tão preponderante que cristalizou uma associação entre o português da Light e a profissão de motorneiro e condutor, não apenas na cidade de São Paulo como também no Rio de Janeiro (SANTOS, 2009, p. 63).

Partindo das exigências do código de postura, que também regulamentava algumas disposições para os trabalhadores, percebemos que a vestimenta também era uma exigência para os trabalhadores do bonde, como uma condição bem explícita. Ao lidar com o público, os motorneiros tinham que estar uniformizados e asseados, assim como os veículos. Moacir Andrade (1984) recorda as memórias de sua infância, numa cena corriqueira do veículo coletivo, em que seu pai dizia que o bonde seguia na cidade “com seus bancos de pinho inglês e o tradicional ‘faz favor’ do cobrador, com sua farda de caqui amarela muito limpa e com seu boné de pala, destacando a senha mediante os 200 réis de passagem numa das mãos, muitas moedas de níquel e entre os dedos papel-moeda dobrados [...]” (ANDRADE, 1984, p. 64). Jefferson Peres (1984) aponta esse bem vestir como uma regra no cotidiano dentro e fora do trabalho ao afirmar que, “fora de casa, a roupa dos homens era uniformizada em paletó e gravata. Nas festas, na missa, em batizados, casamentos ou aniversários, no trabalho ou no cinema, sempre traje de passeio completo[...]” (PERES, 1984, p. 41). No Código de postura de 1910 constam obrigações previstas pelos condutores dos veículos, no artigo 213, especificamente, sobre a exposição do trabalhador:

§11º Apresentar-se vestido com asseio e decência, convenientemente uniformizado de acordo com o modelo que for adotado pela Superintendencia, uniforme que poderá ser de blusa de linho cáqui, linho branco ou pardo; boné, ou chapéu desabado, para o serviço comum ou diário; - de dólmã e calça de flanela azul, e chapéu de copa alta, para os batizados, casamentos, préstitos fúnebres e quaisquer outros cortejos ou solenidades (PERES, 1984, p. 41).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O nome dado ao tecido adotado pela Tramways, era o brim Kaki Floriano, que aparecia sempre nas propagandas do periódico Jornal do Comércio de 1939. Referia-se ao militar e político Floriano Peixoto, provavelmente apontando uma similaridade entre o uniforme dos motorneiros e a dos militares que vem com sua imagem logo abaixo:



Figura 1 – Brim Kaki Floriano (JORNAL DO COMMERCIO, 1939)

Percebemos que a chamada do periódico aponta para os funcionários da Tramways especificamente e para outros profissionais tais como: ferroviários, carteiros, mensageiros, guardas, choferes, além dos colegiais. Na imagem, ainda observamos homens com variados tipos de uniformes de brim, mostrando a versatilidade e diversidade de trajes que podiam ser elaborados. O tecido tinha garantia confirmada na propaganda caso desbotasse, manchasse ou cortasse nas costuras, sendo indenizado até o feito. E por fim, tinha uma característica o nome Floriano viria marcado a cada três metros.

A empresa Manaós Tramways and Light Co. Ltd. mantém em acervo próprio alguns documentos relativos às décadas de seu funcionamento, hoje em posse do setor arquivístico da Eletrobrás - AM. As fontes oferecidas dizem respeito ao quadro de funcionários, em sua maioria ainda pouco manuseada e com lacunas, mas o pouco a ser

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

dito pode ser muito para aqueles que por tanto tempo foram silenciados mesmo compondo a urbe com suas peculiaridades. Clarice Speranza (2014), ao abordar os mineiros em uma questão de identidade, corrobora com este viés ao afirmar que:

Sofreram determinações estruturais por suas características de classe e de ofício e suas relações com o patronato, mas também construíram sua identidade a partir de sua cultura, tradições e ações cotidianas. A partir deste amálgama muitas vezes conflitivo deram significado a suas vidas e à experiência e dominação que vivenciaram diariamente[...] (SPERANZA, 2014, p. 30).

