

SOBRE
arcos e bondes

RESGATANDO A MEMÓRIA URBANA DE SALVADOR

Cybèle Celestino Santiago

Karina Matos de Araújo F. Cerqueira



*Marcos Silva
2017. 000 - 000*

SOBRE

arcos e bondes

RESGATANDO A MEMÓRIA URBANA DE SALVADOR

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

REITOR

João Carlos Salles Pires da Silva

VICE-REITOR

Paulo Cesar Miguez de Oliveira

ASSESSOR DO REITOR

Paulo Costa Lima



EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

DIRETORA

Flávia Goulart Mota Garcia Rosa

CONSELHO EDITORIAL

Alberto Brum Novaes

Angelo Szaniecki Perret Serpa

Caiuby Alves da Costa

Charbel Ninõ El-Hani

Cleise Furtado Mendes

Evelina de Carvalho Sá Hoisel

Maria do Carmo Soares de Freitas

Maria Vidal de Negreiros Camargo

APOIO FINANCEIRO



IPAC
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO
ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA

Fundo de
cultura



GOVERNO
DO ESTADO

SECRETARIA
DE CULTURA

SECRETARIA
DA FAZENDA

Esta obra foi financiada integralmente com os recursos do Fundo de Cultura da Bahia, por meio do Edital 23/2016 - Setorial de Patrimônio Cultural, Arquitetura e Urbanismo 2016.

SOBRE
arcos e bondes

RESGATANDO A MEMÓRIA URBANA DE SALVADOR

Cybèle Celestino Santiago

Karina Matos de Araújo F. Cerqueira

SALVADOR • ENUFBA • 2019

2019, Autoras.

Feito o depósito legal.

Direitos para esta edição cedidos à Edufba.

Grafia atualizada conforme o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, em vigor no Brasil desde 2009.

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO Lucia Valeska Sokolowicz

REVISÃO Mariana Rios

NORMALIZAÇÃO Sandra Batista

IMAGEM DA CAPA Aquarela da autoria de Marcelo Silva (2019).

Sistema de Biblioteca – UFBA

Santiago, Cybèle Celestino.

Sobre arcos e bondes : resgatando a memória urbana de Salvador / Cybèle Celestino

Santiago, Karina Matos de Araújo F. Cerqueira. – Salvador : EDUFBA, 2019.

198 p. : il.; color.

ISBN 978-85-232-1938-3

1. Bondes - Salvador (BA) - História - Obras ilustradas. 2. Transporte urbano - aspectos sociais.
3. Urbanização - Salvador (BA). I. Cerqueira, Karina Matos de Araújo F. II. Título.

CDD - 388.46098142

Elaborada por Evandro Ramos dos Santos CRB-5/1205

Editora filiada à



EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Rua Barão de Jeremoabo, s/n, Campus de Ondina – 40.170-115 – Salvador, Bahia, Brasil

Tel.: 55 (71) 3283-6160/6164

edufba@ufba.br – www.edufba.ufba.br

Dedicatória

À memória de Rafael, Luciano e Justo (Giustiniano) Ariani, Antônio de Lacerda e João Ramos de Queiroz, homens de visão do século XIX, responsáveis por grandes inovações, tais como gôndolas, bondes, elevadores e planos inclinados, que interligaram pontos de difícil acesso em Salvador e facilitaram o deslocamento de pessoas e mercadorias, criando novos vetores de expansão da cidade.

À memória de Michael Faraday, que conseguiu atribuir à energia elétrica um uso prático, o que foi fundamental, dentre outros aspectos, ao desenvolvimento dos transportes públicos coletivos, em especial os bondes elétricos.

À memória de Allen Morrison e de Waldemar Corrêa Stiel, importantes pesquisadores sobre sistemas urbanos de transporte coletivos, responsáveis por efetuar levantamentos dos bondes que circularam pelo território brasileiro, contribuindo, dessa forma, ao resgate da nossa memória.

A todos aqueles que, tendo ou não conhecido os nossos velhos bondes, acham que vale a pena mantê-los vivos na lembrança. E a todos que se interessam pela história da cidade de Salvador.

Agradecimentos

É impossível listar todas as pessoas que contribuíram com a pesquisa, pois a quantidade foi realmente grande. Parentes, amigos, antigos usuários dos bondes, colegas da universidade, alunos de graduação, mestrado e doutorado, antigos moradores da Federação, bibliotecários e arquivistas, funcionários de órgãos públicos diversos, artistas plásticos e grafiteiros. Inclusive algumas pessoas que nunca vimos, mas mandaram, através de outras ou por *e-mail*, informações úteis ou imagens. Alguns fizeram imagens específicas para o livro e outros tiraram fotos para ilustrar o texto, ou nos acompanharam em missões fotográficas ou investigativas, ou deram opinião sobre o que estava sendo escrito.

Simbolizando todos, agradecemos, nominalmente, a Elias Machado e Joelson Fadigas, que nos ajudaram, principalmente, enquanto pesquisávamos no Arquivo Histórico da Coelba e no Arquivo Público do Estado da Bahia, e ao arquiteto Carlos Alberto Querino da Silva, que, mesmo sem nos conhecer e tendo escrito um livro sobre bondes, ainda inédito, fruto de pesquisa realizada ao longo de vários anos, não se opôs a conversar conosco e dar-nos algumas dicas importantes, nos dois encontros que tivemos, a respeito da pesquisa que estávamos começando a realizar.

Cybèle & Karina

Sumário

Apresentação ... 11

Prefácio ... 13

Introdução ... 17

O que é um bonde? ... 23

Os arcos de Salvador ... 29

Tipos de veículos ... 43

Bondes abertos e fechados ... 48

Bonde-salão ... 54

Bonde mortuário ... 54

Bonde-sanitário (bonde assistência) ... 56

Troles (trolleys) e pranchas ... 58

Bonde-misto (bonde-bagageiro) ... 63

Os bondes de Salvador ... 65

Modificações urbanas por conta dos bondes ... 87

Abrigos ... 113

Barracões (galpões), subestações e usinas ... 125

Curiosidades ... 131

O bonde e as artes ... 137

A relação entre bondes e publicidade ... 141

Problemas do dia a dia ... 144

Os “Quebra-bondes” ... 149

O bonde e a discriminação social ... 152

O fim do serviço ... 155

Referências ... 161

Outras fontes ... 166

Documentos e iconografias de arquivos ... 168

Artigos Periódicos ... 172

Cartografia ... 173

Instituições ... 174

Caderno de imagens ... 175

Legenda e fontes das figuras ... 191

Apresentação

Falar sobre bondes, para mim, implica falar de nostalgia e de saudades, de um menino trânsfuga do sertão, que se encantava diante daquele simpático transporte de massa sobre trilhos que circulava na Salvador do passado, cuja lembrança levarei para a outra vida guardada na memória. Sabendo desse meu carinho e empolgação pelos bondes da nossa cidade é que as autoras, ao me honrarem com a escolha de apresentar este agradável texto, cheio de gratas recordações, recomendaram-me refrear a minha habitual loquacidade quando se trata de assuntos que me apaixonam, em virtude das limitações da proposta.

Minha mãe costumava contar-me que, quando ainda criança, trouxeram-me da cidadezinha donde vivia para ver a capital, relatando-me que, quando me perguntavam o que tinha achado de mais bonito na cidade grande, respondia prontamente, na minha meninice: o mar, o “papai do céu grande” – o monumento do Cristo de Pasquale de Chirico, ainda em Ondina – e o bonde, memorável artefato de transporte público na velha Salvador. Tenho, como tantas outras pessoas, uma ligação ancestral com os bondes!

Este livro, muito mais do que o resgate da memória do velho transporte de Salvador, revive os seus caminhos e linhas de antanho, enriquecendo a memória do nosso sistema viário urbano e evitando que o saber do que fomos e vivemos vá para o triste desvão do esquecimento. Faz-nos

retornar aos tempos em que nos aprazia viajar dependurados aos “estribos”, mesmo que assentos livres houvesse, pois, aos rapazes de então, apetecia exhibir o charme e a classe do pongar e do despongar, alguns metros antes da parada inicial e final. Este particular destaca poeticamente mestre Gil, na sua “Tradição”, ao nos lembrar o namorado de certa “garota do Barbalho” como um rapaz “*inteligente* no jeito de pongar no bonde”. Pois bem, essa “*inteligência*” todos gostávamos de exhibir.

Este texto me é muito caro, na qualidade de garimpador do nosso passado, porque é escrito com o rigor da boa investigação do que se busca, cujo credo é também o meu. Além do mais, só poderia ter sido elaborado por estudiosas cuja pesquisa é uma paixão e cujas trajetórias acadêmicas tenho tido a fortuna de acompanhar. Diferentemente de muitos textos que nos chegam às mãos, baseados somente em bibliografias alheias, é um trabalho de exaustiva indagação, em fontes primárias, que dão qualidade e seriedade ao que nos informa, através do qual observamos a discreta correção de alguns equívocos em textos conhecidos. Pena que estivesse limitado a certo número de páginas, o que nos impede de saber, ainda mais, sobre os bondes, mas espera-se que as autoras não fiquem por aí, diante do volume de material que conseguiram amealhar.

Na qualidade de amante da nossa tão vilipendiada memória, só me resta dizer o meu muito obrigado!

Mário Mendonça de Oliveira

Prefácio

Parodiando o ditado “não podemos perder o bonde da história”, não podemos esquecer o bonde na história!

O último bonde elétrico transitou pelas ruas de Salvador em 1961, há menos de 60 anos. Não foi o último a circular no Brasil, mas foi o último da nossa cidade. Entretanto, muito da história desse meio de transporte, que nos foi útil por quase um século e que também foi responsável por alterações diversas na morfologia da cidade, visando o assentamento de trilhos, assim como pela ocupação de novas áreas, encontra-se dispersa, perdida, de certo modo camuflada em textos sobre a história da energia elétrica, por exemplo, ou em arquivos de difícil acesso. Ou, por vezes, ligeiramente truncada, exatamente pela falta de dados disponíveis.

Tendo constatado isso, pensamos em publicar um livro, auxiliando no resgate da memória não apenas desse antigo veículo para transporte coletivo, mas também da memória da nossa cidade, de modo a facilitar o acesso a dados por outras pessoas interessadas no assunto.

Atualmente, para nossa alegria, muitas fotos de bondes nas velhas ruas de Salvador, *blogs* e textos diversos sobre o argumento podem ser encontrados na internet, assim como circulando em mídias sociais; porém, essas informações são dispersas. Cumprem, entretanto, a missão de perpetuar, na memória dos antigos, suas velhas lembranças e de aguçar a imaginação dos mais novos que aqui nasceram e que nunca

tiveram a chance de andar, nem que fosse em um pequeno trecho, em um bonde, ou até mesmo ver ao vivo um exemplar desse curioso meio de transporte. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, ainda existe em funcionamento o bondinho de Santa Tereza, bem como em algumas cidades do estado de São Paulo – Santos, Campinas e Campos de Jordão –, bondinhos turísticos, sem falar do bonde aberto preservado no Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB), em Belo Horizonte, e do fechado, adaptado para biblioteca pública, no calçadão da Rua XV de Novembro, em Curitiba, além daqueles que circulam em outros países.

Os livros que concentram maior número de informações sobre os antigos bondes da cidade de Salvador, possivelmente, são os seguintes: *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*, de Consuelo Novais Sampaio;¹ *Perfis urbanos da Bahia: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os gallegos*, assim como *Pergunte ao seu avô (Histórias de Salvador da Bahia)* e também *Salvador dos contos, cantos e encantos*, de Geraldo da Costa Leal;² *História da energia elétrica na Bahia e transportes na Cidade da Bahia*,

1 SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

2 LEAL, Geraldo da C. *Perfis urbanos da Bahia: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os gallegos*. Salvador: Gráfica Santa Helena, 2002; Idem. *Pergunte ao seu avô: histórias de Salvador, cidade da Bahia*. Salvador: Gráfica Universitária da Bahia, 1996; Idem. *Salvador dos contos, cantos e encantos*. Salvador: Gráfica Santa Helena, 2000.

ambos da autoria de Cid Teixeira;³ *A Cidade da Bahia e a eletricidade*, de Daniel Rebouças, Fernando Oberlaender e Juliana Barreto Farias.⁴ É impossível, por exemplo, falar da história da eletricidade e do urbanismo de Salvador sem falar nos bondes que aqui funcionaram, mas isso pode não ser claro para aqueles que não mergulharam sobre o assunto.

Além desses livros, uma ótima visão geral sobre o tema dos transportes urbanos é dada no texto de Alexandre Macchione Saes, “Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930)”.⁵

Dessa maneira, gostaríamos de contribuir para o resgate da nossa memória legando às gerações futuras este livro, financiado graças a recursos obtidos por meio do *Editais Setorial de Patrimônio Cultural, Arquitetura e Urbanismo 2016*, lançado pela Secretaria de Cultura do Estado da Bahia (Secult). Esperamos que, com isso, encorajemos outras pessoas a publicar sobre o assunto, de modo que as

3 CAVALCANTE, Cid José Teixeira. *História da energia elétrica na Bahia*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2005; Idem. *Transportes na Bahia*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2017. (Coleção Salvador: uma viagem fotográfica, v. 4).

4 REBOUÇAS, Daniel; OBERLAENDER, Fernando; FARIAS, Juliana Barreto. *A cidade da Bahia e a eletricidade*. Tradução Henry Mallet. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2018.

5 SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930) = *Tramway modernization and concentration in Salvador, Bahia, Brazil (1849-1930)*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 54, p. 219-238, 2007.

informações aqui deixadas possam, eventualmente, ser complementadas.

Como incentivo, vale a pena ressaltar que, unanimemente, todos os antigos usuários de bondes da cidade com os quais tivemos a oportunidade de conversar, informalmente, sobre o assunto disseram adorar aquele meio de transporte e lembram-se dele não exatamente por facilitar seu deslocamento pela cidade, mas por outras razões, tais como: por propiciarem uma bela visão da paisagem; serem mais baratos do que os ônibus que circulavam na época; propiciarem a demonstração de suas habilidades, como pongar e despongar (o que consistia, inclusive, em forma de distração); pela bela fagulha verde emitida, em determinadas curvas acentuadas, pelas hastes metálicas que estabeleciam o contato com os fios que conduziam a eletricidade que os movia; por serem locais propícios a travar-se amizade no seu trajeto, dentre outras.

Com relação aos antigos viadutos arqueados existentes na cidade, citados no título deste livro, são poucas as pessoas que se recordam dos três deles aos quais vamos nos referir. O 2º Arco, substituído por um viaduto que passa sobre a Avenida Anita Garibaldi, é o mais lembrado pelos soteropolitanos mais velhos, embora não com clareza. Poucos têm lembranças do 1º e do 3º Arcos. As fotos encontradas dos mesmos são poucas, inclusive. A nossa ideia é deixar o registro histórico deles, para prolongar sua lembrança.

Que vivam os bondes, seus percursos e a lembrança das estruturas construídas na cidade para que eles pudessem transitar!

Cybèle Celestino Santiago

Karina Matos de Araújo Fadigas Cerqueira

Introdução

O século XIX, de maneira geral, pode ser caracterizado como o século das invenções, da modernidade, das transformações, das inquietudes político-sociais, da sujeira, das epidemias. Em Salvador, não foi diferente, e todos esses aspectos podem ser facilmente identificados na cidade através de documentos antigos.

Naquela época, a circulação de pessoas e mercadorias, que era feita basicamente nos braços de musculosos negros, teve que ser repensada para acontecer de outra forma em todo o país, pois surgiram diversas leis que reduziram, gradualmente, a mão de obra escrava e que culminaram com a abolição.

Adicionalmente, a densidade populacional das cidades aumentou, e a circulação por todas as áreas a preços acessíveis era fundamental, de modo que se tornou necessário um meio de transporte adequado a todos. Em Salvador, isso era especialmente importante, por conta do espraiamento da cidade e da sua topografia, muito acidentada.

O transporte público coletivo foi idealizado no século XVII, na França, por Blaise Pascal (1623-1662), que, em geral, não é lembrado por esse feito.⁶ Chegou a ser implantado em Paris,

.....
6 Pascal é considerado um dos mais importantes filósofos franceses por seus trabalhos sobre a condição humana e sobre Deus, publicados no livro *Pensamentos*. Era matemático autodidata, ajudou a desenvolver a teoria das probabilidades e a física. A unidade de pressão, no Sistema Internacional de Medidas, leva o seu nome.

em 1662, mas, como não foi um investimento lucrativo, terminou desaparecendo ao fim de seis anos, só sendo reintroduzido, dessa vez para ficar, em 1829, por George Schilliber,⁷ em decorrência da industrialização, pois houve necessidade de ampliar a circulação tanto de pessoas, que precisavam se deslocar – inclusive para trabalhar por distâncias maiores – quanto de mercadorias para prover a população. Assim, começaram a funcionar as gôndolas (ou *ômnibus*).

A gôndola era um tipo de transporte movido a tração animal, semelhante às diligências, tirada por dois ou quatro muarees. Não precisava de trilhos. Consuelo Sampaio⁸ define gôndola como “[...] grande carruagem *puxada* por animais, fechada dos lados, com bancos laterais e entrada pela frente”. Segundo a mesma autora, “gôndola” e “ômnibus” eram sinônimos, só que “gôndola” era o termo usado na Europa e “ômnibus” nos Estados Unidos.

A primeira empresa de gôndolas que floresceu em Salvador foi implantada em 1849 por Rafael Ariani,⁹ judeu de origem italiana, naturalizado brasileiro. Ariani assumiu

7 CARVALHO, Carlos Alberto de. A locomoção da cidade através dos tempos. *Revista Instituto Geographico e Historico da Bahia*, Salvador, n. 66, p. 77-104, 1940.

8 SAMPAIO, 2005, p. 133.

9 Quando chegou da Itália, seu nome era grafado como “Raffaele”. Antes de começar a trabalhar com transportes coletivos, as gôndolas, ele já havia se naturalizado e adotou a grafia portuguesa, Rafael. Neste texto, optamos pelo segundo uso.

um privilégio que havia sido concedido por dez anos, por meio da Lei nº 224, de 4 de maio de 1845, assinada pelo barão de Caçapava, a outro interessado, mas que não havia conseguido manter o serviço após alguns anos, visto que as condições das vias eram péssimas e os animais acidentavam-se muito, chegando inclusive a morrer, além dos veículos serem frequentemente danificados.

Rafael Ariani, por vezes considerado como o introdutor dos bondes em Salvador, foi quem, na realidade, conseguiu implantar e manter, por muito tempo, uma empresa de transportes coletivos na cidade, mas não chegou a colocar em funcionamento, em nossas ruas, os bondes. A empresa dele tinha apenas gôndolas e outros veículos para aluguel.

Somente dois anos depois de os veículos de Ariani terem sido postos em funcionamento, a 14 de julho de 1851, é que apareceu outro interessado em entrar no ramo dos transportes coletivos em Salvador. Foi então concedido, por meio de contrato firmado entre a presidência da província e o senhor Francisco Antonio Filgueiras, novo privilégio, igualmente por dez anos, para que fosse também estabelecida uma linha de “ômnibus”, gôndolas ou carros para transporte de passageiros na Cidade Alta, que circularia do Largo do Teatro – hoje, Praça Castro Alves – ao Largo da Vitória e vice-versa, obedecendo a horários determinados.¹⁰ Sabe-se que, em 5 de janeiro de 1860, a citada linha, que seguramente funcionava pelo menos desde 1855,

10 FALLAS do Presidente de Província dos anos de 1860A e 1878.

também já pertencia a Rafael Ariani e seus filhos, Gius-tiniano (Justo) e Luciano, que haviam decidido ampliar a área de atuação de sua empresa, a R. Ariani, também pela Cidade Alta, e adquiriram a concessão.

Vinte anos após sua implantação em Salvador, as gôndolas não atendiam mais às necessidades da população e foram substituídas pelos bondes, modernos meios de transporte coletivos, que haviam começado a funcionar pouco tempo antes, em outras partes do mundo, e que apresentavam, como grande vantagem em relação às gôndolas, deslocar-se sobre trilhos.

Ou seja, as gôndolas deixaram de ser usadas quando, segundo Pedro Calmon,¹¹ “sobreveio o progresso. Os ‘rails’ cingiram a capital com sua fita de aço; e correram os veículos de tração animal, depois os ‘tramways’, coisa mais próxima de nós”, mas, obviamente, houve um momento em que gôndolas e bondes a burro coexistiram.

Kátia Mattoso transcreve citação de Wetherell, referente ao período compreendido entre 1842 e 1857,¹² informando que havia duas linhas de bondes e carros de aluguel, porém o texto do autor inglês – ou sua tradução – contém informação truncada, visto que, até 1857, ainda não existiam bondes na cidade, só gôndolas.

11 CALMON apud CARVALHO, 1940, p. 2.

12 WETHERELL, 1972, p. 59 apud MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia século XIX: uma província no império*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

Quando o primeiro bonde de tração animal apareceu na cidade, era chamado de *tram-road* ou “caminho de ferro especial para Cidades”, como constatado no pronunciamento do barão de São Lourenço, presidente da província, em relatório datado de 11 de abril de 1869.¹³ Carvalho¹⁴ diz que foi em 1865 a inauguração do serviço em Salvador, trazido de Boston e aqui implantado por Rafael Ariani, que, naquele mesmo ano, teria ido aos Estados Unidos. Impossível, pois Rafael havia falecido no ano anterior, 1864, e diversos documentos atualmente disponíveis nos arquivos da cidade confirmam que a primeira viagem de bonde em Salvador ocorreu em 1869, em linha montada pela Companhia Veículos Econômicos, criada por Paulo Pereira Monteiro, Nicolau Carneiro Filho e João Ignácio de Azevedo.

O bonde a tração animal foi criado por estadunidenses e posto em funcionamento pela primeira vez no mundo, a título de experiência, em 1832, em Nova Iorque.¹⁵ Segundo Juhnke,¹⁶ a primeira linha regular no mundo também teria sido naquela cidade, só que em 1852, mas Hennick e

13 FALLA do Presidente de Província do ano de 1869D, p. 43.

14 CARVALHO, 1940.

15 STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles transitaram*. [São Paulo]: Pini; Brasília, DF: Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984.

16 JUHNKE, Klaus Jürgen. *A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano*. São Paulo: Ed. E. Blücher: EdUSP, 1968.

Charlton¹⁷ afirmam que, em 1835, a companhia The New Orleans and Carrollton Railroad já operava em Nova Orleans com três linhas regulares de bondes, a tração animal e a vapor. Os veículos tinham capacidade para 20 pessoas e adotavam um sistema similar ao das ferrovias, que já vinha sendo usado para ligar cidades, adaptado com o intuito de facilitar os deslocamentos dentro dos centros urbanos e entre esses e os locais ocupados em sua periferia.

