



## O CAMINHO DO "PROGRESSO": O TRABALHO DOS MOTORNEIROS DE BONDES NA CIDADE DE MANAUS

Wanderlene de Freitas Souza Barros<sup>i</sup>  
Mestranda em História Social pela  
Universidade Federal do Amazonas - UFAM

Eduardo Gomes da Silva Filho<sup>ii</sup>  
Mestre em História pela Universidade Federal do Amazonas - UFAM  
Professor da Universidade Federal de Roraima - UFRR

### RESUMO

Este artigo é parte do capítulo da pesquisa desenvolvida no mestrado em História Social na Universidade Federal do Amazonas, e tem por objetivo apontar a entrada dos bondes na cidade de Manaus, através dos discursos que estabeleceram o embelezamento da cidade, como forma de inserir a categoria de motorneiro na urbe, através de seu instrumento e concomitantemente local de trabalho. Buscar através de fontes, tais como jornais, revistas, documentos oficiais, processos, entre outros; olhares diferenciados sobre as relações vividas entre esse trabalhador, consumidores e o prestador de serviços. Refletindo sobre a nova dinâmica na cidade em crescimento, num espaço construído como local de trabalho e sociabilidade, que supriu em certa medida uma demanda da urbe na locomoção de passageiros, porém, desmistificando a visão idílica e cristalizada de alguns memorialistas.

**Palavras-chave:** Trabalho; motorneiros; bondes.

### THE PATH OF "PROGRESS": THE WORK OF THE TRAMMEN IN THE CITY OF MANAUS

**Abstract:** This article is part of the chapter of the research developed in the master's degree in Social History at the Federal University of Amazonas, and aims to point the entrance of trams in the city of Manaus, through the speeches that established the beautification of the city, as a way of inserting the category of motoring in the city, through its instrument and concomitantly work place. Search through sources such as newspapers, magazines, official documents, processes, among others; different views on the relations between this worker, consumers and the service provider. Reflecting on the new dynamics in the growing city, in a space built as a place of work and sociability, that supplied to a certain extent a demand of the city in the locomotion of passengers, however, demystifying the idyllic and crystallized vision of some memorialists.

**Keywords:** Job; motorbikes; trams.

## INTRODUÇÃO

A cidade é o espaço em que a história tem a versatilidade de se apresentar diante de várias perspectivas. É o lugar propício para uma gama de relações, entre conflitos, resistências, dominação, igualdades e diferenças, que se transformam constantemente sob diversos olhares e conjecturas. A tendência para novas abordagens nos remete a buscar objetos dantes silenciados, muitas vezes visto por um viés positivista. Nesse sentido, buscamos analisar esta cidade sob um prisma diferente. Podemos parafrasear Marc Bloch que diz que “[...] o passado é, por definição, um dado que nada mais modificará. Mas o conhecimento do passado é uma coisa em progresso, que incessantemente se transforma se aperfeiçoa”. (BLOCH, 2001, p. 75).

Diante da busca de novos caminhos a história reconstrói outras interpretações através de fontes, trazendo à baila outros atores sociais. É neste gancho do dinamismo da história que buscamos um estudo do cotidiano, com o apoio em outras áreas do conhecimento, objetivando um equilíbrio das partes e, portanto, um caminho mais ampliado.

Entrar nos meandros da Antropologia, Filosofia, Sociologia, Geografia, e assim ter inúmeras possibilidades de descobertas. Partimos também para um a história regional, apontando para peculiaridades e o seu papel diante de um

contexto geral. Manaus é uma cidade deslocada, principalmente ao que se refere ao eixo Rio-São Paulo, que a *priori*, sempre foi referência para nossa historiografia, porém existe toda uma dinâmica que não se coloca alheia ao restante do país.

Outrossim, como um dos pilares para esta premissa, buscamos nas pesquisas da professora Silvia Petersen (1997), um caminho possível para compreendermos parte da formação do caleidoscópio acerca da história social do trabalho, mas com um olhar voltado para as especificidades locais, que por ora faz-se necessário.

Os motorneiros de bonde são uma categoria que entra em cena em plena **179** efervescência da cidade,<sup>iii</sup> que assim como outras capitais, se via impregnada por uma ideologia de modernidade, que se estendia por décadas a partir da implantação da República, mostrando novos ideais como um diferencial. O bonde vem como um dos protagonistas, que se incorporou na urbe a partir dos aparatos tecnológicos que invadiram a cidade, com a energia elétrica sendo um ganho para a cidade em termos de dinâmica, e apontada como um dos maiores inventos de todos os tempos.

O discurso de exclusão se solidificou para aqueles que por força do código de postura se afastaram do centro da cidade. Este caminho férreo seria um modo de locomoção para os trabalhadores virem diariamente para a área de trabalho, já que estariam morando distante. E

ainda o que dizia ser um meio de locomoção rápido, cômodo e barato, com o tempo, a partir da efetiva atuação daquele transporte, passou a gerar algumas controvérsias, que especificaremos no decorrer do texto.

Desta feita, o bonde entrou na cidade alterando o seu espaço físico e os costumes da própria urbe, abarcando uma boa extensão na sua rota diária. Tornando-se o novo protagonista, com o assentamento dos seus trilhos, mudando a conformidade das ruas e a sua paisagem. O bonde como instrumento e local de trabalho dos motorneiros, vai ter uma participação efetiva e longínqua na dinâmica da cidade por cerca de aproximadamente cinquenta anos.

O motorneiro de bonde entra nessa espacialidade, e percebemos que o trabalho com o público tem muito a nos dizer sobre a pessoa e/ou o profissional, que diariamente transitando entre “populares” aparece frequentemente nas relações do cotidiano e na troca de práticas e experiências refletidas nas fontes consultadas, como veremos a seguir.

Manaus cresceu em tamanho e população (IBGE, 2010), migrantes e imigrantes buscavam novos modos de vida, e com o poder fiscalizador da polícia sanitária, a massa popular foi sendo afastada da região central paulatinamente.<sup>iv</sup> O disciplinamento do uso do espaço urbano era uma proposta acatada, mesmo diante de tensões, porque se dizia uma ação necessária. Os bondes chegaram, e as pessoas acostumadas a transitar livres pelas ruas demoraram a se adaptar, sendo

passageiros ou pedestres, a essa nova dinâmica de tráfego urbano, que foi se adensando junto aos veículos já existentes.