Diante do que nos foi disponibilizado, pudemos fazer registros documentais de funcionários na primeira metade do século XX, tempo em que a Manaós Tramways entrou em atividade. Pudemos observar a divisão por setores, além de entradas e algumas saídas, ainda que em meio ao desgaste do papel. Obviamente, os motoneiros se encontravam no setor de tráfego e se subdividiam nas funções: supervisor, condutor, fiscal, motoneiro entre outros – dados extraídos em fontes distintas (jornais, processos, relatórios). Abaixo segue uma lista do setor de tráfego no período demarcado:

FUNCIONÁRIOS DA TRAMWAYS: ADMISSÃO E DEMISSÃO NO SETOR DE TRANSPORTES			
NOME	SETOR	ENTRADA	SAÍDA
1.Messias Lima De Araújo	Tráfego	12/02/1930	#
2.Aponiano De Oliveira Pantoja	Tráfego	21/02/1930	#
3.Francisco Odorico Dos Santos	Tráfego	10/03/1930	#
4.Marcos Monteiro	Tráfego	22/04/1930	#
5.Américo Gil	Tráfego	22/12/1930	#
6.Francisco José Rebolças	Tráfego	19/12/1930	#
7.José Gama Da Cruz	Tráfego	11/12/1930	#
8.Inácio Dos Santos	Tráfego	25/02/1931	#
9.Jorge Ferreira Mendes	Tráfego	07/07/1931	#
10.Pedro Moreira De Andrade	Tráfego	03/02/1932	#
11.Artur João Gomes	Tráfego	02/05/1932	#
12.Alfredo Noriegas De Freitas	Tráfego	12/10/1932	#
13.Adriano Fernandes De Castro	Tráfego	07/12/1932	#
14.Casemiro Carlos Alves	Tráfego	13/05/1933	#
15.João Alves Da Silva	Tráfego	14/12/1934	#
16.João De Araújo Baker	Tráfego	02/01/1935	#
17.José Alfredo Dos Santos	Tráfego	18/04/1935	#
18.Francisco Tomaz De Souza	Tráfego	01/06/1935	#
19.José Perez Rodrigues	Tráfego	02/11/1935	#