Os veículos continuavam a ser puxados por animais, como as gôndolas; porém, suas rodas deslizavam sobre trilhos, o que reduzia o esforço feito pelos quadrúpedes durante o seu deslocamento. Eram, também, menores os solavancos decorrentes da trepidação das rodas dos veículos sobre as ruas esburacadas ou com calçamento irregular de pedra, algo bem conveniente para Salvador, pelo que indicam os documentos. Havia, também, menor desgaste físico dos animais e das peças, já que, com o atrito das rodas apoiadas nos trilhos sendo bem menor, se comparado com o atrito de rodas apoiadas diretamente no solo, a carga podia ser deslocada pelos animais com maior facilidade. Isto sem falar que as distâncias eram percorridas em menor tempo, daí ser costume dizer que havia um “encurtamento de distâncias”.

.....
17 HENNICK, Louis; CHARLTON, E. Harper. *The Streetcars in New Orleans*. Gretna: Pelican Publishing Company, 1975.

Carvalho,¹⁸ ao citar que Rafael Ariani trouxe o bonde dos Estados Unidos para Salvador, informou ainda que esse foi o segundo local do mundo a adotar o bonde a burro como meio de transporte: “Facil é de prever a revolução que se operou nesta cidade, com a divulgação do arrojo de Ariani, disposto a instalar aqui o ‘bonde’, sabendo-se que na Côrte, como em outra parte do Paiz e mesmo por toda a Europa, nada havia ainda que dêsse noticia de tal serviço!”.

Em realidade, provavelmente, o Brasil foi o quinto país do mundo a usar o sistema de bondes a tração animal, isto é, após os Estados Unidos, a França, o Chile e o México,¹⁹ e Salvador foi a terceira cidade do Brasil a dispor desse tipo de serviço. Constatamos que a primeira cidade brasileira onde os bondes “animálicos” foram implantados foi o Rio de Janeiro (1859); a segunda foi Porto Alegre (1864). O serviço só começou a funcionar em Salvador em 1869. A primeira cidade brasileira servida pelos bondes movidos a vapor no Brasil foi também o Rio de Janeiro, em 1861, pois o barão de Mauá comprou a primeira linha de bondes a burro implantada e modificou o sistema de tração.²⁰ A segunda foi Recife (1867). Ao que tudo indica, Salvador foi a terceira cidade a implantar bondes com esse sistema de tração.

.....
18 CARVALHO, 1940, p. 14.

19 MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: a 130-year survey*. New York: Bonde Press, 1989. Disponível em: www.tramz.com. Acesso em: 23 jan. 2019.

20 Ibid.

Os bondes movidos a tração animal, a vapor ou a eletricidade tiveram grande participação na expansão urbana que se deu em Salvador, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias pela urbe e unindo a ela antigos arrabaldes, tais como Itapagipe, Barra, Rio Vermelho e, posteriormente, Amaralina. Através da ampliação gradual da malha de transportes, foi aumentando a ocupação ao longo das vias e foi, também, surgindo a necessidade de melhoria das mesmas e de alargamentos, assim como a abertura de novas, o que foi, por vezes, algo muito difícil de se conseguir, a exemplo das obras que se fizeram necessárias na Rua da Vala²¹ e na Estrada Dois de Julho, que percorria, grosso modo, o atual percurso da Avenida Vasco da Gama, em toda a sua extensão, partindo do trecho próximo à hoje existente Itaipava Arena Fonte Nova e conduzindo ao Largo da Mariquita.

21 Apesar de, normalmente, as referências à Rua da Vala identificarem essa via atualmente apenas como a Rua J. J. Seabra, quando foi aberta, no século XIX, a via começava na Barroquinha, percorria toda a J. J. Seabra, passava pelo Largo das Sete Portas, seguia os percursos aproximados das atuais Rua Cônego Pereira, Avenida Heitor Dias, Avenida Barros Reis, Avenida General San Martin e chegava ao atual Largo do Tanque, o que pode ser comprovado no *Mapa Topographica da Cidade de S. Salvador e seus subúrbios* [c. 1851], da autoria do engenheiro Carlos Weyll, na qual essa denominação consta em todo o trecho mencionado, assim como em várias Fallas dos Presidentes de Província, a exemplo daquelas dos seguintes anos: 1848, 1849, 1854, 1857, 1859, 1863, 1866, 1872 e 1874.

Para conseguir articular os diversos bairros da cidade, foi também necessária a construção de alguns viadutos, dentre outras obras a serem mencionadas posteriormente. Dentre os viadutos, destacaremos oportunamente os com estrutura com forma arqueada, denominados 1º, 2º e 3º Arcos, surgidos ainda no século XIX.

Já na segunda metade do século XX, por exemplo, por causa dos alargamentos das vias que se tornaram a Avenida Garibaldi e a J. J. Seabra, o 2º e o 3º Arcos tiveram que ser substituídos por novos, com estrutura de vigas e pilares, executados em concreto armado, para permitirem maior fluxo de veículos, tanto por cima quanto por baixo – com o concreto armado, consegue-se vencer um vão maior.

Esses viadutos em concreto continuam, até hoje, ligando pontos fundamentais de circulação de veículos e são, obviamente, conhecidos pelos habitantes atuais da cidade, e assim os três arqueados, identificados como 1º, 2º e 3º Arcos, estão caindo no esquecimento, daí a nossa tentativa de resgatá-los historicamente.

Ressaltamos que outros viadutos, pontes e pontilhões existiram no século XIX, e a diversos deles também faremos menção, mas o nosso foco, além dos bondes, será nos três citados arcos, por sua singularidade.

O que é um bonde?

Bonde é a denominação historicamente usada no Brasil para designar um meio de transporte coletivo urbano surgido no século XIX que, assim como os trens, se deslocava sobre trilhos.

Todos os que tiveram a oportunidade de conhecer um exemplar dos antigos bondes que circularam em Salvador, pessoalmente ou por meio de fotos, não têm a menor dificuldade em distingui-lo de um trem, no caso do bonde elétrico. E também, por fotos, é possível individualizar, com facilidade, os bondes puxados a burro.

A origem do termo “bonde” é controversa, mas a que é melhor aceita, na maior parte do país, é que esse tipo de veículo ficou assim conhecido pelo fato de a empresa Botanical Garden, controlada por capital americano, quando começou a funcionar, no Rio de Janeiro, ter usado bilhetes com o desenho do veículo de tração animal, e a palavra “bond” teria sido impressa ao lado do referido desenho para designar que aquele bilhete valia uma passagem.

Na realidade, o termo inglês havia sido muito usado no ano anterior à inauguração daquela empresa, por causa das cautelas das apólices do empréstimo nacional de juros em ouro, pagáveis ao portador – *bond*, em inglês –, que tinham sido lançadas pelo visconde de Itaboraí, em 1868.

Aparentemente, o termo teria ficado na lembrança do povo e, por causa do desenho, teria sido facilmente associado ao

veículo, passando a ser adotado, posteriormente, para designar os veículos similares àqueles que utilizavam os bilhetes.¹ Com o passar dos anos, a palavra passou a ser adotada com o significado de “carro de tração animal ou eléctrico sobre trilhos”² e seu uso teria sido disseminado pelo país, sendo adotado para designar linhas férreas urbanas ou suburbanas, que eram tracionadas por animais, por pequenas locomotivas a vapor e, anos depois, por eletricidade. A palavra inglesa foi, posteriormente, aportuguesada, acrescentando-se um “e” no final.

Em Belém, entretanto, dizem que o termo se originou do sobrenome do primeiro empresário a receber concessão para implantar o bonde na cidade, James Bond – como o famoso agente secreto 007 –, cujo serviço começou a funcionar em 1º de setembro de 1869, com tração a vapor – ou seja, na mesma época do início dos bondes da Botanical Garden, no Rio de Janeiro. Logo, com base nos documentos encontrados até agora, não dá para estabelecer com exatidão qual das duas versões é a verdadeira.

-
- 1 PAULA, Eduardo de. Pegando bonde. In: PAULA, Eduardo de. *Sumidoiro's Blog*. [S. l.], 1 ago. 2013. Disponível em: <https://sumidoiro.wordpress.com/2013/08/01/bonde-motorneiro-condutor-passageiro-belo-horizonte-loura-cemiterio-bomfim-campeao-avenida-vicente-corsini-viaduto-santa-teresa-sirigaita-galocha-ferro-carril-pau-de-cabeleira-noel-rosa-coisa-nossa/01/08/2013>. Acesso em: 4 set. 2018.
- 2 DICCIONÁRIO Encyclopédico Ilustrado. Rio de Janeiro: Empresa de Publicações Modernas de Moura Barreto & Cia, [19--?]. 2 v. v. 1, p. 366.

Em finais do século XIX e ao longo do seu período de funcionamento, no século XX, os bondes foram, no Brasil, citados de diversas outras maneiras: *tram* (termo que até hoje usado em países onde o veículo ainda transita); *tramway* (pode identificar tanto a linha férrea quanto o veículo); *trâmuei* (forma aportuguesada que significa o trilho chato do bonde, ou simplesmente o bonde). Veículos similares aos que aqui circularam eram conhecidos, na maior parte da Europa, a princípio, como *american streetcars* e, em Portugal, como “caminho de ferro americano” e, mais recentemente, por “elétricos”. O certo é que os brasileiros com mais de 60 anos que tiveram a oportunidade de usar o veículo só se referem a ele pelo nome “bonde”.

Os bondes a tração animal eram movidos, normalmente, por uma parrelha de mulas ou burros, embora, em alguns casos, fossem tirados por quatro animais, como os primeiros bondes a circularem na Cidade Alta, em Salvador, a partir de dezembro de 1869.³ Já os movidos a tração elétrica, que surgiram no mundo no final do século XIX, sendo implantados em Salvador em 1897, necessitavam de fios, que lhes forneciam a eletricidade requerida para se mover (Figura 1).

-
- 3 APEB. Maço 4998-1. Relatório de Antônio de Lacerda, de 30 de junho de 1870. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.



Figura 1 – Um bonde de tração elétrica circulando ao lado de um bonde puxado a burros. Foto do início do século XX



Figura 2 – Reprodução de logomarca da Transportes Urbanos, com ilustração de locomotiva de bonde movido a vapor

Quanto aos bondes movidos a vapor usados em Salvador, geralmente consistiam em veículos conduzidos por uma pequena locomotiva (Figura 2), como já citado, e eram os preferidos quando as distâncias eram maiores e as paradas não precisavam ser tão frequentes. Ou seja, eram trens de pequeno porte que faziam o trajeto em zonas urbanas rarefeitas ou ligando a cidade a seus subúrbios. Em outras partes do mundo, foram usados bondes de tração a vapor de outras naturezas, que dispensavam a locomotiva, mas isso não ocorreu em Salvador.

Os bondes de tração animal ou, posteriormente, os de tração elétrica – diferentemente daqueles movidos a vapor, que necessitavam de pequenas locomotivas – adaptavam-se muito bem ao funcionamento em zonas urbanas, ou ligando os centros urbanos aos arrabaldes, por apresentarem facilidade de parar com relativa frequência e por retomarem com facilidade o movimento, o que é mais difícil com trens.

A grande semelhança entre bondes e trens é que ambos se movem sobre trilhos, de modo a direcionar e facilitar o deslocamento de pessoas e, eventualmente, de cargas. Porém, os trilhos pelos quais esses veículos deslizam não são iguais: os de bondes, em geral, ficam no nível da rua quando a mesma é pavimentada, o que não atrapalha a circulação de outros tipos de veículos ou de pessoas a pé,

pois a rua pode ser compartilhada, enquanto que os trens requerem pistas exclusivas para deslocar-se.⁴

Os trens, por serem movidos por motores mais potentes, possuíam normalmente em sua composição vários vagões, enquanto os bondes, geralmente, consistiam em veículos compactos, embora com frequência rebocassem outro vagão ou uma prancha para o transporte de cargas. Por serem menores, os bondes transportam menor número de pessoas do que os trens. Entretanto, o uso de veículos pequenos, inclusive, consiste em vantagem quando o interesse é conduzir pessoas ou mercadorias ao longo de vias estreitas e tortuosas.

Em Salvador, por exemplo, dadas as dimensões e a tortuosidade de grande parte das vias, veículos de menores dimensões do que os normais, apelidados de “caixinhas de fósforo”,⁵ foram desenvolvidos pelo engenheiro João Ramos de Queiroz, importante empresário dos bondes. Esses bondes possuíam quatro bancos, com capacidade para quatro pessoas cada um, enquanto os veículos normais tinham mais um banco. Ou seja, as “caixinhas de fósforo” tinham capacidade para 16 pessoas, ao invés da capacidade para 20, o que era o comum.

4 VAZ, Luiz Felipe H. *et al.* Transporte sobre trilhos no Brasil: uma perspectiva do material rodante. *BNDES Setorial*, Rio de Janeiro, n. 40, p. 235-282, set. 2014. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/js-pui/bitstream/1408/3021/1/Transporte%20sobre%20trilhos%20no%20Brasil.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2018.

5 CARVALHO, 1940.



À esquerda da imagem, “Caixinha de fósforos” da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, que havia acabado de descer o Viaduto Bandeira de Mello. No centro, bonde da Transportes Urbanos, que fazia a ligação da Praça do Palácio (atual Praça Thomé de Souza) até a Barra.

Figura 3 – Bondes de tração animal no Largo do Teatro (atual Praça Castro Alves)

A capacidade dos veículos das linhas férreas urbanas, inclusive, variou ao longo do tempo, a depender do tipo e do tamanho do veículo adotado, do sistema de tração e da época, assim como do seu fabricante.

No caso de bondes animálicos (Figura 3), destaca-se que a superlotação, com pessoas apinhadas nos estribos⁶ e nas plataformas⁷ existentes em ambas as extremidades, levava a um esforço adicional dos animais, o que, além de ser uma maldade com os mesmos, principalmente em uma cidade com topografia tão acidentada, atrasava a circulação e, por vezes, podia inclusive chegar a interrompê-la momentaneamente, visto que os animais empacavam. A sobrecarga podia, também, causar acidentes nas ladeiras.

Os cocheiros ou os motorneiros – também chamados, nos documentos antigos, de motoreiros –, responsáveis por guiar os bondes, caso precisassem conduzir os veículos (animálicos ou elétricos), percorrendo o sentido inverso da linha, usando os mesmos trilhos, invertiam o que era a frente do veículo, de maneira peculiar, que variava conforme o tipo de tração: no caso dos bondes a burro, isto era feito deslocando os animais do lugar onde eles estavam e os atrelando à outra extremidade do veículo; nos trens antigos e bondes a vapor, tinha-se que mudar a locomotiva de lugar, já que os vagões não tinham dispositivos para comando do veículo; em se tratando de bondes elétricos, os motorneiros tinham que descer do veículo para mover uma peça que ficava sobre o mesmo, desconectando a haste que o ligava

.....
6 Peças retangulares retráteis, que funcionavam como espécie de degraus externos, existentes ao longo dos veículos e que eram disponibilizadas conforme a conveniência.

7 A plataforma era uma espécie de patamar, externa ao veículo, protegida, geralmente, por gradil, onde ficava o cocheiro.

à rede elétrica e reconectando-a, voltada para o lado oposto, de modo que o sistema pudesse funcionar a contento quando a marcha do veículo fosse reiniciada, sem causar danos aos fios nem problemas ao deslocamento. Além disso, os motorneiros igualmente levavam uma manivela para acionar o motor, para o lado que seria a cabine de direção, situada na extremidade oposta (Figura 4a), o que também era feito quando a tração era animal. Só assim o bonde conseguia andar na direção contrária, já que o veículo não tem a capacidade de dar a ré. Ainda hoje é assim onde há bondes circulando.

Os procedimentos anteriormente descritos eram comuns em finais de linha que ficavam em ruas estreitas, onde não havia espaço para uma curva ou caso houvesse algo impedindo a circulação para frente, no meio de uma linha.

Adicionalmente, os bondes, assim como os trens, sendo veículos sobre trilhos, não precisavam de volantes. Havia, entretanto, uma roda grande parecida com um volante, nas proximidades da cadeira destinada ao motorneiro, mas ela servia para acionar o freio do veículo (Figura 4b).



4a) Manivela



4b) Roda similar a volante que servia para acionar o freio mecânico

Figura 4 – Detalhes de um bonde elétrico aberto do início do século XX, pertencente ao acervo do Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB), em Belo Horizonte

Os arcos de Salvador

Em vários dos relatórios anuais dos presidentes de província da Bahia, ao longo da segunda metade do século XIX, há comentários a respeito da topografia muitíssimo acentuada da cidade do Salvador, que dificultava tanto a circulação de pessoas quanto a de mercadorias, tais como “a irregularidade da cidade”, “o terreno desigual”, “o intransitável das ladeiras [...]”.¹ Além disso, é mencionada a necessidade que havia de melhorar os deslocamentos, reduzindo o tempo para percorrer as distâncias e o esforço envolvido, caso a tarefa tivesse que ser realizada a pé ou com o auxílio de escravos ou animais.

Em 1849, como referido, com o crescimento da cidade, houve a introdução das gôndolas, nossos primeiros meios de transporte coletivo, de tração animal, o que facilitou o acesso da população e das mercadorias a áreas mais remotas, mas ainda havia dificuldade para passar de uma cumeada a outra, o que era por vezes dificultado pelo fato de os vales serem alagadiços e insalubres.

Com o objetivo de resolver esse problema, foi fundamental o desenvolvimento de vias suspensas em alguns pontos entre duas cumeadas que permitissem a ligação de bairros, então separados por vales,² mas que não impedissem a circulação

.....
1 FALLAS dos Presidentes de Províncias dos anos de 1849, p. 21, 1853, p. 21, FALLA 1869D, p. 39.

2 GORDILHO, Walter Veloso. O sítio urbano: seu desenvolvimento. In: TEIXEIRA, Cydelmo (coord.). *A grande Salvador: posse e uso da terra.*

de pessoas ou a passagem de um rio por baixo. Assim surgiram nossos viadutos. E como o material escolhido para alguns dos primeiros foi a pedra.³ Sua estrutura tinha que ser arqueada, daí serem chamados “arcos”.

Em Salvador, ainda no século XIX, as estruturas arqueadas também foram usadas em reforço de contenções e na canalização de rios, nas estruturas de sustentação da Praça Thomé de Souza (Municipal) e da Ladeira da Montanha (Figura 5), mas vamos restringir nossas considerações sobre arcos aos viadutos com forma arqueada, e não às contenções ou às canalizações aqui existentes; especificamente, aos três que ganharam destaque no dia a dia da cidade, sendo chamados pela população que por eles circulava de 1º Arco, 2º Arco e 3º Arco.

A princípio, pensou-se que a numeração adotada para os viadutos tivesse ligação com a data de início de funcionamento dos mesmos, mas a documentação histórica registra que foram mandados construir pela Câmara Municipal e todos inaugurados solenemente na mesma data, 13 de junho de 1853;⁴ os dois da estrada do Rio Vermelho (1º e 2º

.....
Salvador: Governo do Estado da Bahia, 1978. (Projetos urbanísticos integrados).

3 FALLAS dos Presidentes de Província do ano de 1859.

4 BORGES DE BARROS. À margem da História da Bahia. Anais do Arquivo Público, v. XXIII, p. 438, 1934 apud WILDBERGER, Arnold. *Os presidentes da província da Bahia efetivos e interinos: 1824-1889*. Salvador: Tipografia Beneditina Ltda, 1949. p. 342; SANTOS, Milton. *O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana*. Salvador: UFBA, 1959. p. 42; FALLA do Presidente de Província do ano de 1854.

Arcos) e o Arco da Rua da Vala (3º Arco), embora o trânsito não tenha sido estabelecido sobre eles nessa mesma data, como será mostrado mais adiante.

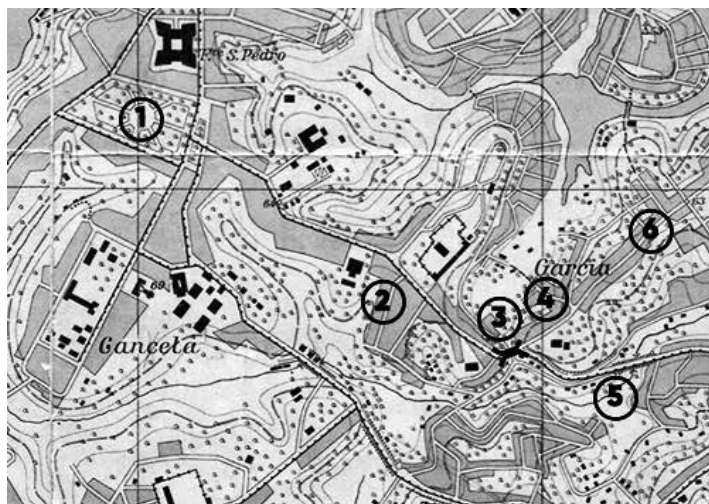
Os arcos foram construídos antes dos bondes serem implantados na cidade, mas, posteriormente, foram úteis para a circulação dos mesmos.

Quanto à localização, o 1º Arco foi construído para ligar a avenida hoje denominada Leovigildo Filgueiras à Rua Prediliano Pitta, a principal via do trecho conhecido como Fazenda Garcia, que vai até o fim de linha do bairro do mesmo nome. No século XIX, a via onde ele estava se chamava Estrada do Garcia (Figura 6).

Ao longo dos anos, esse arco propiciou a passagem de trilhos e pessoas, tanto por baixo quanto por cima, facilitando os deslocamentos. Enquanto por baixo passava a “Máquina do Rio Vermelho”, ou o ramal do Campo Santo da mesma via férrea, por exemplo, por cima, podiam circular pessoas a pé ou a cavalo. Posteriormente, também passavam bondes elétricos por cima, que desciam por uma via com percurso aproximado da atual Rua Padre Domingos de Brito e seguiam em direção ao Rio Vermelho. Por baixo, quando os bondes deixaram de circular, passavam apenas pessoas a pé ou a cavalo. Veículos automotores por ali nunca transitaram.