A professora Deusa Costa comunga com essa afirmação quando diz que: “Os serviços de transportes contavam – além das carroças, caminhões e carros de aluguel movimentados por tração animal – com os bondes elétricos da modernidade”. (COSTA, 2014, p. 45). E nesse emaranhado do progresso, muitas vezes o bonde podia tornar-se uma arma fatal. Podemos averiguar isso através da análise de acidentes recorrentes, que foram registrados em jornais, inquéritos policiais e processos criminais no decorrer dos anos de funcionamento deste meio de locomoção.

180

Diante da modernização da cidade, partindo de todo um projeto de urbanização, despontavam de dentro da floresta palacetes suntuosos, lojas, passeios, teatros, praças, porto, entre outros. A cidade muda de “rosto” e de hábitos, como se fosse possível apagar tradições e costumes já existentes.

Portanto, em determinadas ocasiões, muitos espaços da urbe não eram comuns a todos, desrespeitando assim o direito à equidade. Os homens que com o suor de seu trabalho ajudaram na edificação e dinâmica da cidade de Manaus, apontada como uma das urbes modelo da “*Belle Époque*”, jamais puderam desfrutar dela em seus momentos de lazer de forma livre. Mas eles estavam lá, resistindo, lutando, trabalhando e sobrevivendo; mostrando que não

estavam totalmente apartados da história e, sim, bem vivos e atuantes no cotidiano urbano.

E quanto aos bondes? Eles como meio de locomoção em massa foram absolutos por um bom período, completando sua vida útil por algo em torno de meio século. Os “rangedores” tornaram-se obsoletos com o tempo, seja por falta de manutenção, desinteresse público e/ou privado, problemas com a eletricidade, entre outros. E assim como eles entram no cenário urbano através da tecnologia e do progresso, com o tempo eles foram sendo engolidos pelo mesmo ideário que os criou. Porém, cabe lembrar, que tanto os bondes, quanto os motorneiros, tiveram sua importância na historiografia da Amazônia e do Mundo.

## A CIDADE E OS BONDES

A cidade é o palco no qual os atores sociais se apresentam sob as mais variadas perspectivas. O perímetro urbano se forma pelo contraste entre ideologia e realidade, partindo das mais diversas dicotomias que se digladiam no espaço citadino, resultando em algumas transformações. Tendo em vista que os motorneiros eram parte ativa desse cotidiano, assumindo os papéis de trabalhadores e cidadãos, traremos à baila a cidade, espaço em que a categoria travava as mais diversas relações cotidianas, ao mesmo tempo em que se iniciava o fenômeno urbano da modernidade.

Percebemos que diante das mudanças que se aceleravam, num curto espaço de tempo, a ideologia da modernidade invadiu de modo voraz o espaço e seus modos de vida, mostrando um desenvolvimento econômico e social desigual, avanço tecnológico, e uma crescente miséria – fruto do capitalismo; apresentando assim, o que era possível para todos, mas irreal para a maioria. Em consonância com esse discurso, José Martins afirmara que a modernidade é mistificação desmistificadora na medida em que:

“[...] anuncia que são coisas possíveis de um mundo possível, mas não contém nenhum item no seu mercado imenso que diga como conseguir tais recursos, o milagre simples de transformar o possível em real [...]”. (MARTINS, 2008, p. 19).

Ao avolumar o capital na cidade é notável a diferenciação social entre grupos distintos, que começam a se formar, destacando de forma mais evidente a elite. A separação de corpos manifesta-se de forma perceptível. Segundo Ana Maria Daou:

A medida que o volume de negócios aumentou, tornaram-se mais complexas a diferenciação social e a atuação de grupos distintos em seus interesses e estratégias de inserção social, cabendo assim perseguir o entendimento da formação e constituição e atuação do grupo de notável visibilidade social que se constituiu na “elite da borracha”, seja por suas atividades econômicas ou políticas, seja pelo consumo, pelo estilo de vida e pelas formas de aplicação de seus capitais. (DAOU, 1998, p. 47).

A partir daí buscamos elaborar uma contextualização da cidade de Manaus, vislumbrando sua metamorfose diante de uma série de mudanças ocorridas já no início da República, apresentadas como princípio ideológico. Objetivando demonstrar uma dinâmica citadina verossímil às várias nuances que a compõem.

Partindo da fala do professor José Aldemir de Oliveira, que diz que a cidade deve desnudar-se da imagem faústica ao afirmar que: “Atinge-se o real, o próprio ser, a sua essência quando se busca a compreensão da cidade para além da aparência, objetivada na investigação do processo de produção da paisagem urbana”. (OLIVEIRA, 2003, p. 27).

É neste sentido que devemos repensar o pensamento idílico e nostálgico dos memorialistas (Thiago de Mello, Jefferson Peres, Moacir Andrade)<sup>v</sup>, não descartando suas contribuições, que apontam para uma só direção, a saudosista, em detrimento de uma história que valoriza a experiência, segundo a percepção de Thompson (1978), mostrando a participação ativa de diversos atores sociais no processo de transformação da urbe, independente de classe ou status social.

Apoiado na nova forma de pensar, o governo se utilizou de uma ação de manobra, visando a garantia de controle dos habitantes, em sua teoria jurídica de ordenamento que em termos práticos se intitula “Código de postura” – documento oficial que se traduz em leis e normas

municipais, e se impõe de forma reguladora regendo a postura dos que habitam a cidade.

No Código, observamos as mais diversas temáticas, que vão se impondo aos moradores da cidade, de acordo com a necessidade de regulamentar esse ou aquele segmento, a saber: arquitetura, alimentação, transporte, comércio, limpeza pública, trabalho entre outros, sendo aplicadas muitas pecuniárias e punições aos descumpridores das “regras”, afetando em grande medida aos vistos como classes “indesejadas”, principalmente no que diz respeito à moradia e modos de viver.