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

20. Américo Lourenço Cuvello	Tráfego	22/11/1935	31/08/1979
21. José Da Silva Sampaio	Tráfego	15/03/1933	01/06/1969
22. Guilhermino De Oliveira	Tráfego	02/05/1936	16/06/1975
23. Nerino C. Pio De Souza	Tráfego	21/07/1936	19/02/1975
24. Joaquim Tomaz Da Costa	Tráfego	13/08/1936	#
25. Luiz Gonzaga Da Silva	Tráfego	19/11/1936	#
26. Diogo Bentes De Souza	Tráfego	07/12/1936	#
27. Francisco Freitas De Oliveira	Tráfego	01/01/1937	#
28. Antônio Avelino Bezerra	Tráfego	02/02/1937	#
29. Porfírio Navegantes Das Neves	Tráfego	21/09/1937	#
30. Lázaro Martins	Tráfego	05/11/1937	16/06/1975
31. Antonio Gonçalves Ramos	Tráfego	20/05/1938	#
32. Vigomar Nonato De Melo	Tráfego	04/10/1939	#
33. Alexandre Allê Mariê	Tráfego	01/11/1939	#
34. Raimundo Julio Valois	Tráfego	14/11/1939	#
35. Ephigenio Ramos De Souza	Tráfego	22/11/1939	#
36. Antonio Mota Da Silva	Tráfego	10/01/1940	#
37. Carlos Albergue Burga Vasques	Tráfego	18/03/1940	#
38. Isac José Ribeiro	Tráfego	09/05/1940	#
39. Sebastião De Almeida Junior	Tráfego	30/07/1940	#
40. Antonio Ribeiro Da Costa	Tráfego	23/03/1941	#
41. Mario De Jesus Barreto	Tráfego	21/06/1941	#
42. Walfredo De Oliveira Reis	Tráfego	25/07/1941	#
43. Jose Martins Pedroza	Tráfego	02/09/1941	#
44. João Dias Spinellas	Tráfego	01/10/1941	#
45. João Augusto Pereira Machado	Tráfego	01/03/1942	#
46. Antonio Ribeiro Teixeira	Tráfego	25/03/1942	#
47. João Moraes	Tráfego	08/06/1942	#
48. Oliveres Muniz	Tráfego	10/07/1942	#
49. Waldemar Santino Da Silva	Tráfego	24/07/1942	#
50. José Rodrigues Bastos	Tráfego	16/10/1942	#
51. José Cabral Dos Santos	Tráfego	19/01/1943	#
52. Francisco Loureiro Pereira	Tráfego	06/08/1943	#
53. Espedito Manuel Albano De Souza	Tráfego	21/12/1943	#
54. Sansão Da Costa Novo	Tráfego	26/04/1944	#
55. Augustinho Farias Correa	Tráfego	23/01/1945	#
56. Ruy Pires Castanhola	Tráfego	27/03/1945	#
57. Orlando Bentes De Souza	Tráfego	30/10/1947	#
58. Manoel Francisco Mota	Tráfego	27/07/1945	#
59. Edgar Valente De Oliveira	Tráfego	01/08/1945	#
60. Francisco Hugo De Souza	Tráfego	12/10/1945	#
61. Manoel Gonçalves Santana	Tráfego	06/12/1945	#
62. Otávio De Oliveira	Tráfego	29/05/1945	#

Fonte: Arquivo particular da Eletrobrás/livro de registro de funcionários Manaós Tramways. Dados organizados pela autora.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O HISTÓRICO DE UM FUNCIONÁRIO

Ao mapear o material cedido para averiguação conseguimos identificar a função de motorneiro e um funcionário inscrito na folha coletiva de registros. Em outro momento, esse mesmo funcionário foi apresentado em uma folha individual, contendo um histórico na empresa. Com as folhas um tanto quanto amareladas pelo tempo, desgaste natural, visualizamos André Negreiros Garcia, que era de origem estrangeira. A partir da primeira folha cadastral abaixo exposta, vamos depreender alguns dados da função e suas peculiaridades na empresa:



Figura 2– André Negreiros Garcia – Folha 1 (Arquivo digitalizado da Eletrobras)

A partir da folha de lançamento do funcionário, em 1929, percebemos que já se apresentava munido de uma carteira profissional, cujo número era 288 e a série 15^a, não tivemos como saber a origem do documento, se registrado aqui ou fora do país. Mas certamente podemos inferir que os trabalhadores já associados em sindicatos e/ou associações mutualistas já dispunham desse documento de identificação profissional. Sua identificação era o número 23, provavelmente também o mesmo registro da Inspeção de

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Tráfego, visto que as informações da empresa e do órgão deveriam caminhar em paralelo. Vale lembrar que a CTPS lançada pelo Ministério do Trabalho só aparece através do Decreto Nº 21.175, de 21 de março de 1932.

Ainda no registro, consta que a remuneração era calculada por hora, uma prática permitida, apontando para um serviço por escala. Quanto às anotações de reajustes, observamos que, a partir de 1930, passavam pelo aval do governo, considerando que a concessionária também estava sob intervenção federal. Sendo assim, o ministro da Viação e Obras Públicas autorizava sob a aprovação do presidente da República, via decreto. Percebemos também um “benefício” de afastamento para o motorista André para tratamento de saúde, de acordo com as anotações por disciplina, competência e dedicação ao trabalho. Apoiada nos Princípios da Administração Científica, Marluza Harraes (1996), ao estudar a VFRGS (Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul), no que tange às práticas de incentivo, afirma que:

Neste tipo de administração era comum a utilização de medidas incentivadoras do empenho e da dedicação do empregado ao serviço. Entre estas medidas encontravam-se: gratificações, prêmios, salários mais elevados, melhores condições de trabalho e, por fim, este incentivo especial devia ser acompanhado por “consideração pessoal e amistoso tratamento” (HARRAES, 1996, p. 112).