Figura 5 – Perfil de Salvador, com indicação de arcadas diversas ao longo da encosta: estruturas de sustentação da Praça Municipal, de uma edificação e da Ladeira da Montanha



LEGENDA

- ① C. GRANDE
- ② ESTRADA DO GARCIA
(AV. LEOVIGILDO FILGUEIRAS)
- ③ 1º ARCO
- ④ RUA PREDILIANO PITTA
- ⑤ R. Pe. DOMINGOS DE BRITO
(DESCIDA PARA A AV. GARIBALDI)
- ⑥ FAZ. GARCIA

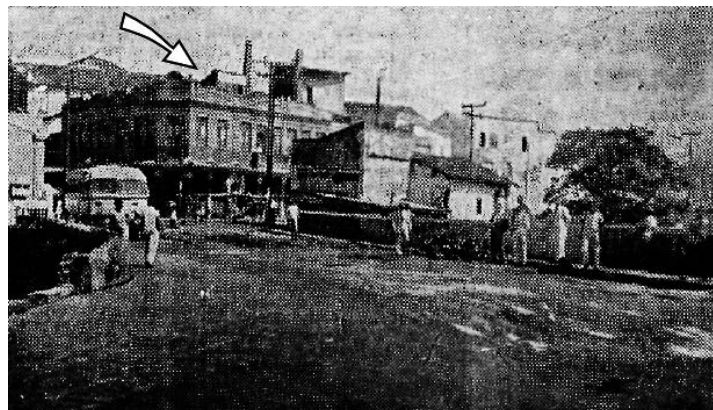
Figura 6 – Planta com localização do 1º Arco

Com o fim do serviço de bondes na cidade e o aumento do número de automóveis circulando, fez-se necessário o seu alargamento. No jornal *A Tarde* de 20 de junho de 1962,⁵ informa-se que a ampliação do trecho superior do 1º Arco estava em andamento, para melhorar o acesso à atual Avenida Garibaldi e ao Garcia. O trecho passou a ter 20 metros de largura, segundo a notícia. De maneira equivocada, no jornal, está dito que o alargamento era do 2º Arco, mas a foto apresentada não dá margem a dúvidas, pois uma das edificações que lá aparece até hoje existe, e a invasão que há na área chama-se 1º Arco. Era a ampliação do 1º Arco (Figuras 7a e 7b).

Atualmente, a largura da parte superior do viaduto propicia a circulação de veículos nos dois sentidos ao mesmo tempo. Um trecho da via, inclusive, é um pouco mais largo do que o restante da mesma, de modo que, por vezes, é possível encontrarmos fila dupla de carros no local em um dos sentidos, com a outra pista sendo usada no sentido contrário.

Dos três arcos, é o único que ainda existe. Sobre ele, hoje, circulam diariamente inúmeros veículos e pessoas, mas, como sob ele e em suas imediações, a “Invasão do 1º Arco” obstrui totalmente sua visão, a vista da estrutura arqueada é impossível. Por baixo, olhando-se cuidadosamente, ainda pode-se notar sua curvatura e seu material de construção – a pedra argamassada (Figura 8). Provavelmente, a maio-

⁵ PARA aproximar os bairros. *A Tarde*, Salvador, ano 50, n. 16768, p. 2, 20 jun. 1962. Caderno 1.



7a) 1962



7b) 2019

Figura 7 – Fotos da parte superior do 1º Arco, com mesma edificação ao fundo, indicada por setas

ria dos moradores mais recentes ou os eventuais visitantes do local nem sabem a razão da denominação da área, assim como muitos deles talvez nem tenham notado a estrutura antiga ali existente, já muito desfigurada.



Figura 8 – 1º Arco (Garcia), em fotografia feita de rua da “Invasão do 1º Arco”

O 2º Arco ligava a Estrada da Federação à Estrada do Rio Vermelho, vias que hoje conhecemos como Rua Caetano Moura e Avenida Cardeal da Silva, respectivamente. Olhando-se do lugar onde está hoje a sede da TV Record, em direção à Faculdade de Arquitetura da Universidade

Federal da Bahia (UFBA), o arco ficava bem próximo do local, e à direita de onde foi inaugurado, em 8 de abril de 1969, o Viaduto Marechal Mascarenhas de Moraes. O 2º Arco era mais baixo do que o viaduto atual e tinha um vão menor do que este, pois o vale era mais estreito naquele local, antes da abertura da Avenida Garibaldi (Figuras 9 e 10).



Figura 9 – Construção do Viaduto General Mascarenhas de Moraes, junto ao 2º Arco, vendo-se a parte superior de ambos. No alto, a Faculdade de Arquitetura da UFBA

Por cima, circulavam, a princípio, pessoas a pé ou montadas em animais, mas, alguns anos depois, foram assentados trilhos e por ali circulou, durante algum tempo, a “Máquina do Rio Vermelho”, ligando o Campo Grande ao



10a) Durante a construção do Viaduto General Mascarenhas de Moraes



10b) Antes da construção do viaduto

Figura 10 – Viaduto General Mascarenhas Moraes (em construção), vendo-se, indicado por seta, o 2º Arco

Alto do Papagaio.⁶ Era a linha do Rio Vermelho de Cima, uma das linhas de bondes a vapor que serviu a cidade.

Os bondes a burro ou elétricos, entretanto, nunca trafegaram pelo percurso da atual Avenida Cardeal da Silva: alguns dos bondes da Federação iam apenas até o Cemitério do Campo Santo, enquanto outros tinham o seu ponto final praticamente no local onde hoje está o acesso ao estacionamento da Faculdade de Arquitetura da UFBA, quase no final da Rua Caetano Moura, dali retornando pelo mesmo trilho. Já os do Rio Vermelho por ali também não passavam.

As pendências das ladeiras existentes nas extremidades do 2º Arco eram muito acentuadas, tanto no lado da atual Rua Caetano Moura, quanto da Avenida Cardeal da Silva. Os bondes provavelmente descarrilhariam ao descer, em ambas as ladeiras, e não conseguiriam subi-las com o sistema de tração animal por falta de força. Geralmente, bondes movidos a eletricidade sobem ladeiras com pendência máxima de 10%, embora haja exceções.⁷

No caso da “Máquina”, Carlos Alberto menciona que ela trafegava com duas locomotivas juntas, movimentando

três a quatro vagões.⁸ Dessa maneira, com duas locomotivas, o veículo teria condições de trafegar na área, movimentando os três ou quatro vagões sem descarrilhar, mas acreditamos que isso também devia ser um pouco complicado.

Por baixo do 2º Arco, havia uma estrada estreita que levava ao arrabalde do Rio Vermelho, a princípio usada também somente por pedestres ou pessoas montadas em animais, mas posteriormente pela “Máquina” e, em época mais recente, pelos bondes elétricos.

Como também foi informado por Carlos Alberto, a “Máquina”, posteriormente, teve o seu trajeto mudado da região onde é hoje a Avenida Cardeal da Silva para, aproximadamente, o local da atual Avenida Garibaldi,⁹ o que ocorreu em 2 de dezembro de 1888.¹⁰ O gerente da empresa que implantou a modificação justificou, ao solicitar a alteração, que, com o novo trajeto, cujo ponto terminal passaria a ser a Mariquita, seria possível atender a um número maior de pessoas.

A linha da Transportes Urbanos, conduzida pela “Máquina”, era chamada Rio Vermelho de Cima por andar pela cumeada (atual Avenida Cardeal da Silva), em contraposi-

6 O Alto do Papagaio ficava quase no final da atual Avenida Cardeal da Silva, perto do Largo de Santana.

7 VASCONCELOS, Ant3nio. *Sobre carris*. Lisboa: Media XXI/Formal Press, 2010. (Coleção Comunicaç3o, Media e Ind3strias Criativas).

8 CARVALHO, Carlos Alberto de. Quatro s3culos de viaturas. In: REVISTA FISCAL DA BAHIA. *Quatro s3culos de Hist3ria da Bahia*. Salvador: Beneditina, 1949. p. 74-78.

9 Ver Figura A no Caderno de Imagens deste livro.

10 BAHIA. (Prov3ncia) Presidente (Machado Portella). Relatório..., 1 jan. 1889. Inclui anexos. Publicado como anexo da Falla de 3 de abril de 1889.

ção à linha da Companhia Trilhos Centrais (Empreza dos Trilhos Centraes) – Rio Vermelho de Baixo –, que seguia pela região da atual Avenida Vasco da Gama, que fica em um vale.¹¹ Quando a “Máquina” mudou o percurso para o Rio Vermelho, seguindo pelo vale onde está a atual Avenida Garibaldi, a denominação “de Cima” já estava incorporada no linguajar popular e não foi alterada, mesmo que o veículo agora transitasse “por baixo” (pelo vale). Como era o mesmo veículo, o bonde puxado pela pequena locomotiva partia do mesmo lugar – Campo Grande – e o destino final era o Rio Vermelho, o nome da linha permaneceu. Inclusive, até o final da circulação dos bondes elétricos, pelos mesmos trilhos, a denominação persistiu.

A linha “de Cima” foi aberta, inicialmente, ao público, em 18 de dezembro de 1875.¹² A autorização para mudança do percurso deu-se em 4 de agosto de 1887, tendo a circulação dos veículos sido iniciada em 2 de dezembro de 1888.¹³

É possível que o desgaste do material rodante e o custo com a sua manutenção, no período em que o bonde passava sobre o 2º Arco, tenham sido muitos: na ida para o Rio Vermelho, a “Máquina” tinha que subir a Ladeira do

11 Ambas as linhas chegaram ao Rio Vermelho praticamente na mesma época.

12 APEB. Maço 5011, Ofício de 28 de julho de 1887, de Theodoro Gomes ao presidente de província Bandeira de Mello.

13 BAHIA. Província Presidente (Machado Portella). Relatório... 1 abr. 1889. Inclui anexos. Publicado como anexo da Falla 3 abr. 1889. Per 130605_1889_00001.pdf.

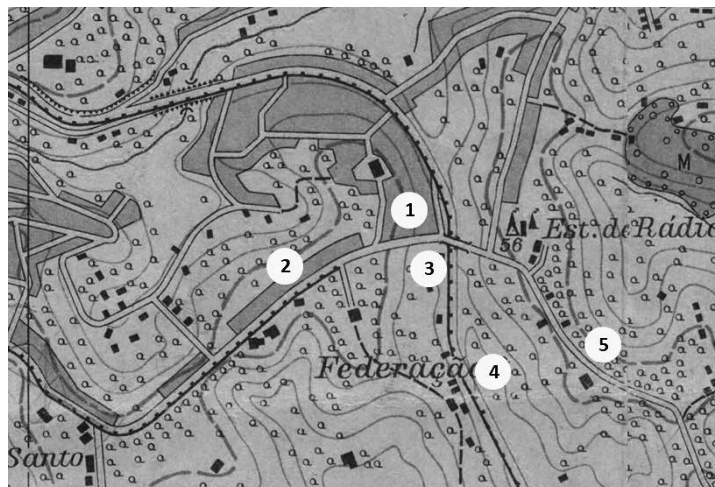
Quebra-Bunda, passar sobre o arco e subir mais uma ladeira, no início da atual Avenida Cardeal da Silva, e, na volta, descer ambas as ladeiras. Além disso, o risco de acidente no percurso não pode ser descartado.

Talvez os citados motivos tenham contribuído para a companhia resolver modificar o roteiro, encontrando outra via para conectar a cidade ao arrabalde do Rio Vermelho. A Ladeira do Quebra-Bunda, muito íngreme e estreita, além de estar documentada no levantamento cartográfico de 1942 (Figura 11), ainda é lembrada por antigos moradores da região, a exemplo de Dona Sizininha Simões, que usou muito a via a pé, pois morou muitos anos em uma fazenda na área cujos terrenos passaram a ser ocupados pelo *campus* da UFBA. A ladeira foi eliminada por ocasião das obras de implantação da atual Avenida Garibaldi e pela construção do Viaduto Marechal Mascarenhas de Moraes.

O 3º arco,¹⁴ por sua vez, fazia a conexão entre as atuais Ladeira do Arco (também conhecida como Ladeira do Barbalho) e Ladeira do Hospital (Hospital Santa Izabel), em Nazaré. Felizmente, o nome “Arco” permanece na denominação da ladeira, apesar de, provavelmente, pouca gente questionar-se a respeito da razão da escolha do nome.

No local, aparentemente, havia, antes do arco usado pelos bondes, outro viaduto, igualmente arqueado, e também em alvenaria de pedra argamassada, inaugurado em 1853,

14 Ver Figura B no Caderno de Imagens deste livro.



- 1 LAD. DO QUEBRA-BUNDA
- 2 [RUA CAETANO MOURA]
- 3 2º ARCO
- 4 [AV. GARIBALDI]
- 5 [AV. CARDEAL DA SILVA]

Figura 11 – Ladeira do Quebra-Bunda, conforme levantamento do século XX

conforme já mencionado. A construção desse viaduto mais antigo foi decorrente do projeto geral do engenheiro Carlos Weyll para ligar a Vitória ao Bonfim: saindo de Nazaré, após descer a Ladeira do Hospital, se passava sobre o arco, seguindo pela Rua dos Perdões e pelo Beco dos Chinelos, até chegar perto da Ladeira de Água Brusca. O arco em si também era projeto de Weyll.¹⁵

Antes dele, no vale a ser transposto por esse viaduto primitivo, passava o Rio das Tripas, que era, praticamente, um grande esgoto a céu aberto. O rio recebia do matadouro público as vísceras dos animais mortos e carregava os dejetos, que eram lançados de diversos pontos das encostas, ao longo de todo o seu trajeto a partir da Barroquinha, por todo o percurso da atual Rua J. J. Seabra, até encontrar com o Rio Camurugipe, de onde seguiriam para a Mariquita.

Para propiciar a passagem de veículos no trecho entre a Barroquinha e o Largo das Sete Portas, fizeram-se necessárias diversas obras, tais como o nivelamento do terreno, a construção de alvenarias de contenção e a canalização de parte do Rio das Tripas. Essas obras começaram antes do início do transporte coletivo em Salvador, mas, quando os bondes precisaram circular na área, houve necessidade de novas melhorias, que ficaram a cargo das próprias empresas de bondes. A Trilhos Centrais foi responsável pela construção de novo viaduto, ligando Nazaré ao Barbalho, viabilizando a circulação no local.

.....
15 FALLA do Presidente de Província do ano de 1854.

Esse trecho era parte da antiga Rua da Vala, já citada, que foi a primeira grande avenida de vale construída na cidade e que levou vários anos a ser concluída, dadas as dificuldades que envolviam a sua execução,¹⁶ por causa dos esgotos e charcos, que precisavam ser canalizados. Já no relatório do presidente de província de 1852, há menção ao fato de que a Rua da Vala seria a principal artéria de comunicação e encurtaria distâncias e que, com a sua inauguração, desapareceria o obstáculo para a circulação dos veículos sobre rodas na cidade.¹⁷

No relatório datado de 18 de fevereiro de 1854,¹⁸ de autoria do engenheiro militar Firmo José de Mello, a serviço da província, responsável pela sua construção – que foi iniciada em 15 de maio de 1852 –, foi informado que o arco tinha sido finalizado em maio de 1853, porém o fluxo da Rua da Vala não poderia ser estabelecido naquele momento, visto que havia ainda necessidade da realização de obras complementares na muralha e na calçada.¹⁹ Essas obras complementares foram contratadas em setembro de 1853 e só terminadas em julho de 1854.²⁰

.....
16 FALLA do Presidente de Província do ano de 1850.

17 FALLA do Presidente de Província do ano de 1852.

18 FALLA do Presidente de Província do ano de 1854.

19 Tinham sido removidos 52 mil palmos cúbicos de terra, mas ainda faltava remover 24 mil palmos cúbicos e executar 14.710 palmos quadrados de calçadas.

20 FALLA do Presidente de Província do ano de 1855.

Santos²¹ diz que a construção dos viadutos para ligar Nazaré e Barbalho, Federação e Pedra da Marca deu-se em 1855, que na realidade é o ano em que todos os três viadutos existentes nos pontos indicados – Garcia, Federação e Nazaré – já estavam prontos, conforme a Falla de 1855.

Quanto à construção do 3º Arco, que muitas pessoas ainda vivas hoje chegaram a conhecer, Leal diz o seguinte:

Em 30 de junho de 1873, a empresa de bondes Trilhos Centrais, pela Lei 1335 do presidente da Província, foi autorizada a construir um viaduto passando sobre a Rua da Vala, que ligaria o Barbalho a Nazaré pela Ladeira do Arco, e por baixo os bondes poderiam ir ao Matadouro do Retiro, já que antes o Rio das Tripas tinha sido canalizado até aquele trecho. Ambas as benfeitorias foram inauguradas em 1876. Este foi denominado Arco. Faltando apenas 24 anos para a extinção do século XIX.²²

Há, realmente, registro de que os empresários da Companhia Trilhos Centrais assinaram, em 27 de dezembro de 1872, termo para assentamento de trilhos nas freguesias de Santo Antônio e da Sé “[...] desde que os dois vales entre Nazareth e o Barbalho e entre o Carmo e a Ladeira da Baixa dos Sapateiros deixem de ser um embaraço ao curso da mesma linha pela grande diferença de nível”.²³

.....
21 SANTOS, 1959.

22 LEAL, 2000, p. 46-47.

23 COELBA, T.16.4.22. Documento assinado pelos irmãos Ariani e por Francisco Rebello, de 22 jul. 1872.

Ou seja, mesmo que não tenhamos encontrado os projetos dos dois arcos outrora existentes, ligando Nazareth ao Barbalho, provavelmente ambos os viadutos, o de Weyll e o da Trilhos Centrais, foram conhecidos como “3º Arco”.

Os três arcos, ainda com sua forma característica aparente, serviram à cidade por mais de 100 anos, propiciando a circulação de pessoas e veículos de naturezas diversas, tanto por cima, ligando cumeadas, quanto por baixo, pelos vales onde estavam implantados.

No século XIX, entretanto, existiam ainda outras ligações entre cumeadas que eram feitas por arcos, a exemplo das passagens sobre os rios de São Pedro, no Vale do Canela, e das Pedras, na Avenida Centenário, concluídas para a viabilização de uma via que unisse o Bom Gosto do Canela – atual Rua João das Botas – ao Campo Santo, um dos cemitérios que haviam sido criados na cidade após os enterramentos serem proibidos nas igrejas.²⁴

Ambos os arcos – sobre o Rio São Pedro e o Rio das Pedras – foram substituídos quando o tráfego foi estabelecido no Vale do Canela e na Avenida Centenário,²⁵ e como nesta época já se dominava o uso do concreto armado, esses arcos, que eram pouco conhecidos pela maioria da população, já que a circulação era só por cima dos mesmos, foram demolidos.

24 FALLA do Presidente de Província do ano de 1869D.

25 O viaduto, hoje existente, da Avenida Centenário foi construído em 1949.

Como já informado, o 2º Arco foi demolido, mas isso ocorreu apenas na primeira gestão do então prefeito Antônio Carlos Magalhães (1967-1970), após a construção do Viaduto Marechal Mascarenhas de Moraes. A demolição foi necessária porque a Avenida Garibaldi, que passa sob esse novo viaduto, já surgiu com três pistas em cada sentido e um canteiro central, daí a extensão do viaduto novo ser muito maior do que a do arco, o que requereu, inclusive, cortes no terreno para alargamento do vale.

Já o 3º Arco, demolido na mesma época, foi implodido, com o auxílio de explosivos, na manhã do dia 16 de julho de 1967, em decorrência da mesma grande reforma urbanística responsável pela demolição do 2º Arco. No caso, a demolição era necessária porque o projeto urbanístico elaborado para a área previa o alargamento do trecho da J. J. Seabra que passava sob ele. Hoje, vê-se que, por baixo do viaduto que substituiu o 3º Arco, passam duas pistas em cada sentido, separadas por um canteiro central. Por cima, há uma pista com mão dupla.

A implosão do 3º Arco deu-se conforme noticiado no jornal *A Tarde* do dia 17 de julho de 1967:

A Prefeitura já havia construído por cima, sobre base de concreto, o novo arco em forma moderna e com largura de 10,30m, permitindo a passagem de dois veículos e ainda para pedestres. A demolição do velho arco foi feita com 45 quilos de dinamite, colocados em 50 furos

direcionais, em trabalho orientado pelo engenheiro espanhol Manuel Garcia, um dos maiores especialistas do mundo no assunto.

Hoje, às 5 horas, já com o material demolido completamente retirado, foi entregue ao tráfego o novo arco, nas suas novas dimensões, causando um grande desafogo ao trânsito. A parte superior do arco, que liga a Ladeira do Hospital Santa Isabel ao Brabalho [sic], ainda ficará interdita por alguns dias esperando o que os engenheiros chamam de ‘cura do concreto’.²⁶

Percebe-se, pela nota anterior, que, apesar de ter sido construído um viaduto com “forma moderna” (Figura 12), o termo “arco” continuou a ser usado para designá-lo. Mais uma razão para crermos que a segunda versão de viaduto, com estrutura arqueada em sua parte inferior, que existiu no local até ser demolida, em 1967, tivesse herdado o nome da versão que lhe havia precedido: “3º Arco”.

A ampliação da pista superior, do novo viaduto, ocorreu pouco antes, conforme noticiado no jornal *A Tarde* de 23 de maio de 1967, que informava acerca do impedimento do trânsito no local para esse fim.

Os projetos dos arcos não foram encontrados nos arquivos consultados, assim como imagem alguma antiga do 1º Arco. As poucas imagens do 2º e do 3º Arcos, entretanto,

.....
26 ENTREGUE ao tráfego o novo arco da Baixa dos Sapateiros. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 17 jul. 1967.

dão-nos a impressão que eles eram de alvenaria de pedra argamassada, como esperado.



Figura 12 – Viaduto da Ladeira do Arco

Apesar de, sobre o 1º Arco, passar um trecho de grande circulação diária, visto que conecta a Avenida Leovigildo Filgueiras à Avenida Garibaldi, através da Rua Padre Domingos de Brito, muita gente que por ali passa, rotineiramente, para levar seus filhos em colégios bastante conhecidos, tradicionais na cidade, situados no bairro do Garcia, igualmente, nem sabe da sua existência.

Os três arcos foram erguidos, pois, no século XIX, para resolver os problemas de circulação na cidade, decorrentes da topografia acidentada de Salvador e conseguiram,

a contento, atingir os objetivos esperados. Posteriormente, para resolver novos problemas, surgidos com o desenvolvimento da cidade e com a proliferação de veículos automotores, dois deles tiveram que ser substituídos pelos já citados viadutos. O outro terminou apenas sendo alargado, visto que não houve mais necessidade de circulação de veículos sob ele, tendo a via inferior, por onde passara o bonde a vapor para o Rio Vermelho e para o Campo Santo, sido abandonada.

Diversos viadutos e pontes, com formas variadas e construídos com materiais diferentes, também existiram na cidade, assim como outros foram projetados, mas não chegaram a ser executados. Citaremos alguns, para perpetuar a sua memória e demonstrar a sua importância na evolução da malha viária soteropolitana, no capítulo referente às modificações urbanas por conta dos bondes, visto que foram idealizados pelas empresas de transporte para viabilizar determinadas linhas.