Envolta pelo viés de ações modernizadoras a urbe recebeu a tecnologia e uma série de aparatos entre bens e serviços, **182** numa transição da paisagem e dos modos de vida financiados, em boa parte, pela extração e negociação da borracha. A eletricidade, vista como um ganho tecnológico, veio trazer outra movimentação na dinâmica das cidades, demonstrando sua funcionalidade; através da energia o bonde elétrico pela sua utilidade foi um grande protagonista que se incorporou de maneira efetiva por quase meio século nesse na cidade de Manaus.

E é nesse contexto que chamamos atenção para o profissional responsável por acionar diariamente o sistema elétrico do bonde e conduzi-lo pelos trilhos da cidade, com cargas ou passageiros, o motorneiro. Sendo assim, buscaremos através das fontes reconstruir parte

de sua trajetória, situando o mesmo no tempo e no espaço, a partir de suas vivências.

O recorte temporal se dá no espaço entre 1930 a 1945, porém a retomada do período anterior acontece para compreendermos melhor de que forma ocorreu a entrada dos bondes e seus motorneiros no espaço urbano, assim como quem prestou o serviço de concessão e qual o impacto causado à população e ao meio ambiente com a utilização desse novo meio de transporte proporcionado pelo avanço da tecnologia.

Esse início teve como pano de fundo um período de “crise”, partindo do movimento de 1930 – ação que deu novos rumos ao país nos âmbitos político, social e econômico com a questão da ascensão ao poder de Getúlio Vargas – além de atentar para a dinâmica da cidade e de seus habitantes, mesmo sob o julgo de uma Intervenção Federal prolongada, diante de um processo econômico que se multifacetava após a decadência gomífera, e que apesar disso, Manaus não estagnou. A pesquisa se encerra no pós-guerra, momento em que a concessionária começou a entrar em decadência, com serviços abaixo do desejado, tensões e conflitos vivenciados entre os consumidores e o Governo - que passou a apoiar a nova ideologia dos transportes rodoviários, todavia a questão dos trabalhadores caracterizou-se como um dos principais dilemas, na medida em que patrões e empregados nem sempre chegavam em um consenso quando o assunto estava voltado para

as condições de trabalhos e remuneração, gerando em determinados casos processos trabalhistas.<sup>vi</sup>

Nesse sentido, os bondes vêm para atender à necessidade da locomoção, porém os interesses políticos suplantaram os anseios e as reais necessidades da população, pelo fornecimento de um transporte que não era para todos, devido à alguns fatores como: preços altos das passagens, rotas que atendiam parte da cidade, entre outros, como sugere Magalhães (2014).

Por outro lado, as queixas sobre os serviços eram recorrentes, tanto nos periódicos, quanto junto ao poder público. Ao mesmo tempo em que os trilhos se assentavam rasgando a cidade, o discurso do “aformoseamento”<sup>vii</sup> era implantado efetivamente através das suntuosas construções, do crescente comércio, reforma de praças, entre outros.

Concomitantemente a ideologia de ordem que afastava os menos abastados das áreas centrais para os arrabaldes, tornava a cidade um espaço excludente, e em certa medida, trazia o bonde como “solução” para a distância das novas moradias dos trabalhadores. A partir daí, podemos inferir que esses fatores são pontos importantes para o entendimento de uma série de acontecimentos de fundo político, econômico e social que permearam as primeiras décadas do século XX na urbe manauara, e desta forma, contribuir para a análise de uma história regional a ser abordada, cobrindo lacunas adormecidas na



historiografia, integrando-a à história do país, porém com peculiaridades próprias e marcantes.

Desta feita, teremos um contraponto a uma história cristalizada e generalizada; haja vista, que por tanto tempo serviu de parâmetro seguindo em uma linearidade, sem tensões, sem conflitos. Trazer o motorneiro para essa espacialidade dentro das relações do cotidiano, na troca de práticas e experiências do contexto social é dar o papel que lhe cabia como pessoa ou profissional. Situando-lhe como o “homem” e suas histórias, no tempo e no espaço, na tentativa de explicar um momento histórico; no que corrobora a fala de Marc Bloch, ao se apoiar em um provérbio árabe que diz “Os homens se parecem mais com sua época do que com seus pais” (BLOCH, 2001, p. 60).

## **MANAUS SE TRANSFORMA E OS TRILHOS MUDAM A PAISAGEM**

E eis que os tempos monárquicos ficaram para trás. Passaram! O que importava já no fim do século XIX e início do XX era o pensamento ideológico que tomava forma com o novo discurso da República. De fato, a série de transformações viria como uma avalanche invadindo a cidade, a fim de distinguir a República do Império.

A imposição do “progresso” racional e tecnológico propunha novos modos de viver, que eram estabelecidos por um discurso oficial, incorporando formas de trabalho, higiene,

moradia, mudanças nas práticas e na paisagem, como nos adverte Vicentini (2004). Movimentadas pelo poder do capital, as urbes, como forma de adequar-se, necessitavam de uma estrutura que atendesse suas novas demandas. Sandra Jatahy Pesavento (2001), utiliza como exemplo a cidade de Porto Alegre, apontando para essas transformações e seus interventores diretos (administradores, engenheiros, arquitetos, médicos sanitários, entre outros), que primavam por um espaço que entendiam como “apropriado”, construído e transformado, suscitando reações diversas dos consumidores e habitantes, beneficiados ou não por essas mudanças.

E é neste contexto que a pequena e pacata **184** cidade de Manaus, cravada no meio da floresta, recebeu a atribuição de entreposto da borracha, sendo o ponto principal da escoação gomífera, passando por uma adaptação que mudou toda sua dinâmica e paisagem; cabe lembrar, assim como nos apontou Pinheiro (1999), que a escoação do produto do estado anteriormente era feita por Belém.

Estratégias de administração e gerência da cidade adotadas pelos interventores perpassaram de um século a outro, definindo espaços e separando as elites das massas populares, e se estabelecendo de acordo com os interesses vigentes. A questão primordial baseava-se no ordenamento/disciplina e aformoseamento da urbe, porém a mão de obra existente não era suficiente e qualificada. O fato

era que a demanda seria iminente, e logo isso causaria um deslocamento sem contingentes para a região. Ana Maria Daou compartilha dessa ideia, ao afirmar que:

[...] as alterações urbanas ocorridas em Manaus na última década do século XIX devem ser entendidas como a expressão local de um movimento mais geral que ocupou as elites tendo em vista a implantação de cidades ou seu remodelamento, segundo padrões distintos do que fora a urbanização promovida pelo Império [...]. (DAOU, 1998, p. 172).