Segundo Michael Foucault (2013), o poder da disciplina foi aos poucos se aperfeiçoando como uma nova forma de “gestão de homens”. Uma maneira de direcionar suas vidas, ações, atividades e aproveitá-los ao máximo. Esta foi uma prática que serviu como instrumento fundamental para o sucesso do capitalismo industrial. A partir da segunda folha de registro do funcionário, podemos depreender outras afirmações como segue:

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

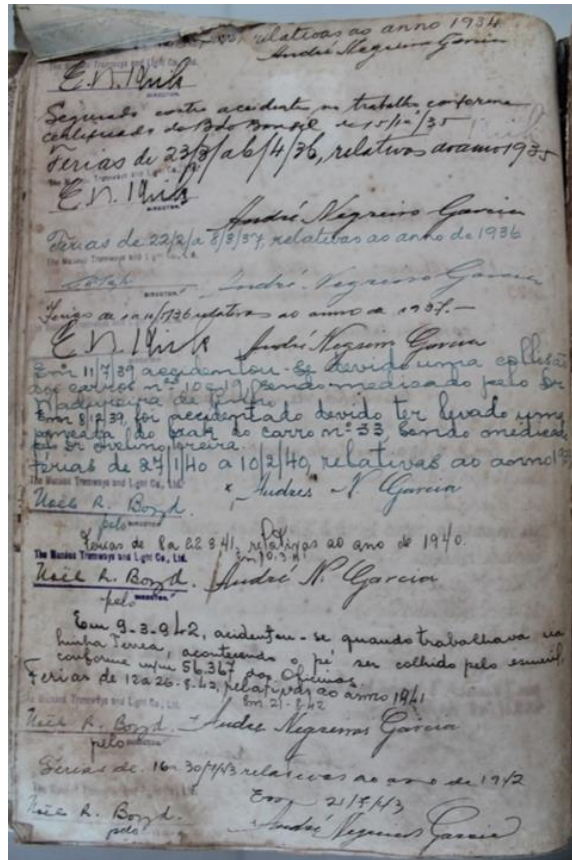


Figura 3– André Negreiros Garcia – Folha 2 (Arquivo digitalizado da Eletrobras)

Ainda diante das anotações gerais do funcionário André, feitas em sua ficha de registro individual, podemos observar que, mesmo entrando em 1929, só recebe férias a partir de 1935, relativas a 1934. Cabe frisar que a primeira lei de férias foi promulgada em 1925. Notamos que as férias relativas a 1938 não estão registradas, não se sabe ao certo se foram tiradas ou não, nem qual o período tirado. As anotações algumas vezes podem aparecer de forma truncada, sobrepostas no registro da empresa, e não podemos afirmar se eram repassadas ou não para a carteira profissional. Na realidade, a imprecisão deve-se ao estado de conservação das páginas, porém, nem todas as empresas obedeciam ao regulamento estabelecido pela lei naquele tempo e ainda hoje. O Decreto Lei N°4.982, de 24 de dezembro de 1925, se impõem diante da imputação de multa, caso identificada a irregularidade, a lei estabelece esse direito da seguinte forma:

Art. 1º A empregados e operários de estabelecimentos comerciais, industriais e bancários e de instituições de caridade e beneficência no Distrito Federal e seus Estados, senão anualmente concedidos 15 dias de férias, sem prejuízos dos respectivos ordenados, diárias vencimentos e gratificações (BRASIL, 1925, S/N).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Identificamos o seguro de acidentes do Banco do Brasil, que provavelmente entrava para o rol de descontos dos funcionários, assim como os fardamentos, que mesmo parcelados eram um desconto com efeito compulsório, uma prática que perdura, em certa medida, até os dias de hoje em algumas empresas. João Marcelo Santos (2009) destaca a prática de descontos compulsórios nos vencimentos dos seguintes itens: “mensalidade para Sociedade Beneficente e a taxa para o fundo de aposentadoria. Além disso, descontava parceladamente o valor do uniforme e exigia o pagamento de fianças para o caso dos motorneiros e condutores” (SANTOS, 2009, p. 60). Alguns descontos que, segundo a Tramway, eram justificados por lei, pudemos identificar através de uma nota publicada no *Jornal do Comercio* no ano de 1945, com o seguinte título “Descontos nos vencimentos dos motoristas e condutores”, O teor da publicação era:

The Manaus Tramways and Light Company Limited, para esclarecimento público, dos interessados e deste jornal que declarou – “**que eram subtraídos dos vencimentos dos condutores e motoristas quantias varias que lhes diminuía os vencimentos**” informa:

1º - A Companhia não desconta e nem deduz dos vencimentos de seus empregados, qualquer que seja a categoria, importância alguma em seu benefício;

2º - Os descontos feitos, determinados por lei, são os seguintes:

a) Contribuições para a Caixa de Aposentadoria e Pensões de Serviços Públicos do Estado do Amazonas. Esse desconto é o seguro legal feito pelo empregado em benefício próprio e de sua família;

b) Em benefício da Legião Brasileira de Assistência. Além disso, fazendo a Companhia adiantamentos a alguns empregados, de fazenda para a confecção de fardamento esses adiantamentos são pagos, em prestações mínimas, que são descontadas.

A Companhia também, por deferência aos seus empregados, as vezes, atendendo a solicitações deles, adianta quantias para hospitalização própria e de seus parentes e para enterros, sendo esses adiantamentos também pagos em prestações mínimas.

Esta é a verdade que não pode ser contestada (JORNAL DO COMMERCIO, 1945, S/N).

A apólice oferecida por acidentes, encontrada nas anotações do motorneiro André Negreiros, foi iniciada em 15/10/1935, ou seja, seis anos após a admissão de André. Percebemos que a atividade exercida possuía certas particularidades que levavam a uma quantidade representativa de acidentes, cujos motivos para sua ocorrência iam desde negligência, imprudência ou imperícia do motorista até a culpa da própria vítima por

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

infringir regras básicas do tráfego ou ainda simplesmente fatalidade. Na realidade, o risco de acidentes sempre permeou a profissão de motorista. Desta forma, acreditamos que o seguro era feito para todos os motoristas para, assim, resguardar a empresa de maiores prejuízos materiais e com terceiros. O motorista André Negreiros acidentou-se três vezes, sendo as duas primeiras em 1939 e a última em 1942.

TRABALHO MASCULINO?! MULHERES ASSUMEM A DIREÇÃO

O período em questão demonstra claramente a separação de trabalhos masculinos e femininos, principalmente as atividades do espaço público. Percebemos que boa parte do mercado de trabalho formal em Manaus, por muito tempo, foi ocupada por homens. No entanto, as mulheres aos poucos foram ocupando espaços de trabalho atrelados à urbanização, primeiramente de maneira informal, e em seguida formal, até mesmo os ditos trabalhos “masculinos”. Michelle Perrot (2007) afirma que:

Por muito tempo aparentemente imóvel, a vida nos campos muda, e a das mulheres também. Por influência do mercado e das comunicações. Pela industrialização. Pelo êxodo rural. Pela ação das guerras, principalmente a de 1914-1918, que esvaziou o campo de seus jovens e transferiu uma parte de suas tarefas e de seus poderes para as mulheres: elas aprendem a lavrar a terra, gesto viril, e a gerenciar seu negócio. Esses fatores acumulados modificaram o equilíbrio das famílias e as relações entre os sexos e mudaram a vida das mulheres (PERROT, 2007, p. 113).