Tipos de veículos

Dentre os fatores que contribuíram para a existência de muitos tipos de bondes no Brasil, temos:

- a. os fabricantes – alemães, americanos, ingleses¹ ou brasileiros;
- b. a adoção de bitolas diferentes (embora a mais comum fosse a bitola internacional, de 1,435 m);²
- c. o número de pessoas a ser transportado de uma só vez, em condições normais – bondes para 9, 16, 20, 27, 33, 43, 50, 55 e 100 pessoas;³
- d. a função – para a circulação normal de pessoas, para eventos, para transporte (de doentes, de mortos, de mercadorias diversas);

.....
1 Em Porto Alegre, por exemplo, local em que a empresa que implantou os bondes era inglesa, circularam, a princípio, bondes de dois andares, mas estes não se mostraram adequados, por causa da topografia local e das ruas estreitas. O andar superior dos mesmos foi eliminado no ano seguinte à sua implantação.

2 As bitolas eram definidas pelo governo, conforme pode ser verificado, por exemplo, nas *Leis e contratos referentes às companhias Linha Circular e Trilhos Centraes*, de 1927. COELBA, T.16.6.35

3 Há relatos de determinados tipos de bondes, às vezes, transitarem com cerca de 170 passageiros em horários de pico, quando a capacidade total do veículo deveria ser de 100. Fotos clássicas retratando isso, como as que fez Pierre Verger, mostram os bondes lotados, inclusive nos estribos (ver Figura C no Caderno de Imagens). VERGER, Pierre. *Retratos da Bahia*. Salvador: Corrupio, 2002.

- e. o clima – bondes abertos, bondes fechados;
- f. a topografia do local – determinava, por exemplo, o tamanho do bonde mais adequado para subir ladeiras ou para circular por ruas tortuosas e estreitas;
- g. o sistema de tração – animal, a vapor, elétrica;
- h. o perfil socioeconômico do usuário.

Definidos os tipos de veículos a serem adotados, para que as linhas funcionassem adequadamente, eram necessários alguns carros de serviço. Tais carros, que existiam desde a época da tração animal, conforme indicam os documentos, serviam para fazer a manutenção dos trilhos, transportar equipamentos para consertos veículos que estivessem quebrados ao longo dos percursos ou para conserto da rede elétrica – a partir dos últimos anos do século XIX. Esses carros, que tinham modelos variados, a depender dos equipamentos que precisassem transportar, embora pertencessem às próprias companhias de bondes, não necessariamente andavam sobre trilhos. A torre ou carro socorro, por exemplo, era um carro de serviço que servia para consertar falhas nos fios que conduziam eletricidade para os bondes. Tinha a capacidade para carregar operários e equipamentos necessários para a manutenção da linha (Figuras 13, 14 e 15).



Figuras 13 e 14 – Carros para manutenção, junto às instalações do Barracão de Roma



Figura 15 – Carro-socorro, que não necessita de trilhos – Tração animal



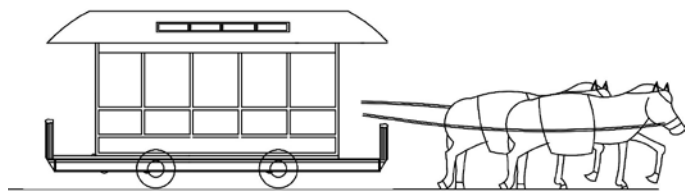
Figura 16 – Bonde-areeiro, pertencente ao acervo do Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla, São Paulo

O bonde-areeiro (bonde de areia) era outro tipo de carro de serviço: era um carro reboque que, esporadicamente, circulava pelas linhas onde houvesse ladeiras, puxado por outro bonde, jogando areia nos trilhos, especialmente em dias de chuva.⁴

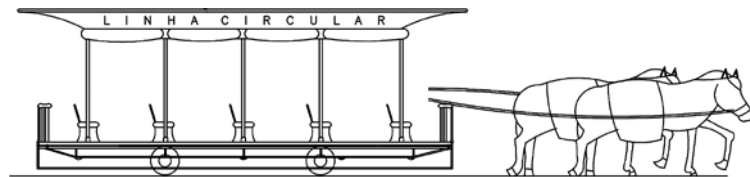
Todos os bondes possuíam um pequeno depósito de areia, cujo conteúdo era espalhado por um dispositivo acionado pelos motorneiros para aumentar o atrito das rodas dos bondes com os trilhos, mas, de tempos em tempo, a circulação do bonde-areeiro era necessária. Como não foi possível encontrar foto alguma de um desses veículos que tivesse circulado aqui em Salvador, apresentamos foto de um exemplar que circulou em São Paulo (Figura 16).

Quanto aos demais tipos de bondes que existiram em Salvador, mencionaremos alguns, ilustrando sempre que possível (Figura 17), classificando-os por grupos.

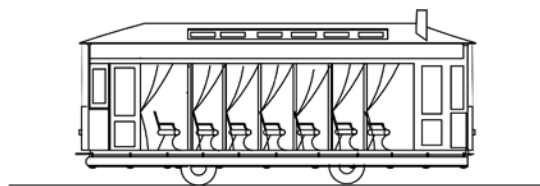
⁴ Houve ocasiões em que, como forma de protesto, os estudantes passavam, deliberadamente, sebo em alguns trilhos (LEAL, 2002), ou os meninos faziam isso como brincadeira (SAMPAIO, 2005), de modo que os veículos também não conseguiam se deslocar.



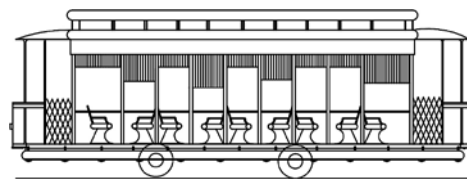
VISTA LATERAL
(FINAL DO SÉCULO XIX, APÓS 1869)



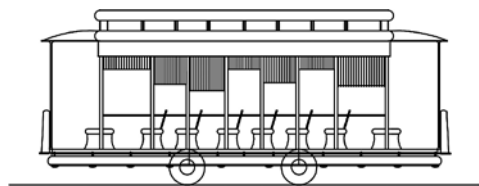
VISTA LATERAL
(1886 a 1889)



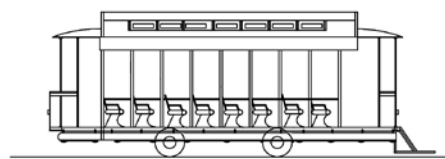
VISTA LATERAL
(1896)



VISTA LATERAL
(INÍCIO SÉCULO XX)

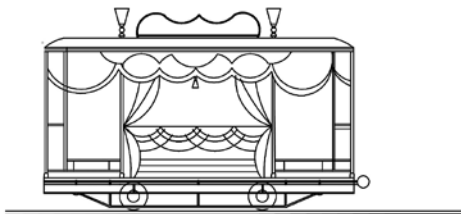


VISTA LATERAL
(1905 a 1912)



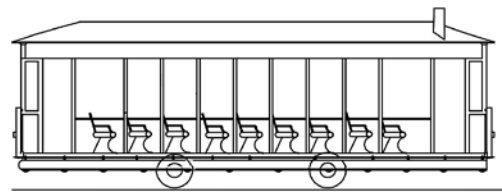
VISTA LATERAL
(ANO 1910)

Figura 17 – Desenhos esquemáticos, ilustrativos, sem escala, de alguns tipos de bondes

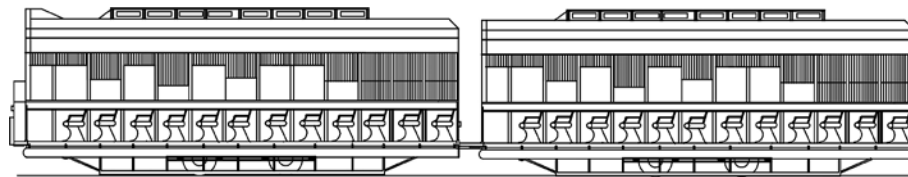


VISTA LATERAL
(SÉCULO XX, ANTES DE 1930)

BONDE FUNERÁRIO



VISTA LATERAL
(ANO 1958)



VISTA LATERAL
(1951)

Bondes abertos e fechados

Algumas zonas menos favorecidas economicamente nunca chegaram a ter vagões fechados, ou tinham muito poucos, sendo os bondes, em sua grande maioria, abertos. Esse foi o caso das linhas da Cidade Baixa, por exemplo: um antigo usuário, morador do Bonfim, lembra-se perfeitamente de que os bondes da Cidade Alta eram os mais sofisticados e que se falava, na época, que eram os melhores veículos do Brasil. Na Cidade Alta, circulavam tanto bondes abertos quanto fechados,⁵ sendo que esses últimos foram, primeiramente, implantados em linhas da Vitória e dos Barris, zonas onde havia as casas das pessoas mais ricas.

Na Cidade Baixa, o mesmo usuário diz que só funcionaram dois únicos bondes fechados similares aos da Cidade Alta, com bancos de madeira, que tinham sido construídos nos barracões da Graça. Tais bondes teriam circulado com os números 651 e 652.

A descrição feita neste capítulo, inclusive, não é completa, mas, de maneira geral, abrangerá os tipos que, em algum momento, circularam por Salvador e cujo registro encontramos documentado por meio de fotos, notícias de jornais ou livros ou, eventualmente, na memória de usuários do serviço. Infelizmente, de alguns veículos, como os usados pelo corpo de bombeiros,⁶ ou dos que foram citados para

5 Ver Figura D no Caderno de Imagens deste livro.

6 Intendência. Processos. CLC. 1890-1926, cx. 1. doc. de 23 mar. 1912. Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura.

transporte de carne verde ou para transporte de capim, não conseguimos encontrar imagem alguma. Vimos fotos de bondes específicos para transporte de carne em outras cidades, mas nenhuma referente a Salvador.

Havia ainda, em outros locais, bondes para o transporte de lixo, bondes basculantes e bondes irrigadeiras,⁷ mas também não achamos informação alguma a respeito da existência desses tipos de veículos em Salvador.

No primeiro relatório feito pelo gerente da Companhia de Ferro Carril Transportes Urbanos – Empresa dos Transportes Urbanos, Transportes Urbanos ou Trilhos Urbanos, como às vezes a ela se referiam –, correspondente aos seis primeiros meses de funcionamento da linha de bondes a burro implantada na Cidade Alta, percebe-se que a empresa começou a funcionar com dois carros apenas, em 18 de dezembro de 1869, e só ampliou a quantidade de veículos em maio do ano seguinte. O material fixo veio da Inglaterra e o rodante dos Estados Unidos, sendo iguais aos usados pela empresa carioca Botanical Garden.⁸

Os primeiros carros comprados pela Transportes Urbanos, abertos, tinham capacidade para 40 pessoas e eram puxados por quatro animais. Porém, depois, foram encomendados

7 STIEL, 1984.

8 APEB. Maço 4998-1. Relatório de Antônio de Lacerda, de 30 de junho de 1870. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

carros menores, para 20 pessoas e dois animais, pois verificou-se que carros muito grandes não eram adequados para o trecho Largo do Teatro – São Bento, que apresentava ladeiras. Em abril de 1870, chegaram mais cinco carros e outros quatro já tinham sido encomendados. Os veículos maiores foram vendidos para a Veículos Econômicos, pois, na Cidade Baixa, onde a empresa operava, não havia ladeiras, o que facilitava a sua circulação.⁹

Em 1885, os bondes abertos, com 5 bancos, tinham a capacidade para 33 passageiros: 25 sentados (5 por banco) e mais 4 em cada plataforma; já os fechados pequenos, 14 passageiros dentro e 6 na plataforma (20 ao todo). Quanto aos grandes fechados, não há registro da quantidade máxima nessa época.¹⁰

Em 1898, a Trilhos Centrais tinha 56 veículos, a saber: 29 *bonds* abertos, 6 *bonds* fechados, 3 *bonds* bagageiros, 3 *bonds* mortuários, 10 *trollys* – troles ou *trolleys* – para condução de carne verde, 1 *trolly* para condução de mobília, 2 *trollys* para condução de capim e 2 para o trabalho de linha.¹¹

Nota-se, pela descrição acima – de um período em que a tração usada pela companhia era a animal –, que já se tinha alguns vagões muito específicos, como os para condução de cadáveres, de mobília e de capim, assim como para eventuais consertos nas linhas.

9 APEB. Maço 4998-1. Relatório de Lacerda, 30 jun. 1870.

10 SAMPAIO, 2005.

11 COELBA. T.16.5.13. Relatório da Companhia Trilhos Centrais.

Já no caso dos bondes movidos a eletricidade, os carros abertos, com bancos de madeira e estribos basculantes, também foram os primeiros a circular, pois eram mais simples e mais baratos. Vale a pena lembrar que eram também mais frescos, o que era importante em uma cidade com clima quente. Esses carros abertos tinham maior capacidade de lotação, por causa dos estribos ao longo do seu comprimento, nos dois lados, ao invés do fechamento lateral e, sobre os estribos, viajavam inúmeros homens, literalmente pendurados, os “pingentes”.

O exemplar de bonde aberto, exposto à visitação no Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB), em Belo Horizonte, é, aparentemente, semelhante a alguns que aqui existiam (Figura 18), conforme opinião de antigos usuários de Salvador e por meio da análise de imagens de época. Foi fabricado pela General Electric, nos Estados Unidos, no início do século. O exemplar deixa-nos ver as cortinas de lona, que serviam para evitar a entrada de sol, vento e chuva; os estribos, que podiam ser levantados e fixados com correntes e presilhas, quando não fosse conveniente tê-los em funcionamento; os bancos de madeira, cujos encostos giravam conforme a posição desejada, conforme o sentido do deslocamento do veículo; e os salva-vidas, peças retráteis que existiam nas duas extremidades, para serem usadas alternadamente, conforme a direção do deslocamento do veículo, sendo acionadas pelo condutor.¹² Enquanto um salva-vidas funcionava na frente do bonde, para evitar que

12 VASCONCELOS, 2010.

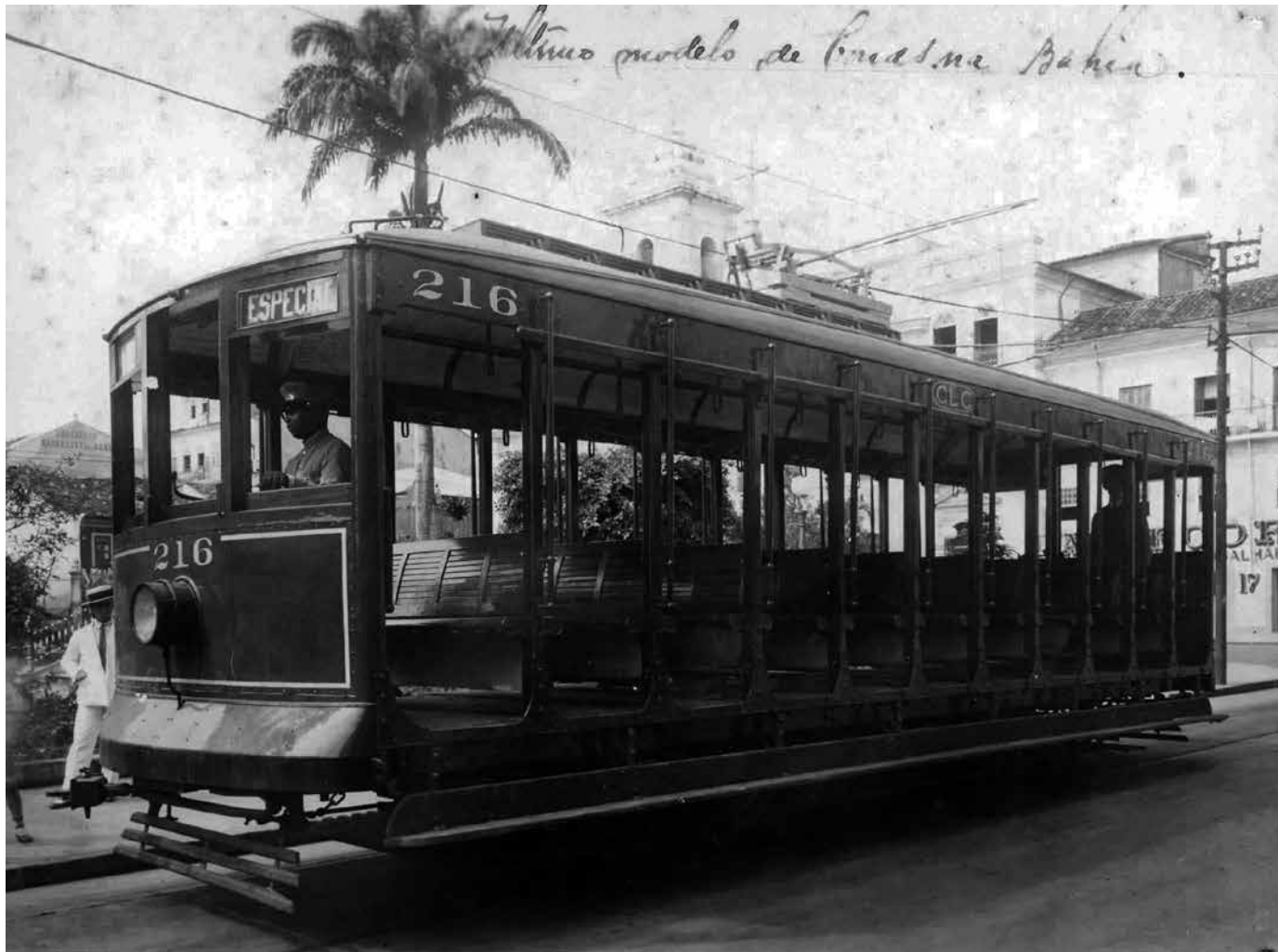


Figura 18 – Bonde aberto, do último modelo que circulou em Salvador, no Terreiro de Jesus

as pessoas morressem esmagadas e caíssem – ou se jogassem! – nos trilhos, o outro, na parte traseira, ficava recolhido (Figura 19).

Na década de 1940, foi desenvolvido, nos barracões da Graça, um bonde com estribo lateral duplo do lado direito, e dois veículos foram colocados em circulação na cidade, mas sem sucesso: a sobrecarga eventual dos estribos soltava o arco da catenária, ou seja, o fluxo de energia era cortado e o funcionamento do bonde era interrompido.¹³

O acesso aos bondes abertos, subindo nos estribos ao longo de toda a sua extensão, normalmente era feito segurando-se em alguma das hastes fixas à estrutura dos veículos. Era comum homens subirem (“pongarem”) e descerem (“despongarem”) com o bonde em movimento, valendo-se dessa possibilidade – ou mesmo “paraquedarem”.¹⁴

Era, inclusive, costume de alguns homens e adolescentes fazer isso, de modo a fugir da cobrança dos bilhetes, às vezes fazendo todo o percurso subindo e descendo, como se estivesse brincando de pega-pega com o condutor. Isso acontecia desde os tempos dos bondes a burro.¹⁵

.....
13 SANTOS, Almir. *Uma breve história dos bondes em Salvador*. 13 ago. 2012. Disponível em: http://salvador2012.blogspot.com/2012/08/uma-breve-historia-dos-bondes-em_13.html?m=1. Acesso em: 24 ago. 2017.

14 O paraquedista estaria à frente do cobrador, no sentido do movimento do bonde. Saltaria, com o bonde em movimento, o cobrador “passava” e ele pongava novamente, segundo informações de antigos usuários.

15 CARVALHO, 1940.

Os primeiros bondes elétricos a transitar em Salvador foram de fabricação alemã, da Siemens & Halske. Segundo Stiel,¹⁶ vieram inicialmente 18 carros abertos, com dez bancos e capacidade para 40 passageiros sentados (Figura 20).¹⁷

Nas primeiras décadas do século XX, foram adquiridos veículos mais modernos:

[...] agora todos iguais e abertos, amarelos, com os números pretos, com capacidade cada para 50 passageiros, surgindo logo a seguir os bondes fechados de 46 passageiros sentados, que o povo apelidou de ‘Sossega Leão’, em alusão ao samba de sucesso do compositor baiano Assis Valente, ‘Camisa Listrada’.¹⁸

Os bondes fechados possuíam cabines com portas nas duas extremidades, para serem usadas a depender do sentido que o bonde trafegava na linha; os bancos, que eram acolchoados, também podiam ter o seu sentido invertido quando o veículo chegava ao fim de linha, como acontecia com os bondes animáticos e com os abertos. Os vagões possuíam cortinas, para minorar o calor e evitar a entrada de chuva. Havia ainda campainha para solicitar a parada e letreiro indicativo da linha, na frente, como também ocorria nos bondes abertos.

.....
16 STIEL, 1984.

17 Ver também Figura E no Caderno de Imagens deste livro.

18 MATTOS, Florisvaldo. *Texto inédito sobre a Academia dos Rebeldes*. [S. l. : s. n.], [2019]. No prelo.



Na imagem do veículo, notar cortinas, bancos, propagandas e hastes usadas para as pessoas se apoiarem ao subir ou descer e para os “pingentes”. Nas imagens dos detalhes, da esquerda para a direita, observar corrente para fixação do estribo, estribo (aberto e fechado) e salva-vidas. Veículo exposto à visitação no MHAB, em Belo Horizonte.

Figura 19 – Bonde elétrico aberto semelhante a alguns que existiram em Salvador no início do século XX



Figura 20 – Um dos primeiros bondes elétricos que circularam em Salvador, da Siemens & Halske

Bonde-salão

O bonde-salão era um veículo chique, destinado a eventos oficiais ou privados ou a passeios fretados por turistas, pelos diversos ramais.¹⁹ Começou a circular em 1911, já usando o sistema de tração elétrica. Podia também ser alugado para casamentos e festas. Carvalho²⁰ cita o lindo bonde-salão dos Guinle como uma “casa aubulante, envernizada a capricho, dividida em trez lancez: o salão, o gabinete, a varanda”.

Há registro, em documentos e jornais de época, de diversos eventos oficiais para os quais os bondes-salão foram usados, como, por exemplo, na inauguração de linhas ou visitas de personalidades à cidade, assim como o retorno de pessoas de destaque à cidade, como noticiado no jornal *A Tarde*, em 3 de novembro de 1913, com referência ao retorno do marechal Sotero de Menezes, ex-inspetor da região, proveniente do Rio: após ser homenageado no Cais de Cabotagem, por uma banda de música e algumas autoridades locais, o marechal subiu o Elevador e tomou o bonde-salão da Circular, acompanhado pelas referidas personalidades, dirigindo-se à sua casa, na Ladeira da Barra. “Um outro bond especial, com amigos particulares e colegas do sr. General, acompanhou o carro-salão”.²¹

.....
19 MOTORNEIROS e conductores só existem agora para o Sindicato. *A Tarde*, Salvador, p. 4, 16 dez. 1963.