Remodelar, higienizar, embelezar a cidade era adequá-la ao discurso ideológico do governo, partindo do pensamento burguês que permeava a época. De acordo com a Lei nº 23 de 6 de maio de 1893,<sup>viii</sup> promulgada pela intendência municipal, onde no capítulo primeiro versa justamente para o aformoseamento, impondo regras de questão estrutural da cidade, tratando da construção ou reforma de casas, prédios, sobrados ou cortiços, nas imediações centrais do espaço urbano. Sendo assim, o Governo passou a interferir na vida privada das pessoas por meio de um ideário estético e racional, discriminado nas leis municipais, tornando cada vez mais difícil a moradia dos menos abastados nas imediações centrais, a saber:

Capítulo 1 – Aformoseamento da cidade  
Art. 80 – Fica proibida a edificação de casebres ou pequenos quartos dentro do alinhamento das ruas e praças no perímetro urbano e fora desse limite, sem que os donos ou possuidores dos terrenos levantem primeiramente no alinhamento uma parede

imitando frente de casa, na altura e de conformidade com o disposto no art. 40. O contraventor incorrerá na multa de 30\$, ou seis dias de prisão.

Art. 180 – Fica proibido dentro dos limites urbanos a edificação de casas cobertas de palhas, sob a pena de demolir-se a cobertura por conta de quem a fizer, e ficará ele sujeito a multa de 30\$000, ou seis dias de prisão. (SAMPAIO, 2016, p. 97-98).

Diante de imposições claras, dos regramentos e de como deveriam se estruturar as edificações da cidade, são evidentes as exigências e a exclusão dos trabalhadores menos abastados na área central da urbe. Não só imputando multa para os descumpridores, como impedindo o direito à liberdade se a penalidade fosse a prisão. Desta forma, os menos abastados não tinham como arcar com a onerosidade das 185 reformas impostas. Sem alternativa, eis que os trabalhadores, em sua maioria, passaram a fazer moradia nos arrabaldes.

Partindo de leis que revelara uma segregação velada, é mister a separação de classes diante de uma estratégia política. Henri Le Febvre aponta para este “sujeito” dentro de um resultado total das ações recorrentes, mostrando a clareza da segregação como estratégia de classe no sentido político; pontua que “[...] para a classe operária, vítima da segregação, expulsa da cidade tradicional, privada da vida urbana atual ou possível, este é um problema prático e político”. (LEFEBVRE, 2001, p. 104).

No entanto, as fissuras da lei traziam a possibilidade de burlar os regulamentos que



normatizavam as construções. Acontecia, mais pelo reconhecimento do poder público, que via essas edificações “clandestinas” como um mal necessário. De forma mascarada, os cortiços perduravam e resistiam às imposições do espaço citadino, com uma aparente fachada, que de acordo com a arquitetura vigente, se harmonizava com o restante das construções.

Mesmo admitindo a insalubridade e as condições internas das edificações – com pequenos quartos sem divisões, com cozinha e banheiro coletivos – a fiscalização sanitária hesitava em exterminá-los por completo. A salubridade que se apresentava através das fachadas, era escamoteada por um ambiente interno totalmente anti-higiênico, alvo de condenação na fala dos sanitaristas, que eram a favor de sua extinção.

Eles não viam uma resposta positiva vinda do órgão fiscalizador, que por sua vez não impediam os proprietários dos imóveis de construir cada vez mais cômodos com o intuito da locação.<sup>ix</sup> Segundo Deusá Costa: “Diante da chegada de forças de trabalho dos imigrantes o inspetor de higiene ponderou, pois reconheceu nos casebres e cortiços a solução mais viável e imediata para receber os novos moradores de Manaus”. (COSTA, 2014, p. 133). A partir da notícia publicada em um periódico da época, confirma-se a presença de cortiços e a situação sanitária desses locais:

O pessoal de higiene encarregado de desinfecção, beneficiou ontem um quarto de

cortiço n. 24, a rua Barrozo, d’onde fora retirado para o hospital da Beneficente Portuguesa o sr, Augusto Cezar, atacado de febre amarela... O proprietário deste cortiço, bem como os arrendatários dos de ns. 25 e 27 vão ser intimados para construir novas sentinas de syphão, valetas cimentadas para escoamento das águas, novos banheiros, caiação e pintura, interna e externamente em todas as suas dependências [...].<sup>x</sup>

Nesse sentido, o mesmo periódico ainda nos forneceu outra notícia sobre o tema, como podemos verificar abaixo:

O sr. Luiz Ozorio Verçosa, morador da rua Henrique Martins. N. 12, queixou-se de João Evangelista Maia, residente a rua Municipal n. 27, arrendatário de um cortiço que faz fundos com sua casa, o qual está em condição de ser visitado pela repartição de Higiene.<sup>xi</sup>

186

Pensando só na locação dos quartos nos cortiços, os proprietários pouco se importavam com a manutenção ou com as qualidades sanitárias da moradia. Segundo Gomes (2009), podemos observar que o *Jornal Quo Vadis?* mostrara nos artigos de higiene e “Queixas do povo” que a questão sanitária era recorrente.

Apontou para os cortiços existentes na área central, nas ruas Barroso e Municipal – hoje conhecida como Getúlio Vargas; e o péssimo estado em que se encontravam os lugares, necessitando de reparos, identificados pelo órgão sanitário. Mostra também a saída de um dos moradores do local, acometido de febre amarela. Percebemos que uma das denúncias parte do próprio vizinho, que muito provavelmente temia por doenças. Observamos assim, o esforço de

sobrevivência dessas pessoas, nesses lugares insalubres, pela garantia do emprego e alternativa de subsistência.