Não obstante, através de pesquisas nos periódicos, encontramos a presença de mulheres no que supostamente seria um trabalho formal. Observamos que o jornal *A Tarde* informava que, em maio de 1943, a seguinte nota: “Numerosas jovens procuram, diariamente, a Manaus Tramways, para se candidatarem ao emprego de motorista e condutor” (JORNAL A TARDE, 1943, S/N). Essa chamada refere-se à publicação de uma jovem que já estava dirigindo bondes e assim abrindo espaço para outras mulheres a se candidatarem para o mesmo ofício. Buscando apurar mais informações sobre mulheres na companhia de transportes, encontramos uma fotografia da década de 1940, que sugere a presença de mulheres num desfile dos funcionários da Tramways no pós-Guerra. Não é

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

possível precisar se as mulheres eram motorneiras, porém é mais um indicativo de sua presença na companhia como segue na imagem abaixo:



Figura 04 – Desfile em 1945, cobradores, fiscais e motorneiros.

Na imagem, podemos ver os trabalhadores dos transportes em fileiras organizadas desfilando nas ruas da cidade, muito provavelmente, em comemoração ao término da Guerra. Observamos trabalhadores de ambos os sexos devidamente uniformizados em uma atitude patriótica com uma bandeira à frente e em seguida uma grande faixa, cujos dizeres não se apresentam de forma nítida.

A empresa, por sua vez, aceita essa procura em razão da falta de braços masculinos para conduzir os bondes, visto que muitos homens foram recrutados para os seringais no período da Segunda Guerra (LIMA, 2009, p.). Acreditamos que Manaus foi uma das poucas, senão a única cidade, que por motivo de força maior recrutou mulheres para um trabalho dito “masculino” na época. Reforçando essa situação, a Assembleia se manifesta parabenizando essas mulheres na mensagem do Presidente Dorval Pires Porto:

Motoristas, foguistas e carvoeiros, mecânicos desertaram dos antigos postos, e quase não houve substituição, porque também não se encontrava outros indivíduos com as nossas especializações. A falta desses operários forçou o emprego do braço feminino nas usinas de lavagem de borracha, na condução de bondes (AMAZONAS, 1943, S/N).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Embora a inserção das mulheres se dê desde o tempo da Revolução industrial, a abordagem sobre esse capital de trabalho só vem à baila em outro momento. O período apresentado demonstra ainda uma ínfima quantidade de mulheres inseridas no mercado de trabalho formal em Manaus, exceto na profissão de professora, porém sua presença já era observada trabalhando na informalidade. Jefferson Peres (1984) apontava os homens como operários de oficinas, serventes ou contínuos de repartições públicas, balconistas de lojas ou, ainda, vendedores ambulantes. No entanto afirma que “As mulheres, quase sempre lavadeiras, atendiam a clientela das redondezas... Outras ainda completavam a renda familiar costurando para fora, especialmente roupas de crianças e camisas masculinas” (PERES, 1984, p. 32). A série de obstáculos encontrados por essas mulheres num universo dito tão masculino certamente abre espaço quebrando um tabu cultural que se arrastou por um longo período.

A profissão perdurou praticamente de fins do século XIX até próximo de meados do século XX, sucumbindo praticamente junto com a saída dos bondes de cena. Um investimento de grande relevância que foi soterrado pelas camadas de asfalto, amargando ao fim um grande prejuízo para o Estado. Em outros Estados os bondes e os motorneiros se tornaram passado. Alves da Mota (1985), em consonância com a afirmativa, diz que:

Aos poucos foram os bondes... recolhendo-se um a um às oficinas da Companhia até ficar a cidade limpa de todos eles, permanecendo nas ruas, como, recordação, só os trilhos de ferro, retalhando-as em todos os sentidos, especialmente nos cruzamentos das principais artérias da capital – trilhos que, ainda, hoje, se acham soterrados em muitas dessas ruas (MOTA, 1985, p. 76).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Eles receberam certo *status* pela função desenvolvida, em especial graças ao olhar recebido pelos transeuntes nas ruas de Manaus. Agradáveis ou não, assumiam o risco de todo tipo de situação, muitas até diante do risco da perda da vida deles e dos outros. Viveram momentos marcantes e significativos nas relações e tensões da empresa, que

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

muitas vezes colocavam seus empregos em xeque. O fato é que os motorneiros foram o ponto de partida para a implantação de veículos de locomoção em massa, resolvendo em parte um dos problemas da urbe que se colocava a partir de seu crescimento. Hoje, ainda são capazes de atrair a curiosidade das pessoas, já que os bondes e motorneiros são lembrados com certo saudosismo.

A partir dos dados existentes da companhia Manaós Tramways, entre as diversas fontes existentes, percebemos que os trabalhadores dos transportes por muito tempo contribuíram com movimentação econômica e social da cidade. A categoria dos motorneiros, com seu devido registro, seguia nas suas atividades de acordo com as leis de tráfego estabelecidas. Sempre apresentáveis com seus uniformes, esses trabalhadores perfaziam muitas horas diárias nas ruas, na parte frontal do veículo e de pé, diante das intempéries do tempo e condições oferecidas. Ressaltando que diante de uma necessidade iminente, a profissão recebeu as mulheres, abrindo um espaço antes exclusivo aos homens.

REFERÊNCIAS

AMAZONAS. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA. Mensagem do Presidente Dorval Pires Porto 1943. Disponível em <<
<http://memoria.bn.br/docreader/801046/2492?pesq=Motoristas>>>. Acesso em: 05/09/2017

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA. Mensagem do Presidente Dorval Pires Porto 1943. Pág. 135 <http://memoria.bn.br/docreader/801046/2492?pesq=Motoristas> . Acessado em: 05/09/2017.

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Classificação Brasileira de Ocupações.** Buscas. Disponível em: <<
<http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>>>. Acesso em 05/08/2021.

_____. Decreto Lei N º4.982, de 24 de dezembro de 1925. Manda conceder, anualmente, 15 dias de férias aos empregados e operarios de estabelecimentos commerciaes, industriaes e bancarios, sem prejuizo de ordenado, vencimentos ou diarias e dá outras providencias.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ANDRADE, Moacir. **Manaus: Ruas, fachadas e varandas**. Manaus: Humberto Calderaro, 1984. 276 p. Ilustrado, p. 164.

HARRAES, Marluza Marques. **Disciplina e Trabalho**: administração de iniciativa da VFRGS. Estudos Ibero-americanos, Rio Grande do Sul, v. 2, n., p.111-127, dez. 1996.

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, Frederico Alexandre de Oliveira. **Soldados da Borracha, das vivências do passado às lutas contemporâneas**. 2013. 158 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ichl Programa de Pós-graduação em História - Ppgh Mestrado em História Social, História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2013.

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

MENDONÇA, Roberto. Manaus ontem e hoje. In **Blog do coronel Roberto – Catando letras e escrevendo histórias**. Manaus, 21 de outubro de 2012. Disponível em <<<http://catadordepapeis.blogspot.com/2012/10/>>>. Acesso em 20/09/2017.

MOTA, Alves da. **No tempo do bonde elétrico**: história socio-pitoresca dos antigos bondes do Recife. 2. ed. Recife: Celpe, 1985.

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

PERROT, Michelle. **Minha História das mulheres**. São Paulo: Contexto, 2007. Pág. 113.

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

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.

SPERANZA, Clarice Gontarski. **Cavando direitos: as leis trabalhistas e os conflitos entre os mineiros de carvão e seus patrões no Rio Grande do Sul (1940-1954)**. Porto Alegre: São Leopoldo Oikos, 2014.