20 CARVALHO, 1940, p. 27.

21 MUNDANAS e sociaes. Viajantes. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 3 nov. 1913, Caderno 1.

Bonde mortuário

Esse tipo de veículo também poderia ser chamado de carro fúnebre, carro mortuário, bonde funerário, “Leva e não traz” (Figura 21).

Segundo Hildegardes Vianna:²²

[...] havia bondes mortuários com formatos especiais, preços tabelados, conforme a classe, com o fim exclusivo de levar caixões de defunto para o cemitério. Os cheios de cortinas e sanefas, plumas e tapetes, eram para os ricos. Para os pobres, existia o franguinho d’água, quase nu de adornos, com umas modestas sanefas, que voavam quando o veículo corria nos trilhos. O bonde-misto, conduzindo ao mesmo tempo o defunto e os acompanhantes, era ainda mais modesto. Para os remediados contava-se com um, discretamente decorado, com laços e cortinas pretas que lhes davam um aspecto sinistro de morcego.

No caso de enterro de pessoas ricas, o corpo ia em um bonde e os acompanhantes iam em outro, em uma espécie de cortejo, mas havia os citados bondes-mistos, de segunda, terceira e quarta classes.

Existiam, também, bondes mortuários que faziam rotas específicas: um servia ao Hospital Santa Izabel e outro ao da Santa Casa de Misericórdia, deslocando-se em di-

.....
22 VIANNA, Hildegardes. *A Bahia já foi assim: crônicas de costumes*. Prefácio de Thales de Azevêdo. 2. ed. São Paulo: GRD; Brasília, DF: INL, 1979. p. 66.

reção tanto ao Cemitério do Campo Santo quanto ao da Baixa de Quintas. Cada um desses fazia cerca de 30 viagens por mês.²³

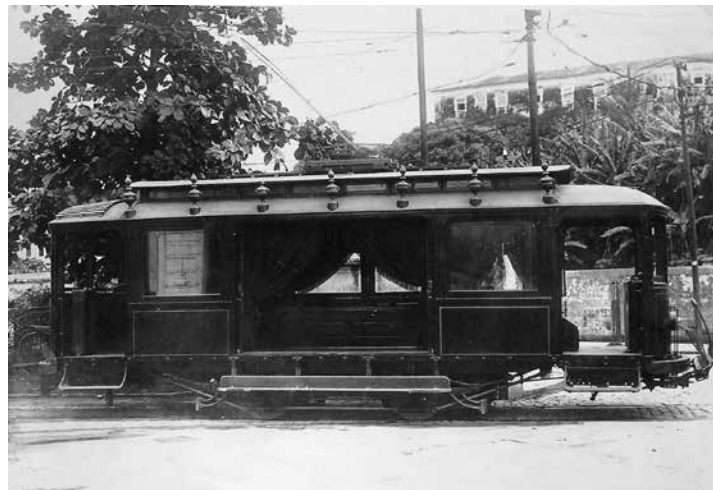


Figura 21 – Bonde mortuário, 1912

Além dessas linhas específicas e do transporte de cadáveres de indigentes, que era feito de graça, do Asylo da Mendicidade para o Cemitério da Quinta dos Lázaros,²⁴ no início do século XX, havia a possibilidade de os bondes pegarem os caixões nas residências e conduzi-los aos cemitérios. Podem-se encontrar referências a seu funcionamento nos

23 COELBA. T.S.1.284, de 3 de outubro de 1929, referente a um sinistro ocorrido com o bonde mortuário nº 8, em 29 nov. 1924.

24 Arquivo Público Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926.

obituários de jornais da época, como o da senhora Macaria Cardoso da Cunha, noticiado no jornal *A Tarde*, em 8 de outubro de 1913: “O seu enterramento realizou-se no cemitério da Quinta dos Lazaros, sahindo o féretro da residência de seu filho, à rua de S. Pedro n.8, em bonde mortuário de 1ª classe”.²⁵

No entanto, se o velório fosse em casa e o padre tivesse demorado para encomendar a alma, o bonde que deveria transportar o defunto tinha que ficar aguardando em algum desvio próximo, para evitar atrapalhar o trânsito.²⁶

Os carros-fúnebres desapareceram após o “Quebra-bondes” de 1930, provavelmente em 1936, pois a Companhia Circular decidiu desmanchá-los, assim como fez com as pranchas e alguns bagageiros, de modo que, na época, conforme registro, a frota passou a contar apenas com 222 bondes, incluindo quatro pranchas para transporte de materiais de construção e mudanças.²⁷

Apesar das descrições anteriores referirem-se a bondes movidos a eletricidade, pelo menos a Trilhos Centrais tinha alguns bondes a burro, em 1898, destinados a conduzir corpos, e sabe-se que, desde o período das gôndolas, esse tipo de transporte já existia na cidade.

25 MUNDANAS e sociaes. Fallecimentos. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 8 out. 1913. Caderno 1.

26 VIANNA, 1979.

27 ERAM os dois últimos bondes. *A Tarde*, Salvador, p. 2, 7 nov. 1961.

Bonde-sanitário (bonde assistência)

Quando o hospital de isolamento para moléstias infectocontagiosas – febre amarela, varíola, cólera, dentre outras – foi criado, no Alto de Monte Serrat, os doentes eram para lá transportados, dos diversos pontos da cidade, em veículos puxados a animais, trafegando em vias péssimas. Isso agravava sua condição de saúde, pois o referido hospital ficava na península de Itapagipe, muito distante do centro da cidade.²⁸

Posteriormente, foi criada uma linha de bonde, com 1.028 m de extensão, pela qual trafegavam veículos comuns, porém de uso exclusivo dos “variolosos”. Essa linha ligava o Largo da Boa Viagem ao Hospital Monte Serrat.²⁹

Os doentes, que frequentemente chegavam por via marítima e aportavam nas imediações do Forte de Monte Serrat, eram então conduzidos por escravos, a qualquer hora do dia, ladeira acima, até chegar ao hospital, sendo que as vias de circulação eram péssimas.

Os caminhos para a casa do Alto eram de difícil acesso, pelas condições do terreno cheios de buracos, destruídos pelas chuvas torrenciais e com uma vegetação alta. Muito

.....
28 FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lorenzo. *Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)*. 2010. Dissertação (Mestrado em Ensino, Filosofia e História das Ciências) – Universidade Federal da Bahia e Universidade Estadual de Feira de Santana, Salvador/Feira de Santana, 2010. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/15968>. Acesso em: 24 jan. 2018.

29 LEAL, 2002.

distante, escuro, devido à falta de iluminação pública, as águas das enxurradas carregavam as pedras, deixando os caminhos com grandes declives e perigosos para quem transportava os pacientes em padiolas ou cadeira de arruar.³⁰

Por todas essas condições, o deslocamento era péssimo: para os doentes, pelo sacolejar e risco de acidentes; para os escravos, pelo peso que carregavam, riscos de cair, por andarem descalços ou pela possibilidade de contaminação. Para minorar os problemas existentes, que se agravavam na época das epidemias que assolavam a cidade, surgiu, então, a ideia de implantar um bonde-sanitário, que transportaria todas as pessoas que precisassem ser isoladas, levando-as das diversas regiões da cidade para os hospitais de isolamento de Monte Serrat e de São Lázaro.

Executado nos Estados Unidos, o bonde-sanitário foi projetado por Júlio Brandão, gerente das companhias Linha Circular e Trilhos Centrais no início do século XX (Figuras 22 e 23):

[...] luxuoso bonde enfermaria motor, com quatro leitos, local para ambulância de urgência e compartimento para enfermeiro [...] com uma estrutura toda em aço, com ventiladores internos, os quais não coíbiam o intenso calor no período de sol forte. Esse fato causava agravamento no estado de saúde dos doentes, durante a longa viagem pela estrada do Retiro, percorrendo a calçada até chegar ao Mont-Serrat.³¹

.....
30 FIGUEIREDO, 2010, p. 41.

31 Ibid., p. 88.

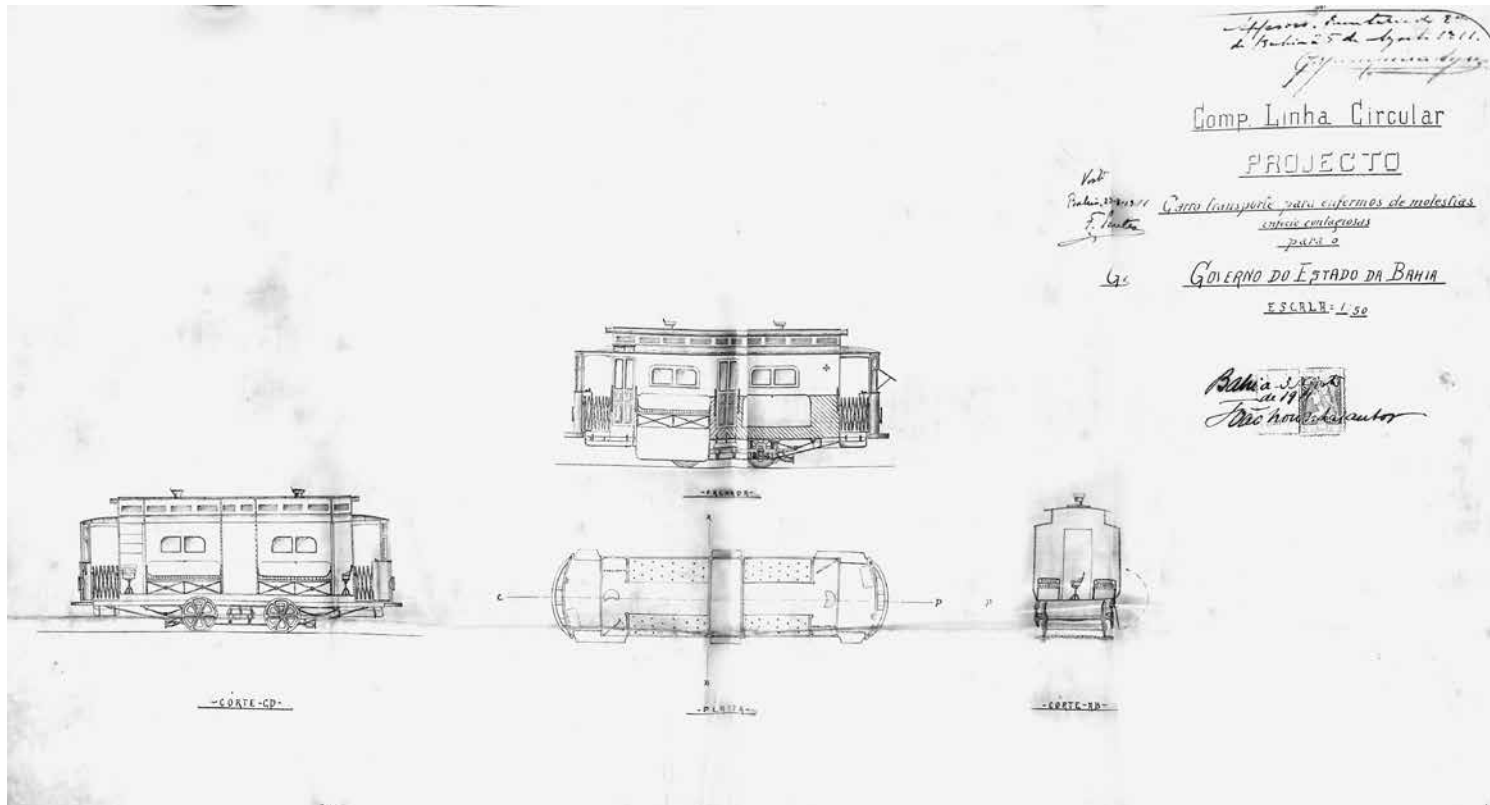


Figura 22 – Projeto do bonde-sanitário

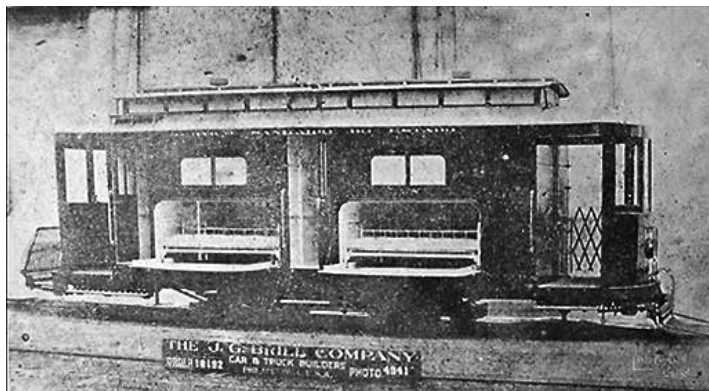


Figura 23 – Bonde-sanitário

O bonde era propriedade exclusiva do Estado e tinha bitola compatível para poder circular por todas as linhas, com autorização das diversas companhias por elas responsáveis,³² sem que fosse necessário pagar por isso. Houve discussão sobre o assunto, mas, após o Estado assentar os trilhos ligando a linha da Light and Power com outra existente no bairro da Calçada, o bonde funcionou.³³

Troles (*trolleys*) e pranchas

O transporte de materiais de construção diversos sempre foi difícil em Salvador, por causa da topografia acidentada

32 COELBA. T.5.1.231. Bondes: serviços. Acordo (Governo/ Trilhos Centrais/*Bahia Tramway*) para remoção de doentes do Hospital Monte Serrat. 1911.

33 FIGUEIREDO, 2010.

da cidade, o que já foi mencionado. Para minorar o problema, havia veículos especiais que se deslocavam sobre trilhos para executar o serviço: troles e pranchas. Ambos foram usados tanto na versão com tração animal, quanto na versão com tração elétrica.

Segundo as informações encontradas, os troles seguiam horário pré-fixado, sendo usados para transportar bagagem faturada, pertencentes a vários donos, em quantidade grande para um carregador, porém pouca para uma carroça.³⁴ Em Santo Amaro, por exemplo, eles circulavam transportando cargas e bagagens entre o porto – no Rio Subaé –, a estação ferroviária e a cidade. Em Salvador, era comum vê-los circular na zona do Comércio, na Cidade Baixa, no trajeto entre o porto – na Baía de Todos os Santos –, a estação ferroviária e inúmeros armazéns e trapiches.

Encontramos fotografias de veículos identificados como troles que circularam nas cidades de Santo Amaro da Purificação (tração animal) e de São Paulo (tração elétrica). Nas imagens, pode-se perceber que os mesmos consistiam, praticamente, em lastros de madeira acoplados a rodas, sobre os quais eram dispostas as cargas.

Como não achamos imagens específicas dos mesmos tiradas em Salvador, apresentamos uma reprodução de fotografia tirada em Santo Amaro, na Bahia, mostrando exemplar que por lá circulou até finais da década de 1950 (Figura 24), e um desenho imaginando como seria um dos troles que

34 VIANNA, 1979.



Figura 24 – Trole

circulava pelas linhas da Conceição da Praia (Figura 25), feito com base em foto de similar, que circulou em São Paulo.³⁵

De acordo com Hildegardes Vianna,³⁶ as pranchas funcionavam como os caminhões, carregando para onde se dessejasse materiais de construção – areia, barro, lenha, paralelepípedos, mourões, pedras³⁷ etc. – e outros objetos pesados pertencentes a um único dono, mediante pagamento. Como são citados materiais que não poderiam ser transportados simplesmente apoiados em um lastro de madeira, para não correrem o risco de cair, acreditamos que, normalmente, a diferença principal entre os veículos deveria ser que as pranchas deveriam apresentar laterais. Talvez, removíveis.

Em Salvador, há registro, em romances e crônicas, do uso de pranchas no transporte de xaréus, de Amaralina – final da linha dos bondes na direção norte da cidade – para serem vendidos no centro da cidade, de manhã bem cedo,³⁸

.....
35 PILAGALLO, Oscar. *A indústria: fábricas de chaminés de barro*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012a. (Coleção Folha Fotos Antigas do Brasil, v. 10).

36 VIANNA, 1979.

37 Um documento datado de 31 de dezembro de 1925, existente no Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo (Intendência. Processos. CLC. 1890-1926. Caixa 1), menciona explicitamente valores a serem pagos pela Indentência à Companhia Linha Circular de Carris da Bahia (CLC) pelo aluguel de carros para o transporte de pedras, areia e carvão e também pelo aluguel de pranchas. Infere-se, pois, que o transporte desses materiais podia ser feito em tipos diversos de veículos.

38 AMADO, Jorge. *Bahia de Todos os Santos: guia das ruas e dos mistérios da cidade do Salvador*. 19. ed. São Paulo: Martins, 1970; LOPES, Licídio.



Figura 25 – Trole na linha na frente da Igreja da Conceição da Praia

assim como o registro em documentos das “linhas mortas” – ou “desvios mortos” –, previstas exclusivamente para o transporte de cargas, do porto da cidade ou da estação ferroviária para depósitos e trapiches situados na área comercial, na Cidade Baixa, e vice-versa, no qual citam especificamente pranchas. A Companhia de Carros Elétricos da Bahia (CCE) é que operava tais linhas, fazendo a entrega das cargas.³⁹

Também existiam alguns ramais particulares, na época dos bondes elétricos, que consistiam em linhas específicas que usavam pranchas, para distribuição pela cidade, de pedras extraídas de pedreiras diversas existentes na periferia: as pedreiras do Calafate, de Amaralina, da Fonte do Boi (Figuras 26 e 27), da Barros Reis e do Retiro.⁴⁰ As companhias de bondes também disponibilizavam pranchas para aluguel, para transporte de entulho e de paralelepípedos, esses últimos usados para calçamento da cidade, como alguns documentos comprovam.⁴¹

.....
O Rio Vermelho e suas tradições: memórias de Licídio Lopes. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1984; VIANNA, 1979.

39 COELBA. T.22.4.013, de 24 de maio de 1899. Mercadorias: transporte de fumo. Estação da Calçada – trapiches.

40 COELBA. T.5.4.325. Bondes: linhas – reconstrução. Contrato CLC/Empreiteiro Mário Belens Pinto. Reconstrução trecho Praça Castro Alves – Praça 13 de Maio. 14 nov. 1935; COELBA, T.5.4.327. Prestação de serviço. CLC/Vicente Kevergant. Execução de serviço na sua pedreira, no Retiro. Contrato. 5 out. 1938.

41 Intendência. Processos. CLC. 1890-1929, Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Doc. de 23 nov. 1918; de 6 jul. 1912; de 30 abr. 1913; de 31 maio 1913, dentre outros.

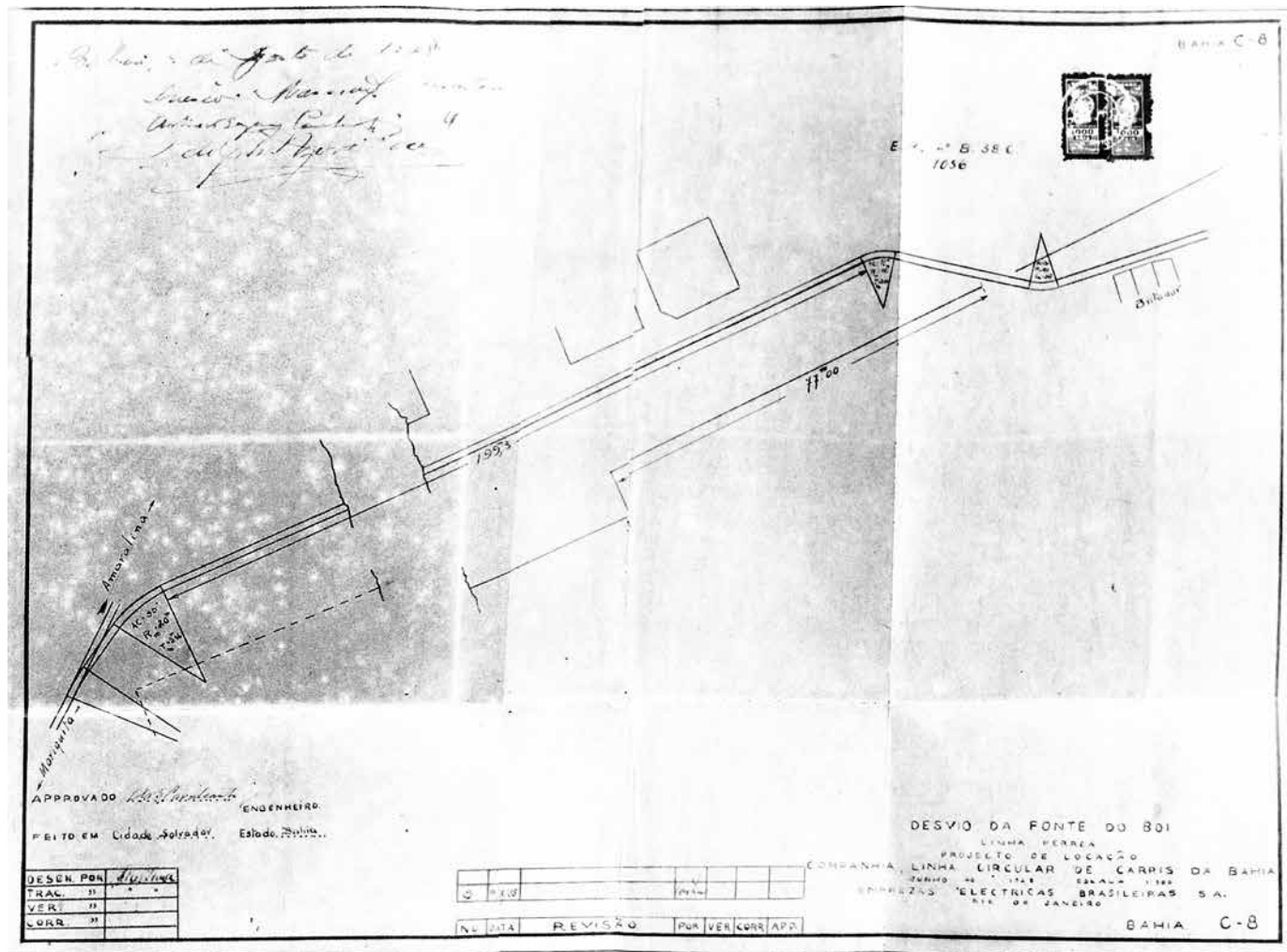


Figura 26 – Projeto do ramal da pedra de Amaralina (Rua Fonte do Boi)



Figura 27 – Trilhos da pedreira de Amaralina (Rua Fonte do Boi)

Outro uso comum, embora ocorresse apenas durante poucos dias ao longo de um ano, era o uso das pranchas em desfiles de Carnaval, conforme indica Cid Teixeira:

Ornamentado a capricho e equipado de confortos, a almanjarra passava indo o dia todo até onde houvesse trilhos. Sentados em cadeiras de vime, os abastados comerciantes

desta praça e as virtuosas senhoras, suas esposas, acompanhavam zelosos e felizes o divertimento de seus filhos e filhas, dos amigos e amigas de seus filhos e filhas, aderentes, convidados. Um motoneiro, também vestido a caráter, passava o dia indo ao Rio Vermelho, Nazaré, Barra. Algum contratante mais caprichoso requeria viagem até Itapagipe, via Retiro e Calçada, passando pelo Gasômetro.⁴²

Nélson Varón Cadena⁴³ informa que o uso das pranchas ornamentadas no Carnaval ocorreu somente na Bahia. Elas eram montadas nas carrocerias locadas às companhias de bondes pelos foliões, conforme a disponibilidade. Nem precisavam ter bancos ou tetos, mas ao menos algumas deveriam ter as laterais, visto que, sem esses itens para segurança dos usuários, elas não poderiam comportar 60 a 70 pessoas, além de uma banda com quatro ou cinco músicos. Apareceram em meados da década de 1910 e ainda existiam na década de 1940, nas festas do Rio Vermelho. Como as pranchas poderiam ter licença para circular por trilhos espalhados pela cidade, o funcionamento normal dos bondes eventualmente tinha que ser suspenso.⁴⁴

42 TEIXEIRA, Cid. Carnaval entre as duas guerras. In: CERQUEIRA, Nelson (org.). *Carnaval da Bahia: um registro estético*. Salvador: Omar G., 2002. p. 42-59. p. 47

43 CADENA, Nelson. Camarote nos trilhos no carnaval da Bahia: foliões no bonde. In: CADENA, Nelson. *Blog I Bahia*. Salvador, 2 mar. 2017. Disponível em: <http://blogs.ibahia.com/a/blogs/memoriasdabahia/2017/03/02/camarote-nos-trilhos-no-carnaval-da-bahia-foliões-no-bonde/>. Acesso em: 16 fev. 2019.