A pretensa sociedade moderna vê-se envolta em aparências; em organizar e agir num espaço físico que parte de um princípio seletivo por si só. A cidade das casas de taipa e palha é atropelada pela ação “modernizadora” que passou a maquiagem o lugar com suas fachadas e calçamentos, escondendo outra realidade. E, sob esse prisma, Maria Luiza Ugarte corrobora com essa afirmativa ao dizer que:

“[...] se não podia retirar as moradias populares das áreas de expansão dos segmentos abastados, pelo menos tencionava escondê-los, deixando-os fora do campo de visão de um olhar refinado”. (PINHEIRO, 1999, p. 59).

As transformações eram pensadas exclusivamente pelo viés do capital, para essa sociedade de perfil excludente, que agora se impõe ditando regras racionais de utilização do meio. E esta transformação para a desejada “modernidade”, não aparece como uma simples mudança ou sucessão de acontecimentos, surgiu como uma exigência imperativa do moderno tradicional. A esse respeito, a perspectiva de Alain Touraine (1994), nos mostra a ação da modernidade se mostra como uma difusão de produtos da atividade racional, científica, tecnológica, administrativa, provocando uma crescente diferenciação dos diversos setores da vida social.

A partir do ideal de “embelezamento” do espaço citadino, as moradias que não se enquadraram dentro de uma cidade limpa e com ares europeus, passaram a ser um entrave que destoava e incomodava a paisagem da urbe. É compactuando com esse raciocínio, que os governos agiram de maneira similar, procurando impor regras para os que quisessem e pudessem permanecer no centro da cidade, o que não abarcavam o poder aquisitivo das classes menos abastadas.

Portanto, para a grande maioria, ficavam como única opção os bairros periféricos. Percebe-se a partir da análise do discurso sanitário dentro das cidades, que a execução de uma estratégia pontual para propiciar um espaço 187 mais higiênico e de desinfecção das moradias, houve a tentativa por parte do poder público do afastamento das doenças e das epidemias.

Outrossim, Margareth Rago afirma que no Rio de Janeiro os representantes do poder público: “Ocupam-se com a medicalização da cidade, com a desinfecção dos lugares públicos, com a limpeza dos terrenos baldios, com a drenagem dos pântanos, com o alinhamento das ruas, com a arborização das praças”. (RAGO, 1985, p. 163).

## A REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE

Mesmo em Manaus, observa-se que através do Código do Município de 1890, existia uma preocupação com a manutenção e limpeza

da cidade. O artigo nos aponta a cidade em reestruturação, pois chama atenção a palavra “caes” [sic]. Ainda pode-se ver a separação de papéis, mostrando que o despejo de dejetos era provavelmente feito por um criado de acordo com o artigo que se segue:

Capítulo III - Limpeza Pública

Artigo 56 – Fica proibido o despejo de qualquer natureza que seja nos terrenos, ruas, praças, pontes, rampas e caes da cidade, sob pena de multa de dez mil réis ou dois dias de prisão, além da limpeza ser feita à custa da pessoa que tiver feito o despejo: sendo famulo a multa recahirá em seu amo.<sup>xiii</sup>

O disciplinamento do uso dos espaços urbanos era uma proposta que mesmo diante de tensões, se dizia uma ação necessária; havendo em certas ocasiões propensão à colaboração. Um discurso utópico e contraditório que defendia a liberdade do cidadão, mas que reservava para os segmentos populares áreas ainda não preparadas em sua estrutura para recebê-los, no caso em questão os subúrbios.

As transformações faziam a cidade estar sempre em movimento, não permitindo que espaços degradados se tornassem ameaça ao lado estético da urbe, portanto se fez necessário a moradia que valorizasse a estética do espaço. Como alternativa, e utilizando-se de uma estratégia de resistência, alguns trabalhadores se tornaram muitas vezes inquilinos na cidade, morando nos cortiços existentes. Consoante com essa reflexão, Deusa Costa afirma que:

Foi na condição de inquilino que o trabalhador habitou no período urbano manauara do fausto. Trabalhadores qualificados e autônomos que, mesmo com dificuldades auferiam um salário mensal ou quinzenal como os comerciários, gráficos, condutores de bonde, carroceiros, lavadeiras, carregadores e estivadores, donos de pequenos estabelecimentos etc. tinham condições de aí permanecer. Mesmo vivendo em condições precárias, habitar no centro era mais precário que morar, como inquilino em condições ainda piores nas periferias distantes dos locais de trabalho e sem infraestrutura urbana. (COSTA, 2014, p. 136).

Confirma-se a necessidade da moradia de alguns trabalhadores nas imediações do centro, pela necessidade de cumprir o horário de trabalho, que para uns principiava no escuro da madrugada, o que se aplica perfeitamente aos motorneiros; profissionais que levantavam muito cedo para sair ainda nas primeiras horas da manhã até a garagem, localizada a Sete de setembro – centro, e iniciar sua jornada de atividade conduzindo outros trabalhadores até a área central.

Segundo Maria Luiza Ugarte Pinheiro, devido a um início da rotina “tardia” o elétrico não atendia à demanda daqueles que começavam o dia antes do sol nascer, justificando essa afirmação, ela salienta que: “[...] numa cidade onde o bonde – único transporte coletivo capaz de conduzir os populares que moram nas zonas afastadas até o centro, só começava a funcionar às seis da manhã [...]”. (PINHEIRO, 1999, p. 66).

Pesquisando, assim, em jornais, encontramos alguns indicativos que apontavam

para essa moradia dos motoristas no centro, perto da garagem. Os trechos que se encontram nas páginas policiais e se seguem, apresentam a localização da moradia desses motorneiros de bonde:

[...] ontem, cerca de quatro horas da tarde, ocorreu uma cena de sangue à rua Candido Mariano, canto da Bittencourt, sendo seu autor o espanhol Domingos Alves...O motorista ainda insistiu nos termos grosseiros, retirando-se em direção à casa em que mora, junto ao local.<sup>xiii</sup> [...] Trata-se de Ubirajara Fortes, solteiro, amazonense, de 28 anos de idade, motorneiro 47 da Manaós Tramways, residente à rua Dr. Almino, 115 [...].<sup>xiv</sup>

Mesmo diante dos obstáculos criados pela classe dominante, no intuito de afastar os “indesejáveis”, diante das construções e do novo planejamento urbano, que mudaria a paisagem e proporcionaria um atrativo para a cidade, ainda assim, conseguimos encontrar esses sujeitos marcando sua presença nas fontes que buscamos.

A necessidade diante do trabalho, que movimentava a cidade, proporcionou a alguns trabalhadores meios de resistir a essas objeções, usufruindo dos espaços. Os dois motorneiros identificados moravam no centro próximo ao trabalho. Domingos Alves, morando na Cândido Mariano, estava a duas quadras da garagem que ficava na Sete de setembro; enquanto Ubirajara Fortes morava na Dr. Almino, um pouco mais afastado, porém na área central.

Dessa forma percebemos que este “não lugar” lhe permitiu sem dúvida alguma mobilidade, mas numa docilidade aos azares do

tempo, para captar no voo as possibilidades oferecidas por um instante. Tinham que estar vigilantes às falhas que as conjunturas particulares abriam, a partir do poder proprietário dos indivíduos, e em certos casos, do coletivo. Conseguiram às vezes estarem onde ninguém esperava. É dita astúcia elencada por Michel de Certeau (1998).

Diante desta nova conjuntura, a locomoção passou a ser pauta de preocupação dos governantes, visto que a maioria proletariado passou a ocupar os arrabaldes; mesmo que a dinâmica das atividades ocorresse na área central, pensar o deslocamento de trabalhadores livres e assalariados tinha relevância no que dizia respeito à mão de obra, ferramenta principal do **189** capitalismo.

A partir de uma reflexão de Sidney Chalhoub, percebe-se que o capitalismo avança como um símbolo de escravização e aprisionamento do trabalhador ao novo sistema, uma vez que: “[...] este homem livre – leia-se “livre” da propriedade dos meios de produção, isto é, despossuído – que será a figura essencial da formação do mercado capitalista de trabalho assalariado”. (CHALHOUB, 2001, p. 46).

A saída recente de uma tradição escravocrata, a iminente mudança nas relações de trabalho e dos modos de vida da urbe, mostrou que o século que se iniciou veio incumbido de trazer um ajuste estratégico para manter um sistema econômico pujante e bem delineado, mesmo que disso dependessem

mudanças drásticas, principalmente no que se referia à ideologia do progresso, onde associa a ideia do novo à civilização como referência da modernidade. De acordo com Sidney Chalhoub:

Se não era mais viável acorrentar o produtor ao local de trabalho, ainda restava imputar-lhe a possibilidade de não estar regularmente naquele lugar. Daí o porquê, em nosso século, de a questão da manutenção da “ordem” ser conhecida como algo pertencente ao poder público e suas instituições específicas de controle – polícia, carteira de identidade, carteira de trabalho, etc. Nenhum desses elementos estava no cerne da política de domínio dos trabalhadores na escravidão; na verdade, até 1871, não existia sequer algum registro geral de trabalhadores. (CHALHOUB, 1990, p. 7).

A partir de um discurso cosmopolita, Manaus estava à época em plena ascensão econômica, no repensar de um espaço urbano, em um momento em que os conceitos republicanos apontavam para um novo ideal, que seria convergir para os parâmetros de “ordem” e “progresso”.

Diante de um discurso que ditava novas práticas e costumes ditos refinados, tradições e peculiaridades foram sendo sucumbidas numa tentativa violenta de suprimir uma identidade dos que ali sempre estiveram. Perante às práticas dominadoras do governo, Angel Rama confirmara o viés do monopólio quando sugere que: “competia às cidades dominar e civilizar seu contorno, o que o primeiro se chamou “evangelizar” e depois “educar” [...], tratava-se do mesmo esforço de transculturação a partir da lição europeia”. (RAMA, 1985, p. 37).

Nesse sentido percebe-se que às práticas de dominação são as mesmas, mudando apenas os meios e seus “autores”. Manaus, por assim dizer, se mostrara como uma cidade relativamente jovem, que ainda sugeria uma dimensão muito tímida, relativa à mensuração populacional ainda pouco considerada, contando com uma demografia urbana imprecisa, ainda na primeira metade do século XIX, antes da ascensão meteórica. (SAMPAIO, 2014).

O estatuto jurídico da cidade é adquirido em 24 de outubro de 1848, período em que nos remete à descrição variada, porém, em certa medida, preconceituosa de viajantes e naturalistas em relação à cidade, a exemplo do casal Agassiz, citado na obra de Jean Louis **190** Rodolph, como veremos no trecho abaixo:

“Que poderei dizer da cidade de Manaus? É uma pequena reunião de casas, a metade das quais parecem prestes a cair em ruínas, e não se pode deixar de sorrir ao ver os castelos oscilantes decorados com o nome de edifícios públicos: Tesouraria, Câmara legislativa, Correios, Alfândega, Presidência”. (RODOLPH, 2000, p. 196).

Estes atribuíram a cidade características de atraso, ao apontar as moradias e hábitos simples, com poucas casas e pouca população, assim como a falta de hábitos do Ocidente; tendo como medida seus modos de vida. Em relação ao contingente populacional de aproximadamente 22.772 indivíduos, na Comarca do Rio Negro, em 1849, Patrícia Sampaio relativiza a demografia existente quando afirmara:



Ainda que problemáticos, estes dados demográficos podem ser objeto de reflexão. Conscientes de suas imperfeições, os resultados da análise deverão ser vistos com a devida cautela. Comparando com os dados da população de outras províncias no mesmo período, observa-se de início, a pequena proporção habitante/território nos dados demográficos do Amazonas. Avaliando as informações de províncias próximas relativas ao período em questão, fica evidente que esta característica não é exclusiva do Amazonas. (SAMPAIO, 2014, p. 31).

Mas esse quadro reverteu-se rapidamente a partir de 1890, pois a partir do ganho de visibilidade e potencial econômico da borracha no mercado internacional, a cidade de Manaus ganhou novo fôlego, e assim incorporou o discurso de um modelo europeu urbano, passando a ser conhecida como a “Paris dos Trópicos”. (BENCHIMOL, 2009, p. 227).