44 Ibid.

Jorge Amado também faz referência às pranchas:

Naquele tempo o Carnaval da Bahia era feito principalmente pelas pranchas, bondes enfeitados de flores e papel, lotados de moças fantasiadas que corriam todos os itinerários dos trilhos, levando a alegria a todas as ruas e arrastando atrás de si os autos dos rapazes elegantes. Havia prêmios para as pranchas mais animadas e as mais belas.⁴⁵

Segundo Vianna,⁴⁶ “inventaram-se as pranchas ornamentadas para o carnaval familiar. Exibiram-se riquíssimas, pelo gosto e pelo custo” (Figura 28).

Sobre o uso dos veículos no Carnaval, Leal⁴⁷ informa que os bondes bagageiros eram transformados em pranchas e conduziam orquestras e grupos de foliões, completamente decorados.

Além dos usos anteriormente citados para as pranchas, Leal⁴⁸ cita ainda pranchas de manutenção, que levavam caixas de ferramentas, grandes macacos, tambores com óleo ou graxa e operários e que serviam para consertar eventuais veículos quebrados ao longo das linhas.

.....
45 AMADO, Jorge. História do carnaval. In: COSTA, Flávio Moreira da. *Os melhores contos brasileiros de todos os tempos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2009. p. 505-508. p. 506.

46 VIANA, 1950, p. 54.

47 LEAL, 2002.

48 Ibid.

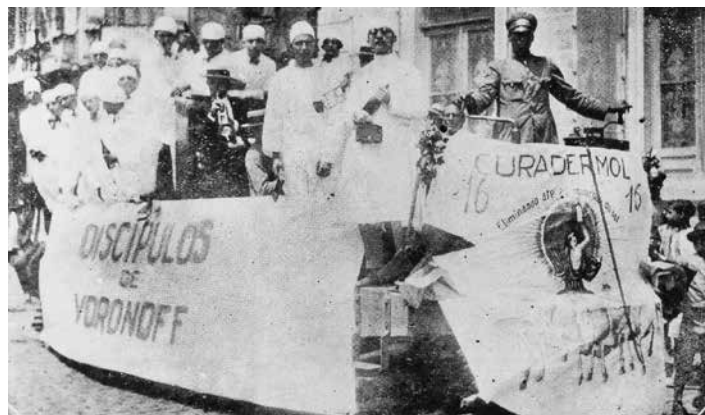


Figura 28 – Prancha ornamentada para o Carnaval

Bonde-misto (bonde-bagageiro)

Conforme contam antigos usuários, era um bonde aberto que tinha quatro a cinco bancos, um espaço central sem bancos para o transporte de cargas e mais quatro ou cinco bancos. Servia para o transporte de sacolas e balaios para feira, por exemplo. Entretanto, alguns bondes-mistos foram disponibilizados para as pessoas poderem ir à praia usando trajes de banho, em determinada época, em horários específicos, pré-determinados, aos domingos e feriados, do Terreiro ao Farol da Barra.⁴⁹

Além do já mencionado bonde-misto que era usado em enterros, nos quais iam o defunto e também as pessoas

.....
49 *A Tarde*, 11 jul. 1929 apud LEAL, 2002, p. 56.

que acompanhariam o enterro, havia outro veículo, também chamado, por vezes, de bonde-misto. Era um bonde de passageiros – aberto ou fechado – que puxava um reboque de carga e foi apelidado pelo povo de “mochila”. Consistia em uma espécie de bonde articulado, como os que eram frequentemente usados para transportar passageiros (Figura 29),⁵⁰ o que aumentava consideravelmente a sua capacidade. Porém, veículos desse tipo tinham o inconveniente de não poder subir fortes rampas.⁵¹

Leal⁵² diz que os bagageiros ou mistos é que transportavam o xaréu de Amaralina para a Rua das Flores; carne, do Retiro; ou iam para a frente do Elevador do Taboão, levando produtos da Feira das Sete Portas ou da Rampa do Mercado.

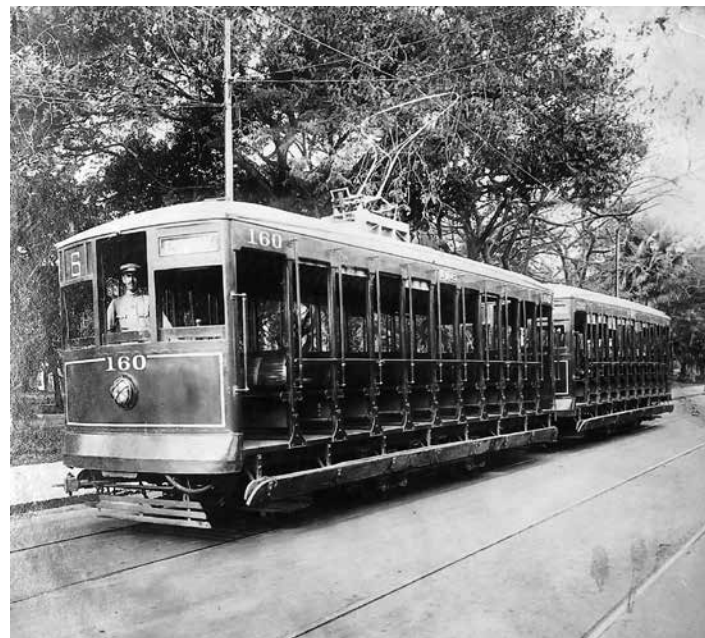


Figura 29 – Bondes articulados, vendo-se o motoneiro. Linha 6 (Graça), 1905

.....
50 Ver também Figura F no Caderno de Imagens deste livro.

51 VASCONCELOS, 2010.

52 LEAL, 2002.

Os bondes de Salvador

Como já referimos, Rafael Ariani foi o responsável por uma importante empresa de gôndolas e carros de aluguel em Salvador, a R. Ariani, criada em 1849. Ele, inclusive, montou uma fábrica desses veículos. Rafael foi tão importante para a cidade no ramo dos transportes coletivos que, no relatório do engenheiro Francisco Pereira de Aguiar, constante da Falla do Vice-Presidente de Província à Assembleia, ocorrida em 1º de março de 1873, nove anos após a sua morte, seu nome ainda era citado como sócio de Francisco de Castro Rebêlo na empresa Trilhos Centrais, porém os sócios na referida empresa eram seus filhos, Luciano e Justo. Até hoje, inclusive, Rafael Ariani recebe, erroneamente, créditos pela implantação dos bondes na cidade.

Ao longo de sua vida, Rafael trabalhou por muito tempo com seus filhos no ramo dos transportes, mas, em algumas ocasiões, também teve outros sócios. Em 1859, dez anos após suas gôndolas circularem pela primeira vez em Salvador e sua companhia ser um sucesso, ainda antes do aparecimento dos bondes, Rafael associou-se a Francisco de Castro Rebêlo, Gonçalo de Amarante Costa e Ascanio Ferraz da Motta, e juntos criaram a Companhia Posta Baiana. O Estatuto da Posta, aprovado por meio do Decreto nº 2.367, de 26 de fevereiro de 1859 – Poder Executivo Federal (PE) –,¹ determinava, dentre outros pontos, que a companhia deveria:

.....
1 Publicado no *Diário Oficial da União*, em 31 de dezembro de 1859.

[...] estabelecer em grande escala nesta Capital o serviço de conducção de pessoas e de outros objectos para qualquer dos pontos da Cidade por meio de vehiculos proprios e preços razoaveis, conforme a classe dos vehiculos e a natureza dos objectos, para o que haverá huma tabella. Outrossim se encarregará do aceio e limpeza da Cidade mediante contracto com o Governo ou com a Camara Municipal.²

O mesmo documento determinava ainda que, para que a referida companhia pudesse funcionar imediatamente, todos os veículos, oficinas e materiais necessários a pô-los em funcionamento e que pertenciam a Rafael Ariani deveriam ser comprados pela empresa recém-criada, assim como admitia a possibilidade de compra futura de outros estabelecimentos similares, se necessário. Estipulava também que, tão logo os bens de Rafael Ariani fossem adquiridos, ele e seus filhos deveriam receber ações da companhia, assim como estabelecia que eles ou pessoas por eles indicadas teriam que auxiliar no funcionamento da mesma por dois anos.

Para o adequado funcionamento do empreendimento, estava igualmente previsto no estatuto que fossem adquiridos ou construídos todos os veículos necessários, fossem

2 BRASIL. Senado Federal. Decreto nº 2.367, de 26 de fevereiro de 1859. Autorisa a incorporação, e approva os Estatutos da Companhia – Posta Bahiana. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, t. XXII, pt. II, p. 109, 31 dez. 1859. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/195455-autorisa-a-incorporauuo-e-approva-os-estatutos-da-companhia-posta-bahiana.html>. Acesso em: 5 set. 2018.

contratados os empregados, assim como compradas todas as propriedades para abrigar pessoal de escritório, veículos e animais, incluindo roças ou fazenda para plantio de alimentos e recuperação dos equinos.

Dentre os objetivos da Posta Baiana, estavam a implantação de veículos sobre trilhos (bondes!) e a condução de cadáveres aos cemitérios da cidade, que haviam sido construídos pouco tempo antes, em face à proibição dos enterramentos em igrejas. Entretanto, houve uma longa disputa, perdida pela companhia para a Santa Casa de Misericórdia, no item relativo ao transporte dos corpos, e a empresa não prosperou, como poderia ter ocorrido, de modo que Salvador sofreu um atraso de alguns anos na implantação dos transportes coletivos sobre trilhos.

Rafael faleceu em 11 de abril de 1864, mas seus filhos, Justo e Luciano, associados a Francisco Rebêlo, antigo sócio de Rafael na empresa de gôndolas e carros de aluguel, continuaram como empresários dos transportes, adotando a mesma razão social que seu pai tinha antes da criação da Posta: R. Ariani.

Foi a R. Ariani, empresa dos filhos de Ariani, que, em 1866, esteve envolvida em uma disputa com a empresa Monteiro & Carneiro pela implantação de uma linha férrea na Cidade Baixa. No entanto, de maneira truncada, Carvalho diz que Ariani explorou a companhia que levava o seu próprio nome por pouco tempo, “por isso que logo constituiu com Paulo Pereira Monteiro e Nicolau Carneiro da Rocha, uma

razão social para maior desenvolvimento dos negócios”,³ o que a história mostra que não ocorreu. Ariani era falecido, na época, como já mencionado.

Sampaio⁴ esclarece que, mesmo sem experiência alguma no ramo dos transportes urbanos, Monteiro e Carneiro ganharam da Câmara o privilégio para os irmãos Ariani, argumentando que a ideia de instalar trilhos teria sido deles, e não daquela família estrangeira que queria ter o monopólio. No entanto, nos estatutos da Posta Baiana, aprovados ainda quando Rafael estava vivo, essa solicitação já havia sido feita, o que significa que a ideia tinha surgido, efetivamente, da “família estrangeira” alguns anos antes.⁵

Pouco depois de terem vencido a disputa contra a R. Ariani, Paulo Monteiro e Nicolau Carneiro associaram-se a João Ignácio de Azevedo e criaram, ainda em 1866, a empresa Veículos Econômicos. Em abril do mesmo ano, a nova empresa instalou os “trilhos de posse” na Cidade Baixa, porém as obras foram suspensas enquanto a Veículos Econômicos tentava receber do governo isenção alfandegária.⁶

3 CARVALHO, 1940, p. 15.

4 SAMPAIO, 2005.

5 Pelos documentos lidos, nota-se que havia grande preconceito contra os Ariani, pelo fato de a família ser estrangeira, judia e bastante competente nos negócios.

6 SAMPAIO, op. cit. Quando uma companhia recebia o privilégio do governo para implantar bondes na cidade, ela tinha, normalmente, um prazo de seis meses para instalar os primeiros trilhos, sob pena de perder a concessão. Esses trilhos é que eram considerados como os “trilhos de posse”.

Em 1867, todos os bens da R. Ariani foram adquiridos pela Veículos Econômicos. Só depois disso é que as obras de assentamento de trilhos continuaram no Comércio, mas apenas em 12 de maio de 1869 um trecho da linha inicialmente proposta foi inaugurado e começou a funcionar regularmente em 28 de maio do mesmo ano, dos Coqueiros de Água de Meninos ao Bonfim.

Foi, realmente, a Veículos Econômicos a empresa pioneira na implantação dos bondes em Salvador,⁷ mas os bondes só começaram a transitar na cidade em 1869, ou seja, três anos depois da data por muitos autores citada como sendo aquela do início de sua circulação.⁸ É importante frisar que 1866 foi o ano em que a empresa recebeu a concessão e assentou apenas os primeiros trilhos. Não foi Rafael Ariani que implantou os bondes, pois, na época em que eles começaram a circular, ele já tinha morrido. A confusão feita por muitos, que atribuem a ele o feito, deve ser oriunda do fato de ele, efetivamente, ter solicitado concessão para implementar o serviço e porque a empresa de seus filhos, que permaneceu por algum tempo com a razão social “R. Ariani”, também ter tentado fazê-lo, sem sucesso, antes de ser vendida à Veículos.

7 APEB. Maço 5007. A antiga sociedade em comandita, Monteiro, Carneiro & Azevedo, teve aprovada sua conversão em Companhia Anonyma de Vehiculos Economicos, conforme dados constantes de ofício encaminhado ao presidente de província, assinado por Quirino Gomes, Fernando Cunha e José da Costa Pinto, no qual é solicitado ao governo imperial autorização para a empresa funcionar com o novo “caracter”.

8 SAES, 2007.

A primeira linha de bondes a funcionar em Salvador foi na Cidade Baixa, com carros de tração animal. Apenas o trecho final desse percurso, implantado pela Veículos Econômicos, conectando o Bonfim à Ribeira de Itapagipe, é que funcionou, por algum tempo, com veículos movidos por duas locomotivas a vapor, que se alternavam. Essas locomotivas eram apelidadas de Catita e Joli, nomes que foram gravados em suas caldeiras.⁹

Segundo Sampaio e Morrison,¹⁰ a linha a vapor ligando o Bonfim à Ribeira de Itapagipe, com cerca de 3 km de extensão, teria sido implantada em 1866 pelos irmãos Ariani, mas a implantação do primeiro bonde a vapor de Salvador deve-se, também, como já dito, à empresa Veículos Econômicos e, seguramente, ocorreu após 6 de março de 1870, visto que, no relatório apresentado à Assembleia pelo barão de São Lourenço, nessa data, é dito: “esperando a empresa poder ensaiar brevemente uma pequena locomotiva que mandara vir da Europa especialmente para aquelle fim”.¹¹ É verdade que, em 1866, Justo e Luciano Ariani tentaram, efetivamente, obter da Câmara a concessão para implantação da linha, disputando com a Veículos Econômicos, mas

9 CARVALHO, 1949.

10 SAMPAIO, 2005; MORRISON, 1989.

11 RELATORIO apresentado a Assembleia Legislativa da Bahia pelo excellentissimo senhor Barão de S. Lourenço, presidente da mesma província, em 6 de março de 1870. p. 26. Disponível em: ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m53&s=0&cv=26r=0&xywh=-146%2C-55%-2C1785%2C1259. Acesso em: 19 nov. 2018.

não conseguiram realizar seu intento, e a Veículos Econômicos só conseguiu colocar os bondes, puxados por animais, para circular em 12 de maio 1869, embora os já citados “trilhos de posse” tenham começado a ser assentados em abril de 1866.¹²

A data de inauguração do primeiro trecho a vapor da cidade não foi, pois, 12 de maio de 1869, nem tampouco seu percurso foi pela orla marítima, do Comércio ao Bonfim, como indicado por Morrison.¹³ As pequenas locomotivas, como já explicitado, funcionaram apenas no trecho ligando o Bonfim à Ribeira de Itapagipe. Stiel¹⁴ menciona essa data como sendo a da inauguração do trecho ligando a Conceição da Praia a Itapagipe, mas a informação também não confere, visto que a implantação inicial foi menor: dos Coqueiros de Água de Meninos ao Bonfim. Só depois houve ampliação nas duas extremidades da linha.

A data de 12 de maio corresponde, efetivamente, à primeira viagem efetuada por bondes a burro na cidade, exatamente no percurso que Morrison aponta como tendo sido aquele realizado por locomotivas, o que nunca aconteceu nesse trecho, que foi sempre servido por tração animal.

12 RELATORIO apresentado a Assembleia Legislativa da Bahia pelo excellentissimo senhor Barão de S. Lourenço, presidente da mesma província, em 6 de março de 1870. p. 248.

13 MORRISON, 1989.

14 STIEL, 1984.

A Falla de 1877 registra claramente que, em 1874, por questões econômicas, os bondes a vapor que iam do Bonfim a Itapagipe tiveram seu sistema de tração substituído por animais, mas, em 1877, devido à falta destes, a empresa solicitou à presidência da província autorização para retornar a utilizar as locomotivas.¹⁵

Carvalho¹⁶ indica que tais locomotivas a vapor operaram no trecho do Comércio ao Bonfim, e Cid Teixeira disse que ali teria ocorrido um acidente que fez com que a locomotiva que estava funcionando no momento fosse depredada, de modo que as duas teriam sido tiradas definitivamente de circulação.¹⁷ Só que nunca houve tração a vapor nesse trecho da Cidade Baixa, conforme mencionado na Falla de 1872. Conforme Carvalho, as locomotivas foram desativadas após um atropelo fatal que teria ocorrido na curva do Travasso, que fica no trecho entre o Bonfim e a Ribeira.

Quando começou a implantar na Cidade Baixa os bondes puxados a burro, a Companhia Veículos Econômicos pensou em substituí-los posteriormente pela tração a vapor – que foi como os bondes da empresa funcionaram no trecho Bonfim-Ribeira – quando fosse expandir o serviço, mas desistiu, pois os responsáveis pela empresa chegaram à conclusão de que, em determinadas ruas tortuosas e es-

treitas da Cidade Baixa, seria impossível para uma locomotiva puxar vários vagões, além de haver o inconveniente da fumaça.¹⁸

Só sete meses depois de inaugurado o serviço na Cidade Baixa, em 18 de dezembro de 1869, é que começou a circular na cidade uma outra linha – dessa vez, na Cidade Alta, fazendo o percurso da Vitória à Piedade. A inauguração da terceira linha a funcionar na cidade só ocorreu em 1º de junho de 1871, ligando a Barroquinha ao Largo das Sete Portas. As companhias responsáveis por tais linhas foram, respectivamente, a Veículos Econômicos, a Transportes Urbanos e a Trilhos Centrais,¹⁹ a nova empresa dos irmãos Ariani e de Francisco Rebêlo.

Em todos os três casos, os trechos inaugurados consistiam em etapas de implantação de linhas maiores, que foram concluídas posteriormente: Pedreiras-Bonfim – e depois prolongada à Ribeira de Itapagipe –, Praça do Palácio,²⁰ Barra e Barroquinha-Rio Vermelho, esta última contando ainda com os ramais da Soledade, inaugurado em 25 de maio de 1873, e da Baixa de Quintas, chegando até o matadouro no Engenho do Retiro e depois seguindo até a Calçada.

.....
18 FALLA do Presidente de Província do ano de 1887.

19 A quarta companhia a funcionar em Salvador foi a CLC, mas a viagem inaugural de seus bondes só se deu em 8 de setembro de 1888.

20 Praça Municipal ou Thomé de Souza.

.....
15 FALLA do Presidente de Província do ano de 1877.

16 CARVALHO, 1940.

17 CAVALCANTE, 2005.

Ao que tudo indica até o momento, os primeiros veículos usados na linha inicial de bondes implantada na Cidade Baixa, movida a burros, assim como na primeira linha da Cidade Alta, eram de procedência americana, fabricados pela John Stephenson Company, de Nova Iorque.²¹ O final da linha era, a princípio, nas cocheiras dos Dendezeiros,²² onde anteriormente, no tempo das gôndolas, Ariani guardava os seus animais.

Quando surgiram, os bondes a tração animal eram muito elogiados, pois eram veículos mais seguros, velozes e cômodos do que as gôndolas ou os cavalos. Os trilhos também permitiam que os veículos circulassem por ruas mais estreitas com menores riscos, já que o percurso, sendo preestabelecido, era previamente calculado para reduzir as possibilidades de acidentes, embora nem sempre fosse possível evitá-los.