Partindo da expansão pela prática do extrativismo da economia gomífera, Manaus viveu nas primeiras décadas do século XX, efetivamente, outra realidade. Neste momento, com os sinais de progresso, a cidade estabelece os padrões europeus, período mais conhecido como “*Belle Époque*”. Sendo através de seus protagonistas, os intercessores, proposto um discurso para os seus consumidores, como forma de capitanear a massa urbana. Segundo Otoni Mesquita:

[...] em 1893, quando a situação política parecia estabilizada no Estado e Eduardo Ribeiro estava seguro de suas garantias constitucionais e políticas, a mensagem apresentada fez várias referências ao Plano de Embelezamento da Cidade. Nota-se que, a partir desse documento, o governador

adota os termos “melhoramento”, “embelezamento”, “aformoseamento” com o mesmo sentido de “modernização” e “reforma”. (MESQUITA, 2005, p. 240-250).

Portanto, é válido salientar, que estas práticas citadas por Mesquita (2005), já eram recorrentes deste o século XIX, em uma tentativa do poder público de caracterizá-las eufemisticamente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os novos termos adotados deixaram claro o combate aos costumes e hábitos tradicionais, para a construção de uma nova imagem da cidade, livre das ruas sujas, dos animais que circulavam e emporcalhavam o ambiente, dos pobres em suas moradias de aparência simplória, do comércio ambulante e sua pouca higiene, assim como as epidemias que assustavam as pessoas; tentando na verdade esconder um lado rural ainda latente em Manaus, porém fonte imprescindível de sua ascensão econômica.

Lená Menezes é consoante a este pensamento, quando ao estudar o Rio Janeiro percebe que os novos termos seriam combater aos costumes e usos tradicionais para se construir uma nova imagem da cidade:

[...] livre das ruelas estreitas e sujas; da população negra e pobre que infestava o centro; do odor permanente fornecido pela tração animal; do comércio ambulante de pouca higiene; das epidemias que aterrorizavam os estrangeiros”. (MENEZES, 1992, p. 26).



Sebastião Rocha da Silva Filho ao estudar Manaus, corrobora com esse repensar da cidade, apontando como solução a medicalização do meio urbano, que tinha como finalidade chegar a um estado de salubridade ao objetivar a eliminação dos agentes causadores da insalubridade. Apontando para o pobre como um perigo sanitário e político para a cidade. (SILVA FILHO, 2015).

Enquanto Manaus e Belém se ornavam de melhorias e tecnologias, o restante da Amazônia, de onde se extraíam riquezas - que certamente garantiam o luxo dos polos de escoamento do produto - vivia um mundo rural praticamente em seu tradicional sistema de troca, porém “aprisionado” pelo sistema aviador da exploração do trabalhador. Yara Vicentini apontou essa situação ao relatar que:

A soma dos excedentes era deslocada para Belém e Manaus, para as grandes casas aviadoras e exportadoras. A forma econômica definia a maximização do lucro pelo maior emprego de mão de obra nos seringais, que era mantido por uma dependência forçada do seringueiro. Enquanto Belém e Manaus assumiam o papel de capitais com padrão de urbanização e estilos de vida assimilados das cidades europeias, o mundo rural da Amazônia continuava a se desenvolver pelo extrativismo e sistema de troca. (VICENTINI, 2004, p. 51).

Não obstante, às propostas ideológicas do governo, tratadas como melhorias para a cidade seguiam crescendo, mesmo diante das deficiências. Percebe-se que todo esforço e

trabalho na área rural se transformavam em melhorias na urbe. No entanto, o preço para a maior parte da população era alto; pois a cidade se embelezava e ganhava reconhecimento internacional às custas de trabalhadores rurais que viviam num sistema que escravizava e aprisionava, e dos trabalhadores urbanos que sofriam com os alhures da transformação do espaço e dos modos de vida.

Desta forma, essa miscelânea cultural, social e econômica, emergiu das diversas relações, - conflituosas ou não -, ao passo que a cidade de Manaus crescia a cada dia, atraindo investimentos internacionais, mas por outro lado, tentando maquiagem uma aparência que se reportava à parte de uma classe trabalhadora – 192 como no caso dos motorneiros, e em certa medida, de outros cidadãos. Percebemos que nesta confusão de línguas, costumes e tecnologias, que o capital ganhou forma e Manaus se mostrara para o mundo como uma das cidades em ascensão no Norte do Brasil, mas que devido às suas especificidades, acabou tornando-se cidadã do mundo.

## REFERÊNCIAS

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia** - formação social e cultural. 3a ed. – Manaus Editora Valer, 2009.

- BLOCH, Marc. **Apologia da História ou o ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: a arte de fazer**. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.
- CHALHOUB, Sidney. **Classes perigosas**. São Paulo: Unicamp: associação Cultural Edgar Leuenroth/IFCH, 6 v/ **Revista Trabalhadores**, 1990.
- CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano da belle époque dos trabalhadores no Rio de Janeiro**. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.
- COSTA, Deusa. **Quando viver ameaça a ordem urbana - trabalhadores de Manaus (1890-1915)**. Manaus: Valer, 2014.
- DAOU, Ana Maria Lima. **A Cidade, o Teatro e o "Paiz das Seringueiras": práticas e representações da sociedade amazonense na virada do século XIX**. Rio de Janeiro: UFRJ/MN/PPGAS, 1998.
- GOMES, I. L. S. **Quo Vadis? A Trajetória de um jornal de oposição (1902-1904)**. In: XXV Simpósio Nacional de História: História e Ética, Fortaleza – Ceará, 2009.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- MAGALHÃES, Soraia Pereira. **O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos**. 1º edição – Manaus: Editora Edua, 2014.
- MARTINS Jose de S. **As Hesitações do moderno e as contradições da modernidade no Brasil**. In: **A sociabilidade do Homem simples**. São Paulo, Ed. Contexto, 2008.
- MENEZES, Lená Medeiros de. **Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio (1890-1930)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- MESQUITA, Otoni Moreira de. **La Belle vitrine: o mito do progresso na refundação da cidade de Manaus 1890/1900**. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense, 2005.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920 - 1967: a cidade doce e dura em excesso**. Manaus: Valer, 2003.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Uma Outra Cidade: o mundo dos excluídos no final do século XIX**. São Paulo: Cia Editora Nacional, 2001.
- PETERSEN, S.R.F. **Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira**. In: Ângela M. C. Araújo. (Org.). **Trabalho, cultura e cidadania**. São Paulo: Scritta, 1997.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899 – 1925)**. Editora da Universidade do Amazonas, 1999.
- PONTES, Cristina da Fonte; SILVA, Salvador Mata e. **O bonde em Niterói**. Niterói: Niterói Livros, 2008.