Após o primeiro trecho na Cidade Baixa, do Bonfim aos Coqueiros de Água de Meninos, ficar pronto, a linha foi ampliada, sucessivamente, para a Praça do Comércio, a Conceição e, finalmente, chegou às Pedreiras, já que a concessão inicial era, como mencionado, para ligar as Pedreiras – nas proximidades do Solar do Unhão – ao Bonfim, e então a linha seguiu do Bonfim para a Ribeira de Itapagipe.

Posteriormente, os bondes, alguns animálicos e outros a vapor, espalharam-se pela cidade, e mais linhas e ramais

.....
21 MORRISON, 1989.

22 CARVALHO, 1940.

de veículos sobre trilhos foram abertos, instalados por companhias diferentes.

A primeira concessão de linha de bondes a tração animal autorizada para funcionar na Cidade Alta foi a já citada, implantada e gerida pela Companhia de Transportes Urbanos, cuja viagem inaugural aconteceu, também, em 1869, ano em que a Veículos Econômicos inaugurou o serviço de bondes na Cidade Baixa. A proposta inicial era implantar a linha em etapas:

1. da Praça do Palácio (atual Praça Thomé de Souza) à Graça;
2. da Graça ao Bosque da Barra (atual Porto da Barra);
3. do Bosque às Quintas da Barra (atual trecho nas imediações do Farol da Barra);
4. do Campo Grande à Mariquita.

No entanto, dadas as dificuldades de assentamento de trilhos por causa da morfologia irregular acentuada do terreno, as etapas de implantação dessa linha foram alteradas para:

1. Largo da Vitória à Praça Treze de Maio (Piedade), tendo a primeira viagem, como já informado, ocorrido em 18 de dezembro de 1869;²³

.....
23 Alguns autores citam 18 de dezembro de 1870 como a data inaugural do serviço de bondes a burro na Cidade Alta. Entretanto, o barão de São Lourenço, no seu relatório apresentado em 6 de março de 1870, informa que o serviço havia sido posto em funcionamento em 18 de dezembro de 1869. Logo, a primeira viagem dos bondes a burro na Cidade Alta deu-se, realmente, em 18 de dezembro de 1869 (FALLA do Presidente

2. Largo da Vitória ao Largo da Graça;
3. Praça Treze de Maio ao Largo do Teatro (Praça Castro Alves);
4. Largo do Teatro à Praça do Palácio.

A extensão da linha à povoação da Barra, descendo pelo percurso aproximado da atual Avenida Princesa Isabel até o Bosque da Barra – como era chamado o Largo do Porto da Barra – só pôde ser concluída alguns anos depois, por causa do “quase precipício”²⁴ existente, provavelmente onde hoje fica um alargamento, aproximadamente no meio da descida. As obras foram paralisadas em 1872, pela dificuldade em transpor tal “precipício”, mas, em 1876, a empresa solicitou conectar o Bosque da Barra às Quintas da Barra, ou seja, o atual Porto da Barra ao Farol, o que indica que a ligação já funcionava.

Dada a dificuldade de ajustar a topografia do local aos trilhos para que a conexão entre a Graça e a Barra fosse integralmente feita por bondes movidos a tração animal, a solução encontrada foi fazer um plano inclinado. O plano pensado era similar ao que a mesma companhia havia feito para possibilitar a descida da ladeira existente entre a Praça Thomé de Souza e a Praça Castro Alves, onde hoje

.....
de Província do ano de 1870), o que também é comprovado através do primeiro relatório de Antônio de Lacerda, gerente da Transportes Urbanos, datado de 30 de junho de 1870. APEB. Maço 4998-1.

24 SAMPAIO, 2005, p. 192.

é a Rua Chile. O sistema foi executado “[...] installando-se uma machinaria no alto da atual Barra-Avenida, para fazer descer ou subir o bonde primeiramente sobre uma prancha e depois, convenientemente preso a correntes”²⁵ (Figura 30). Em 1882, foi relatado que as pessoas que quisessem se deslocar da Graça para a Barra desciam do bonde a tração animal, entravam em um *chariot* que deslizava sobre trilhos e, ao chegar embaixo, tomavam outro bonde similar ao primeiro.²⁶ Esse plano inclinado estava inclusive sendo melhorado naquela época.

Normalmente, como a demora para o equipamento funcionar era muita, pois a empresa queria esperar sempre os veículos que se encontravam nas extremidades encherem, as pessoas frequentemente optavam por fazer o percurso a pé. Por essa razão, o sistema funcionou pouco tempo e terminou-se tendo que fazer a terraplenagem e os aterros necessários para que o veículo se deslocasse sem precisar do plano inclinado.²⁷

Conforme a Falla de 1875, a Companhia Transportes Urbanos também viabilizou a ligação da cidade com o arrabalde do Rio Vermelho, assinando, em 20 de setembro de 1873, o contrato para a linha férrea que saía do Campo Grande – a chamada linha Rio Vermelho de Cima, que

.....
25 CARVALHO, 1940, p. 18.

26 SPÍNOLA, José. *Avenida Sete de Setembro: cem anos de histórias para contar*. Salvador: ALBA, 2016.

27 SAMPAIO, 2005.

era a da “Máquina do Rio Vermelho”. Essa foi uma das três linhas de bondes a vapor que funcionaram na cidade. As outras foram a linha que ia do Bonfim para Itapagipe, já citada, e a linha da Companhia Trilhos Centrais, que funcionava esporadicamente com esse tipo de tração.



Figura 30 – Plano inclinado entre a Graça e a Barra, na atual Avenida Princesa Isabel

A “Máquina do Rio Vermelho”, como já dito, era a linha férrea da Companhia de Ferro Carril Transportes Urbanos que fazia a ligação do Campo Grande ao Rio Vermelho, indo do Campo Grande ao Alto do Papagaio – final da atual Avenida Cardeal da Silva. O empreendimento,

que pertencia à Companhia Transportes Urbanos, começou a ser implementado em 1872 e foi posto em funcionamento apenas em dezembro de 1875, quando a linha foi concluída. Só então a cidade foi ligada a esse arrabalde. O ano de 1871, frequentemente citado como data de chegada dos bondes ao Rio Vermelho, corresponde apenas ao início de implantação da linha da Trilhos Centrais em direção àquele arrabalde – linha chamada Rio Vermelho de Baixo –, sendo que, em 1º de junho de 1871, o bonde circulou apenas no primeiro trecho da linha da Trilhos Centrais, que ia do Barracão das Hortas (Barroquinha) ao Largo das Sete Portas, com veículos de tração animal.²⁸ Depois, foi estendido, por um lado, para a Soledade, as Quintas dos Lázarus e o Retiro (Matadouro) e, pelo outro lado, para a Fonte Nova e, finalmente, o Rio Vermelho.²⁹

28 Mattoso menciona, de maneira equivocada, que o veículo de propriedade da Trilhos Centrais “era uma espécie de vagão, puxado por uma locomotiva a vapor montada sobre enormes rodas de borracha vulcanizada, que até podia subir a íngreme ladeira da Conceição da Praia”. MATTOSO, 1992, p. 443. Essa descrição não confere com as dos veículos da Companhia Trilhos Centrais, encontrados em arquivos diversos. Confere, sim, com a da “Borracha do Rocha”, veículo de propriedade de Francisco Antônio Pereira da Rocha que efetivamente circulou pela cidade de Salvador nessa mesma época, mas que não foi aceito pela Câmara e terminou sendo levado para o Rio Grande do Sul. Só que esse veículo não circulava sobre trilhos. BACELAR, Jonildo. *História dos Thomson Road Steamers*. 2015. Disponível em: <http://www.cidade-salvador.com/urbanismo/road-steamers.htm>. Acesso em: 17 fev. 2018.

29 A solicitação para o prolongamento para o Rio Vermelho foi feita pela companhia em 25 de maio de 1872, conforme documento existente na Coelba (T.16.1.20). Ou seja, está comprovado que os bondes não chegaram ao Rio Vermelho em 1 de junho de 1871.

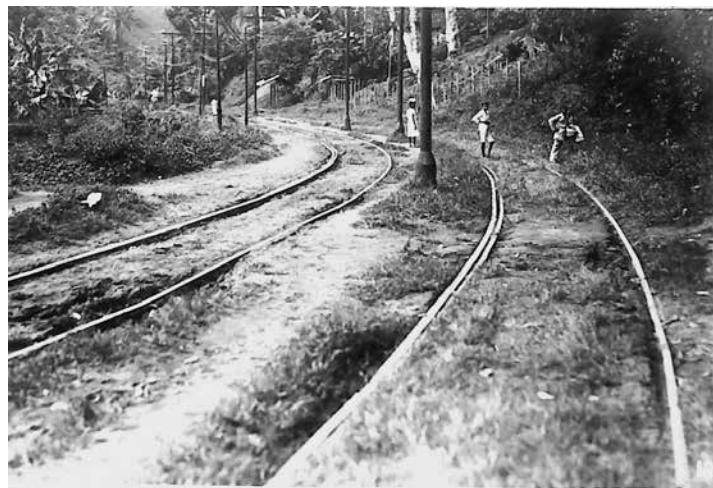


Figura 31 – Imagens da Estrada Dois de Julho (atual Vasco da Gama), conectando a cidade de Salvador com o arrabalde do Rio Vermelho (entre Vila América e Rio Vermelho)

A Trilhos Centrais também chegou ao Rio Vermelho em 1875 (Figura 31).

Quando uma epidemia de mormo assolou a cidade, muitos animais morreram ou ficaram doentes, impossibilitados de trabalhar. Como o custo para cuidar dos mesmos e importar outros da Argentina ou de outros lugares do sul da América do Sul era alto, as viagens tiveram que ser reduzidas em várias linhas, tendo sido até mesmo canceladas para o Rio Vermelho. Por essa razão, em finais dos anos 1880, a empresa solicitou ao governo da província que permitisse, como alternativa, a adoção do sistema de *tramways* a vapor para efetuar o transporte de carne, visto que o número de paradas necessárias era reduzido, enquanto que o transporte de passageiros seria efetuado com tração animal, informando na solicitação que, nos dias de muita afluência ao lugarejo, ambos os sistemas seriam postos em funcionamento para facilitar a circulação.³⁰

A Trilhos Centrais, empresa de Justo e Luciano Ariani, associada a Francisco Rebêlo, pessoas de posse, empresários dos transportes,³¹ surgiu em 16 de julho de 1869, a partir de uma aliança com Elseáριο Pinto, um comerciante de carnes que

30 COELBA. Documento de finais do século XIX.

31 COELBA. T.16.1.20. Bondes: ramal – trilhos. Requerimento ao Intendente de registro em certidão de teor de termo de obrigação (25 de maio de 1872), por Ariani e Castro Rebello, de prolongamento do ramal da Fonte Nova até a povoação do Rio Vermelho, e do termo de obrigação (27 de dezembro de 1872), para assentamento de trilhos nas freguesias de Santo Antônio e Sé. 20 nov. 2008 - 21 nov. 2010.

obteve do governo a concessão para fundar um matadouro de gado *ovelhum* e suíno, a ser construído no Retiro – hoje, aproximadamente, na região vizinha à Avenida General San Martin, nas proximidades do Largo do Tanque. O matadouro seria construído com recursos da companhia em troca do privilégio a ela concedido para fazer o transporte de carne verde para toda a cidade e sua periferia, mas também para o transporte de outras cargas e de passageiros. Posteriormente, em 26 de janeiro de 1870, o mesmo grupo assinou contrato para construção de matadouro para gado *vacum* no Retiro, ficando estabelecido que a obra deveria ser entregue em 30 de novembro de 1873, sendo que a distribuição de carne também ficaria a cargo da companhia.³²

Como as distâncias a serem vencidas eram grandes e as dificuldades de instalação de trilhos enormes – pelo fato de os terrenos apresentarem topografia irregular ou serem alagadiços e, por vezes, as zonas alagadas serem imundas, como, por exemplo, na Rua da Vala –, o serviço de implantação da linha também foi executado em etapas. A concessão, inclusive, foi dada flexibilizando a forma de tração, de modo que, por exemplo, os trechos mais populosos pudessem ser servidos por bondes a tração animal – pela necessidade de várias paradas – e os menos populosos, por veículos com tração a vapor.

Como já demonstrado, ao longo dos anos, o número de concessionários de bondes que operaram na cidade variou, sur-

32 COELBA. T.16.4.22.

gindo empresas diferentes, que atendiam, geralmente, a áreas distintas da cidade ou, caso servissem à mesma área, circulavam por vias diversas. Há registro, inclusive, de inúmeras disputas ocorridas entre companhias, junto à presidência da província, referentes às áreas em que elas atuavam. Houve, também, muitas fusões entre as diversas companhias ao longo do tempo, de modo que variaram muito as razões sociais das mesmas.

Para funcionar, as empresas tinham que ter concessões governamentais e cumprir exigências pré-determinadas, mas destaca-se que a implantação de linhas de bondes funcionou, geralmente, pelo sistema de parceria público-privada³³ e que, graças aos serviços que ficavam sob a responsabilidade das empresas, tais como realização de pavimentação, de calçadas, manutenção, alargamento ou abertura de vias e arborização, as condições da cidade melhoraram muito, o que será detalhado no capítulo referente às modificações urbanas por conta dos bondes. Ou seja, o sistema funcionava de maneira similar ao que acontece atualmente, quando algumas obras são autorizadas pelo governo para serem feitas por determinadas empresas em troca de concessões para a exploração de determinado serviço por diversos anos. A Falla de 1869 registra claramente que, sem o auxílio de particulares, seria impossível efetuar as melhorias necessárias na cidade.

33 PESSOA, Yumara Souza. *O mar como testemunha: a modernização do bairro da Barra (1850 e 1950)*. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

Em Salvador, além da Veículos Econômicos, da Trilhos Centrais e da Transportes Urbanos, também funcionaram, regularmente, por algum tempo, a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia (CLC), a CCE, a Companhia de Energia Elétrica da Bahia (CEEB), a American Foreign Power Co. Inc. (Amforp) – representada no Brasil pelas Empresas Elétricas Brasileiras (EEB) –, The Bahia Tramway Light and Power Co., a Siemens & Halske e a Guinle & Co., embora algumas delas tenham tido, inicialmente, outras razões sociais e outras empresas tenham recebido os privilégios para instalar o serviço, mas nunca tenham conseguido efetivamente colocar os seus bondes em funcionamento, como a Empresa Locomotora Bahiana, cuja concessão caducou sem que as obras fossem iniciadas,³⁴ ou as concessões solicitadas por Pedro Augusto Camará,³⁵ em 9 de outubro de 1873, e também por Manuel Ignácio Menezes e pelo major Manoel Pires de Freitas.³⁶

Houve outros planos para implantação de bondes, provavelmente a vapor, na cidade, porém os planos fracassaram: em 4 de junho de 1894, dois empresários, Américo de Freitas e Antônio de Araújo Porto, por meio da Lei Municipal nº 56, de 24 de março do mesmo ano, firmaram um

34 RELATORIO..., 1877.

35 FALLA do Presidente de Província do ano de 1874A. p. 173.

36 Ofício de Pedro Jayme David, intendente, ao Doutor Antônio Victorio d’Araujo Falcão, de 3 de julho de 1905, cujo original pertence ao acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo – Intendência. Processos. CLC. 1890-1926 (Caixa 1).

contrato para a implantação do *tramroad* Brotas-Itapoã. A linha deveria sair da Baixa dos Sapateiros ou de algum lugar da Rua da Vala, passar pelo centro da Freguesia de Brotas e dirigir-se a Itapoã. Os desenhos definitivos deveriam ser apresentados em seis meses a partir daquela data e a obra deveria ser concluída em 18 meses.³⁷ Só que a concessão caducou, passando para a Trilhos Centrais e, em 13 de agosto de 1906, em ato solene, foi batida a estaca inaugural, na Ladeira do Fabrício – hoje, Ladeira dos Bandeirantes.³⁸ A linha, entretanto, só foi implantada parcialmente: subia a ladeira, passava pelo Matatu Pequeno – Rua Barros Falcão –, Pitangueiras, Travessa Amaral Muniz, Rua Frederico Costa e terminava em frente à Igreja de Brotas, na Avenida D. Pedro II – atual D. João VI. O trecho Ladeira do Fabrício-Acupe foi inaugurado somente em 2 de julho de 1915, nove anos após a estaca inaugural ser cravada, e depois a linha seguiu até a frente da Igreja de Brotas, ambos com tração elétrica, pois o percurso já apresentava maior número de construções nesse trecho e terminou não seguindo até Itapoã, via Pituba, como previsto inicialmente (Figura 32).

37 COELBA. T.16.1.27. Bondes: linhas – instalação. Requerimento à Intendência para registro em certidão do teor da Lei. Municipal, nº56 (24/3/1894) para estabelecimento da *Tram-road* Brotas-Itapoã. 5 nov. 1908.

38 COELBA. T.16.4.17. Bondes: linhas – instalação. Acordo de concessão celebrado para construção de linha para Itapuã. Contrato. 13 ago. 1906.

Se essas concessões tivessem sido implementadas, Salvador teria tido, por exemplo, trilhos de Amaralina até Aracaju (Sergipe), passando pela Pituba e Itapoã,³⁹ assim como trilhos da Barra ao Rio Vermelho, via Ondina.⁴⁰

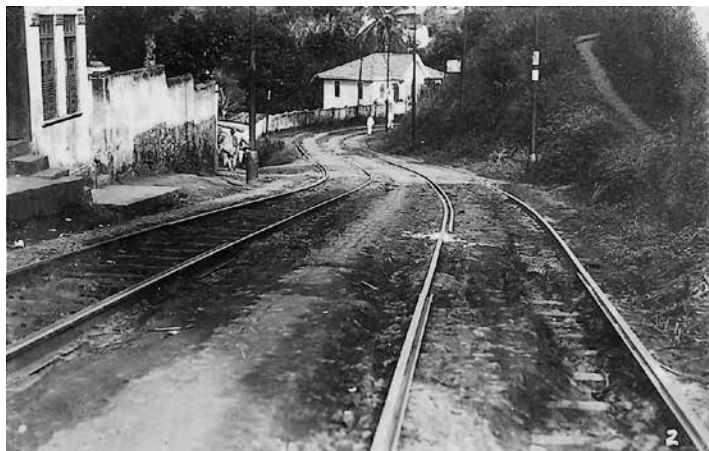


Figura 32 – Linha de bonde na Ladeira do Fabrício (atual Ladeira dos Bandeirantes)

.....
39 FALLA do Presidente de Província do ano de 1874 A; PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. *A Viação na Bahia. Diário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, p. 132-143, 1923. Edição Especial do Centenário da Independência.

40 PINHEIRO, Eloísa Petti. A reforma urbana de 1912-1916: um novo desenho urbano para a cidade de Salvador. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA: SALVADOR 450 ANOS, 4., 1999. Salvador. *Anais [...]*. Salvador: IGHP: FGM, 2001. v. 2, p. 901-912.

Em determinado momento, várias companhias receberam concessão para instalar trilhos e operar bondes simultaneamente na cidade, mas, nos últimos seis anos de funcionamento em Salvador, o serviço encontrava-se integralmente sob a responsabilidade da prefeitura municipal. Não havia mais concessões na mão de empresários.⁴¹

Além das linhas normais que serviam à cidade para propiciar a circulação das pessoas, existiram, ainda, algumas autorizações temporárias, concedidas a empresários responsáveis por obras de maior porte no ramo da construção civil e que precisavam efetuar transporte de materiais pesados, a exemplo da autorização pedida para a instalação de veículos sobre trilhos para funcionar enquanto durassem as obras da Rua da Montanha, transportando basicamente entulho e materiais de construção, ao longo da ladeira, para onde fosse necessário.⁴²

No Comércio, funcionaram ainda oito linhas mortas (desvios mortos) para o transporte de cargas (com pranchas e troles), algumas das quais registradas em documentos antigos e em plantas.⁴³ As pranchas, os troles e os desvios mortos exclusivos para cargas deixaram de funcionar regularmente alguns anos antes do desaparecimento dos bondes.

.....
41 Ver Figura G no Caderno de Imagem deste livro.

42 Maço 4998-1, APEB. Ofício de 17 de agosto de 1878, da Companhia Transportes Urbanos ao barão Homem de Mello, presidente da província.

43 Ver Figura H no Caderno de Imagem deste livro.

As linhas em vermelho, na planta de Hugh Wilson, aparentemente, indicam algumas linhas mortas. Uma das ruas perto da Igreja da Conceição da Praia ainda apresentava, até 2018, os trilhos, que estavam conforme a planta (Figura 33). Só que, apesar de a planta ter a logomarca da Locomotora Bahiana, empresa de propriedade de João Rodrigues Germano e Quintino Bocayuva,⁴⁴ documentos comprovam que, mesmo tendo o projeto sido aprovado em 26 de fevereiro de 1873,⁴⁵ aquela empresa não foi a responsável pela implementação do serviço, pois a concessão havia caducado.

Ainda para transporte de cargas, a CCE, por exemplo, celebrou, em 9 de março de 1899, um contrato com negociantes de fumo visando a condução desse produto, que chegava do Recôncavo de trem, na Estação da Calçada, para os trapiches responsáveis pela condução da mercadoria. Foi aprovada, inclusive, uma planta, com indicação dos trilhos.⁴⁶ Também era possível contratar o serviço de “entrega em domicílio” pela cidade de objetos de diferentes tamanhos e naturezas, desde pequenos pacotes até pianos, pequenos animais como galinhas e papagaios, sacos com grãos etc., conforme registra Consuelo Sampaio, com base em documentos do Arquivo Público Estadual da Bahia (APEB).⁴⁷

.....
44 FALLA do Presidente de Província do ano de 1872.

45 FALLA do Presidente de Província do ano de 1873A.

46 COELBA, T.22.4.013; COELBA, T.5.1.365, de 24 de maio de 1899. Bondes: linhas, instalação. Linha do Largo da Conceição da Praia a Itapagipe.

47 SAMPAIO, 2005.

Foram construídos, também, 100 metros de trilhos, “linha especialmente destinada a carga e descarga de mercadorias de toda espécie dos wagons da Companhia Carris Electricos para os Wagons da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco e vice-versa”.⁴⁸



Figura 33 – Trilhos próximos à Igreja da Conceição da Praia

.....
48 COELBA, T.22.4.14, de 19 de novembro de 1901. Bondes: linha – instalação. Acordo CCE/Estrada de Ferro da Bahia do São Francisco para assentamento de linha para transporte de mercadorias, na Calçada. Escritura. 19 nov. 1901.