RAGO, Luzia Margareth. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar – Brasil 1890 a 1930.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

RAMA, Angel. **A cidade das letras.** São Paulo: Brasiliense, 1985.

RODOLPH, Jean Louis. **Viagem ao Brasil 1865 -1866.** Brasília - (O Brasil visto por estrangeiros). Senado Federal: Conselho Editorial, 2000.

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

SAMPAIO, Patrícia Melo. **Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX.** 2. Ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014.

SILVA FILHO, Sebastião Rocha da. **A organização do serviço sanitário em Manaus: sanitaristas e suas práticas de intervenção (1891-1920).** Manaus: Valer: Fapeam, 2015.

THOMPSON, E. P. **A Miséria da Teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser.** Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro, ZAHAR, 1978.

TOURAINÉ, Alain. **Crítica da modernidade.** Tradução Elia Ferreira Edel – Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia.** Curitiba: UFPR, 2004.

## FONTES CONSULTADAS

CÓDIGO de postura do município de 1893, p. 3 – Intendência Municipal.

CÓDIGO Municipal de Manaus; Da Limpeza Pública, artigo 56; Typ. Do Amazonas 1893, p.14.

DECRETO nº 106, de 22 de maio 1891.Criação da Inspeção de Hygiene do Estado do Amazonas.

IBGE, 2010. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 31/03/2018, às 10h35min.

JORNAL DO COMMERCIO: Um motorista, sobre um pretexto fútil matou um estimado comerciante. Manaus, 13 dez. 1913.

JORNAL QUO VADIS? Queixas do povo. Manaus, 16 mar. 1903, p. 1. Ano II, n. 97. 194

JORNAL QUO VADIS? Utilidade pública. Manaus, 13 fev. 1903, p. 2. Ano II, n. 72.

LEI nº 23 de 6 de maio de 1893, p. 3. Cf: SAMPAIO, Patrícia Melo. Posturas municipais, Amazonas (1838 – 1967). Org. Patrícia Melo Sampaio – Manaus: EDUA, 2016, p. 97.

MEMÓRIAS contadas em: Manaus, amor e memória/1984; Evocação de Manaus, como eu a vi ou sonhei/2002; Manaus: Ruas, fachadas e varandas/1984.

O JORNAL: Uma dolorosa tragédia passional. Depois de alvejar a namorada tentou suicidar-se. Manaus, 17 jun. 1933.

QUADRO demonstrativo do movimento nos hotéis da capital durante o ano de 1900. Prefeitura de Segurança Pública em Manaus, 01 de junho de 1901. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/720879x/1132>.

Acesso em: 31/03/2018, às 11:00h.

## NOTAS

<sup>i</sup> Possui graduação em História pela Universidade Federal do Amazonas (2015), pós-graduação em Gestão de pessoas pela faculdade Martha Falcão (2006/007) e graduação em Administração pelo Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas (1992). Atualmente cursando mestrado em História Social no PPGH da UFAM. Bolsista Capes.

<sup>ii</sup> Professor da Universidade Federal de Roraima - UFRR, lotado na Escola Agrotécnica-EAgro, Campus Murupu. É licenciado em História pela Fundação de Ensino Superior de Olinda-FUNESO, especialista em História da África pela mesma instituição e Mestre em História Social pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM, membro da Associação Nacional dos Historiadores - ANPUH, seção Roraima. Coordenador do Curso Superior em Agroecologia da Escola Agrotécnica da UFRR, concentra suas pesquisas em História Social do Trabalho, Antropologia, Etno-História e povos indígenas.

<sup>iii</sup> Os motoneiros eram profissionais que dirigiam os bondes, tinham a sua esquerda a caixa de controle de velocidade, que era regulável até 9 pontos, a 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 – profissional do tráfego. Cf. (PONTES; SILVA, 2008, p. 74 – 75).

<sup>iv</sup> Quadro demonstrativo do movimento nos hotéis da capital durante o ano de 1900. Prefeitura de Segurança Pública em Manaus, 01 de junho de 1901. Cf em: <http://memoria.bn.br/DocReader/720879x/1132>.

<sup>v</sup> Cf: Memórias contadas em: Manaus, amor e memória/1984; Evocação de Manaus, como eu a vi ou sonhei/2002; Manaus: Ruas, fachadas e varandas/1984.

<sup>vi</sup> Pôr a pesquisa estar em andamento, a análise dessas fontes ainda se encontram em curso, os resultados serão apresentados ao final da escrita da Dissertação.

<sup>vii</sup> Discurso para embelezar a cidade, lugar de passagem e comercialização da borracha, apontado no código de postura do município de 1893, p. 3 – Intendência Municipal.

<sup>viii</sup> Lei no 23 de 6 de maio de 1893, p. 3. Cf: SAMPAIO, Patrícia Melo. Posturas municipais, Amazonas (1838 – 1967). Org. Patrícia Melo Sampaio – Manaus: EDUA, 2016, p. 97.

<sup>ix</sup> Decreto nº 106, de 22 de maio 1891.Criação da Inspetoria de Hygiene do Estado do Amazonas.

<sup>x</sup> JORNAL QUO VADIS? Utilidade pública. Manaus, 13 fev. 1903, p. 2. Ano II, n. 72.

<sup>xi</sup> JORNAL QUO VADIS? Queixas do povo. Manaus, 16 mar. 1903, p. 1. Ano II, n. 97.

<sup>xii</sup> Código Municipal de Manaus; Da Limpeza Pública, artigo 56; Typ. Do Amazonas 1893, p.14.

<sup>xiii</sup> JORNAL DO COMMERCIO: Um motorista, sobre um pretexto fútil matou um estimado comerciante. Manaus, 13 dez. 1913.

<sup>xiv</sup> O JORNAL: Uma dolorosa tragédia passional. Depois de alvejar a namorada tentou suicidar-se. Manaus, 17 jun. 1933.

Recebido em: 26/06/2018.

Aprovado em: 30/07/2018.

Publicado em: 31/08/2018.