Não apenas o funcionamento das empresas era conforme os regulamentos aprovados pela Câmara, mas também os trajetos e as alterações nos mesmos, eventualmente solicitadas. Algumas dessas alterações ocorriam porque era necessário melhorar o tráfego, o que por vezes tinha que ser feito assentando novos trilhos, para que o veículo não precisasse esperar em desvios. As modificações poderiam ser sugeridas pelos concessionários ou pela Câmara. Como exemplos, listamos algumas solicitações ou plantas referentes a pedidos de modificações de linhas existentes:

- a. solicitação para aprovação das plantas e perfis longitudinais do Porto do Bonfim, Boulevard, Bom Gosto e São Francisco de Paula;⁴⁹
- b. mudanças nos ramais do Bonfim e no do Plano Inclinado Izabel;⁵⁰
- c. solicitação da Diretoria da CLC ao presidente de província para assentamento de trilhos na Rua do Rosário e Rua das Mercês, pois, apesar da importância daquelas vias para quem desejava ir ao centro da cidade, o regresso tinha, até então, que ser feito mediante parada em desvios, o que gerava atrasos⁵¹ (Figura 34);

49 APEB. Maço 5010. Ofício deferido em 23 de maio de 1887 pelo presidente Bandeira de Mello.

50 APEB. Maço 5010. Ofício da CLC à presidência de província, deferido em 16 de setembro de 1887.

51 APEB. Maço 5010. Ofício datado de 31 de julho de 1888.

- d. planta com indicação da primeira linha dos bondes da CLC, de João Ramos de Queiroz;⁵²
- e. projeto da linha férrea da Companhia Transportes Urbanos, trecho da Praça do Palácio à Graça.⁵³

Outra alteração está documentada no *Diário de Notícias* de 20 de agosto de 1935, em uma reportagem intitulada “A eficiente administração do Prefeito Americano da Costa”, que apresenta o “Croquis [sic] do novo traçado para o futuro tráfego de bondes pela rua 82 [sic] de Setembro (Tijollo)”.⁵⁴ No projeto, nota-se que os bondes passariam pela Rua Chile: alguns fariam a curva na Praça Municipal (Figura 35), outros seguiriam pela Rua da Misericórdia até entrar na Praça da Sé, seguindo o trajeto indicado pelos trilhos que ainda existem nessa rua, atualmente; uns desceriam pela Ladeira da Praça até a J. J. Seabra; outros, vindo da Rua da Ajuda, passariam pela Rua José Gonçalves, entrariam na Rua do Tijolo e desceriam até a proximidade da Praça dos Veteranos.

O *Guia da Cidade do Salvador* (1935),⁵⁵ o *Atlas parcial da Cidade do Salvador* (1955)⁵⁶ e o levantamento elaborado

52 Ver Figura I no Caderno de Imagem deste livro.

53 Ver Figura J no Caderno de Imagem deste livro.

54 A EFICIENTE administração do Prefeito Americano da Costa. *Diário de Notícias*, Salvador, p. 1-7, 20 ago. 1935. p. 7.

55 SOUZA, Raymundo Camillo de. *Guia da Cidade do Salvador*. Dados de todas as praças, avenidas, etc. Itinerário dos bondes. Vademecum do guarda-civil. BA: 1935.

56 Ver em: <https://archive.org/details/atlasparcial-salvador-1955>.

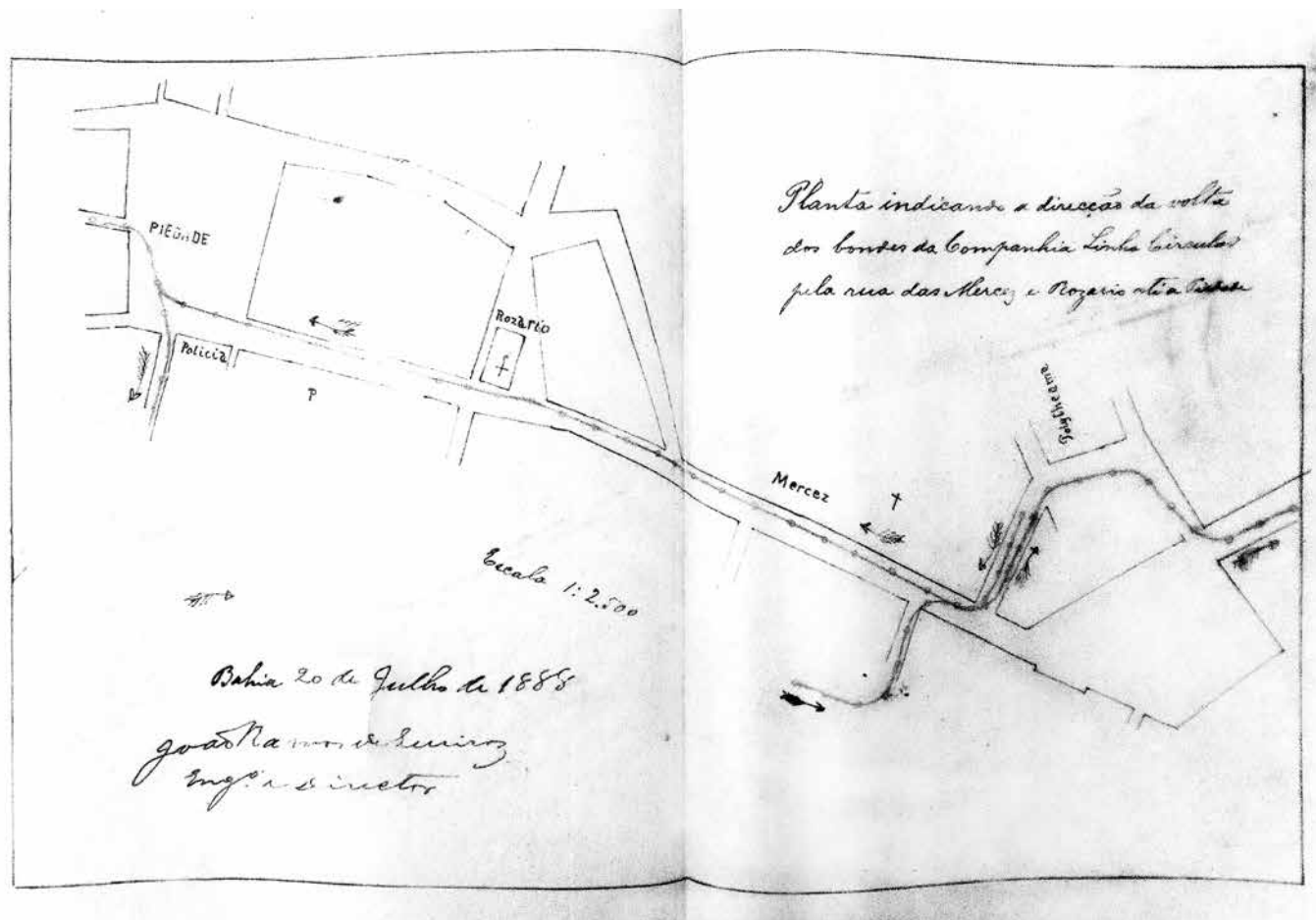


Figura 34 – Planta com indicação da direção de mudanças nos trilhos da Rua das Mercês (atual Avenida Sete de Setembro), do Rosário até a Piedade. Escala 1/2500

pelo Serviço Geográfico do Exército,⁵⁷ entretanto, indicam muitos dos roteiros efetivos que os veículos faziam, porém outros só podem ser identificados através de documentos escritos, como artigos de jornais, Fallas dos Presidentes de Província, livros e ofícios ou pareceres compartilhados entre as companhias e a Câmara Municipal, visto que as linhas mudavam de trajeto com certa frequência.



Figura 35 – Antigos trilhos da Praça Municipal (Praça Thomé de Souza), na frente do Elevador Lacerda

.....
57 Originais pertencentes ao acervo da Biblioteca do Instituto de Geociências da UFBA.

No caso dos bondes a burro, como já referimos, a depender do tamanho do vagão a ser transportado, podiam ser usados dois ou quatro animais para tracioná-los, e Salvador teve bondes que eram puxados dessas duas formas, segundo a documentação consultada. Nas descidas das ladeiras, os veículos funcionavam por gravidade e tinha-se que usar os *breaks* (freios), principalmente no caso de algumas ladeiras mais íngremes, para evitar os descarrilamentos. Na descida da atual Rua Chile, por exemplo, feita por gravidade, os animais eram desatrelados para a descida e só atrelavam outros na subida de São Bento.⁵⁸ Só que, às vezes, mesmo assim, os acidentes às vezes ocorriam.

Nas subidas, os veículos cheios de pessoas eram, por vezes, muito pesados para serem puxados por muares. Há relatos, inclusive, de que os passageiros tinham que descer do veículo e, se ainda não fosse viável a subida, terminavam tendo que ajudar a empurrá-lo.

Havia, ainda, outros inconvenientes quando se tratava de “bonde puxado a burro”: os animais sujavam as ruas, já que os sacos que eram amarrados na parte traseira dos mesmos caíam e os empregados das empresas varriam as ruas, concentrando a sujeira em diversos montes ao longo das linhas, os esterquilínios. Por vezes, os animais empacavam e não queriam andar – e o cocheiro tinha que ficar gritando e chicotando-os, mesmo com o bonde cheio de gente e ele e os usuários estando completamente arruma-

.....
58 SAMPAIO, 2005.

dos,⁵⁹ o que era muito esquisito, especialmente porque os usuários, normalmente, eram pessoas com mais recursos.

Quanto ao sistema de bondes a vapor, os problemas que levaram à sua extinção na cidade, de maneira geral, foram, normalmente, os mesmos alegados nas outras cidades onde o sistema foi implantado: o barulho, a fumaça e a necessidade de maior número de paradas. Como agravante, havia ainda dificuldades para a sua circulação quando a água, necessária para o funcionamento das locomotivas, era escassa. Houve dias em que o serviço teve que ser interrompido por essa razão, o que não ocorria quando os bondes eram movidos por animais. Nesse aspecto, a tração animal era melhor que a tração a vapor.

Os “bondes a burro” deixaram gradativamente de circular em Salvador. Com o passar do tempo, a cidade foi se espalhando e as distâncias a serem percorridas aumentaram, devido à integração de algumas áreas mais remotas, mas a velocidade dos veículos com tração animal era menor, se comparada à desenvolvida pelos veículos movidos a energia, que acabavam de surgir. Além disso, os bondes elétricos não sujavam as ruas, não empacavam e não precisavam de cuidados médicos ou de alimentos perecíveis para sobreviver.

Após a implantação dos primeiros veículos movidos a eletricidade na cidade, superado o medo inicial, ocorreu também o que sempre ocorre quando aparece algo novo,

.....
59 SAMPAIO, 2005.

moderno: a população só queria a novidade (Figura 36). Associado a isso, a frota de bondes elétricos era nova e limpa, enquanto a de bondes a burro era velha e suja. A opinião pública, então, começou a pesar, daí o governo ter forçado as companhias a substituírem o sistema de tração,⁶⁰ o que só foi totalmente concluído nos primeiros anos do século XX, após a dilatação do prazo em três anos.⁶¹ A última viagem de bondes a burro na cidade foi para o Rio Vermelho.

...É esse interessante quadrúpede shava para o bond com um shar cheio de saudade e humilhação. Talvez rememorava a queda lenta do burro, expelido de toda a parte pelo vapor, como o vapor o há de ser pelo balão, e o balão pela eletricidade, a eletricidade por uma força nova, que sevará de vez este grande trem do mundo ate à estação terminal. O que assim não seja... por ora.

Machado de Assis

Figura 36 – Machado de Assis, *Crônica sobre a inauguração dos bondes de Santa Teresa*, 15 mar. 1877

.....
60 Lei Municipal nº 33, de 4 de junho de 1898.

61 COELBA. T.5.4.85, de 12 de abril de 1905, p. 1-17. Prorrogação do prazo de substituição da tração animal pela elétrica.

Outras cidades do Brasil conseguiram efetivar, antes de Salvador, a troca, como São Paulo, em 6 de junho de 1903, conforme informação contida em um dos painéis existentes no Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla, naquela cidade. Porém, há registro, por exemplo, da vinda de empresários da cidade de Aracaju a Salvador, em 1908, quando a substituição pela tração elétrica foi concluída, para avaliar se o “material de tração animada” disponível na CLC – diversos equipamentos e até mesmo os animais – que haviam sido usados em Salvador serviriam para ser adotados naquela cidade.⁶²

Há registro que o uso da energia na tração veicular causou, inicialmente, muito espanto em todas as cidades onde ela foi empregada, como exemplificado a seguir:

Alguns minutos depois, vi, subindo ao Largo do Carmo, o carro elétrico, batendo uma campainha, cheio de gente e seguido por uma verdadeira multidão. Foguetes espoucavam no ar e folhetos eram jogados do bonde.

E eu fiquei espantado, olhando aquela casa andar sobre trilhos, com todos os seus moradores e sem ninguém estar puxando ou empurrando.⁶³

62 COELBA. T.5.1.21, de 29 de setembro de 1908-1909. Bondes: tração animal. Documento de entrega a empresas de Aracaju de materiais usados no serviço de tração animal.

63 COQUEIRO, 1975, p. 9 apud MENDES, Sylvânio Aguiar. *Entre burros e empurrões: uma história dos bondes elétricos em São Luís (1924-*

O texto transcrito anteriormente dá-nos uma ideia inimaginável sobre o que deve ter sido, para qualquer pessoa que não conhecesse a energia, ver um bonde circulando pelas ruas.

Em Salvador, a primeira linha de bondes elétricos implantada foi na Cidade Baixa, do Comércio a Itapagipe, pela CCE, empresa formada a partir da fusão de um ramal da CLC com a Companhia Veículos Econômicos.⁶⁴ O percurso foi o mesmo em que circularam os primeiros bondes animáticos. Os veículos com tração elétrica começaram a circular em 6 de junho de 1897,⁶⁵ apesar de alguns autores indicarem que isso só ocorreu no início do século XX.⁶⁶

O contrato que viabilizou a implantação de bondes elétricos em Salvador, em 1897, foi firmado em 1895, entre Francisco Antônio Brandão e José Alves Dias – diretores da Veículos Econômicos – e a Sociedade Siemens & Halske, de Berlim. Através de tal contrato, pode-se verificar que a frota inicial seria composta pelos seguintes veículos:

.....
1966). 2005. Trabalho de conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2005.

64 COELBA, T.22.4.002. Constituição. Acordo (empresa/Intendência) para fusão de ramal da Linha Circular com a Veículos Econômicos, constituindo assim uma só empresa, denominada Companhia Carris Elétricos. 9 jul. 1897.

65 STIEL, 1984.

66 SANTOS, 1959.

Dez (10) carros motores para uma bitola de um e quarenta e trez (1,43) metros, munidos com motores electricos, aptos a vencer as elevações existentes com uma velocidade media de doze (12) killometros por hora e capaz de rebocar mais um dos carros actualmente em serviço e em casos extraordinarios dois (2) carros de lotação de trinta e dois (32) passageiros, inclusive todos com accessorios a iluminação electrica, para raios et coetera os carros munidos de limpa-trilhos⁶⁷ para evitar-se desastres [...].⁶⁸

O primeiro circuito posto para funcionar em Salvador com o sistema de tração elétrica era composto por linhas duplas e com bitola de 1.435 mm – conhecida como bitola internacional. A energia do motor do bonde era proveniente de fios suspensos, conectados ao veículo com a ajuda do condutor. Os equipamentos foram desenvolvidos em 1889 pelo engenheiro da Siemens, Walter Reichel, para serem usados pela primeira vez na América Latina.⁶⁹ A empresa alemã foi escolhida para montar o sistema na Bahia porque tinha o conhecimento para isso, visto que a Alemanha foi o primeiro local do mundo onde circularam os bondes elétricos,

67 O mesmo que salva-vidas.

68 COELBA. T.21.4.5. Bondes: linha – instalação. Certidão comprovando registro em cartório de acordo entre a empresa Veículos Econômicos e a Sociedade *Siemens & Halske*, de Berlim, para fornecimento de materiais necessários para a instalação da linha de viação por tração elétrica, no trecho Corpo Santo-Itapagipe. Certidão. 2 nov. 1928.

69 BRAUN, Gustav. *Die elektrische Strassenbahn in Bahia*. Berlin: Siemens et Halske Aktiengesellschaft, 1898.

alguns anos antes, assim como também possuía o capital necessário para implantá-lo.⁷⁰

A quase totalidade da população não conhecia, na época, a energia elétrica, visto que os veículos apareceram antes da iluminação pública à base da eletricidade ter sido posta em funcionamento em Salvador.⁷¹ Antes disso, só uma pequena parcela da população tinha visto lâmpadas acesas, em um experimento feito por um professor da Faculdade de Medicina na sede da própria faculdade, no Terreiro de Jesus, o que poderia servir como “prova” de que os fios conduziam alguma “força estranha”, porém, de certo modo, “palpável”.

No entanto, ver um veículo andando “sozinho” era muito diferente. Deveria ser realmente espantoso.⁷² Isso foi sen-

70 SAES, 2007. Como a CCE não conseguiu pagar à Siemens & Halske o valor combinado pela implantação da linha, incluindo o serviço, os veículos e todo o maquinário necessário para o funcionamento da mesma, em 16 de julho de 1899, todos os bens da empresa foram transferidos para a Siemens & Halske, que ficou operando o serviço em Salvador até 1905, quando passou tudo para a Bahia Tramway Light and Power. COELBA, T.22.4.008. Bens patrimoniais. *Transferência para a Bahia Light and Power Company*.

71 REBOUÇAS, 2016.

72 Até as primeiras décadas do século XIX, a eletricidade era só usada para diversão. Não era aproveitada com fins práticos. Michael Faraday (1791-1867), entretanto, não se conformava com isso. Nascido em uma família pobre, Faraday não teve instrução, porém sua capacidade de observação e seu interesse em aproveitar a energia para algo que pudesse beneficiar as pessoas o levaram a inventar o motor elétrico, o gerador e o transformador, assim como a descobrir o campo

tido em todos os locais do mundo. Provavelmente, a montagem dos primeiros fios deve ter causado “muito maior pânico do que hoje causam os discos voadores ou as bombas atômicas”.⁷³ Contudo, a história prova que o medo não era tão grande a ponto de inviabilizar o serviço. No primeiro dia, o novo meio de transporte fez sucesso em todas as cidades onde foi inaugurado.

Só nos primeiros anos do século XX foi que a energia elétrica passou a ser usada regularmente nas repartições públicas, na iluminação das ruas e nas residências sotropolitanas.⁷⁴ Eram as empresas de bondes as responsáveis por gerar, transmitir e distribuir a energia para a cidade.⁷⁵

.....
magnético, descobertas essas que fizeram com que ele fosse o mais celebrado cientista da sua época, na Inglaterra, apesar de sua origem humilde (O Visionário da Eletricidade. Série da Netflix “Cosmos: uma odisséia no espaço-tempo”, temporada 1, episódio 10. 2ª edição da Cosmos. Narração Neil DeGrasse Tyson). Suas descobertas foram revolucionárias e, graças a elas, em finais do século XIX já existiam, no mundo, iluminação elétrica e os bondes, que encurtavam distâncias e transportavam várias pessoas de uma só vez.

73 CALLIXTO, Vasco. *As rodas da capital: história dos meios de transporte da cidade de Lisboa*. Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967. p. 95.

74 SAMPAIO, 2005.

75 MEMÓRIA da eletricidade. In: BRITO, Marilza Elizardo; PENEDO, Maria Aleluia A. (coord.). *Acervo histórico da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil e Coelba, 1995. 2 v. Além desses serviços, as empresas eram responsáveis pela telefonia urbana e interurbana, assim como pelo fornecimento de gás. O sistema gerador de energia usado em Salvador variou

O sistema de bondes movidos a eletricidade era, pelo menos a longo prazo, mais barato do que o sistema de tração animal, pois o custo com a compra de muares era alto, assim como o custo com sua manutenção e tanto os animais quanto, a princípio, boa parte da alimentação, composta por feno, alfafa, milho e capim, tinham que ser importados.⁷⁶

Isso também sem falar que, no caso de longas distâncias, os animais ficavam muito cansados e necessitavam ser substituídos, o que não ocorria no caso de veículos elétricos. Além disso, os animais podiam fugir ou morrer, como é possível constatar nos balanços anuais das empresas, que indicavam os números correspondentes a esses fatos, sem falar que havia necessidade de contratação de empregados específicos para cuidar dos animais.

A primeira linha a trafegar, na Cidade Alta, com bondes a tração elétrica foi a linha do Rio Vermelho, inaugurada em 2 de janeiro de 1906, operada pela CLC.⁷⁷ A segunda foi a da Barra, em 2 de julho do mesmo ano.⁷⁸ Posteriormente, as demais companhias foram expandindo gradati-

.....
ao longo dos anos: houve usinas termelétricas (movidas a lenha), a diesel ou hidrelétricas.

76 SAES, 2007.

77 TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. *O parafuso: de meio de transporte a cartão postal*. Salvador: EDUFBA, 2010b.

78 STIEL, 1984. No texto “História da energia elétrica da Bahia”, do professor Cid Teixeira, a informação está invertida: diz que em janeiro de 1906 foi inaugurada a linha da Barra e, em julho do mesmo ano, a do Rio Vermelho. CAVALCANTE, 2005

vamente o serviço para outras linhas. A eletrificação total só ocorreu em 1910, como já dito.

Houve, ao longo do período de funcionamento dos bondes, incorporação de empresas e alterações nos percursos. Nos anos 1930, por exemplo, temos as seguintes linhas: 1-Nazaré; 2-Barra; 3-Canela; 4-Barra Avenida; 5-Barris; 6-Graça; 7-Federação; 8-Estrada da Liberdade; 9-Santo Antônio; 10-Soledade; 11- Brotas; 12-Calçada; 13-Cabula; 14-Rio Vermelho de Cima; 15-Rio Vermelho de Baixo; 16-Amaralina; 17-Tororó; 18-Luiz Tarquínio; 19-Dendezeiros; 20-Caminho de Areia.⁷⁹ Ao que tudo indica, essa numeração para identificação das linhas repetiu-se, desde que foi adotada, ainda no período dos bondes a burro, vigorando até o fim do serviço, porém com o acréscimo de outros números correspondentes a pontos finais diversos ou a novas linhas que eventualmente surgiram.

Por exemplo, de acordo com o jornal *A Tarde*, em 1961, antes de encerrar o sistema de bondes na cidade de Salvador, havia 38 ramais de bondes em funcionamento. Além dos supracitados – exceto o identificado como Luiz Tarquínio –, havia ainda os seguintes: Roma, Bonfim, Barbalho, Lapinha, Campo Grande, Campo Santo, Fonte Nova, Vila América, Pitangueiras, Madragoa, Quintas, Farol, Retiro, 2º Arco,

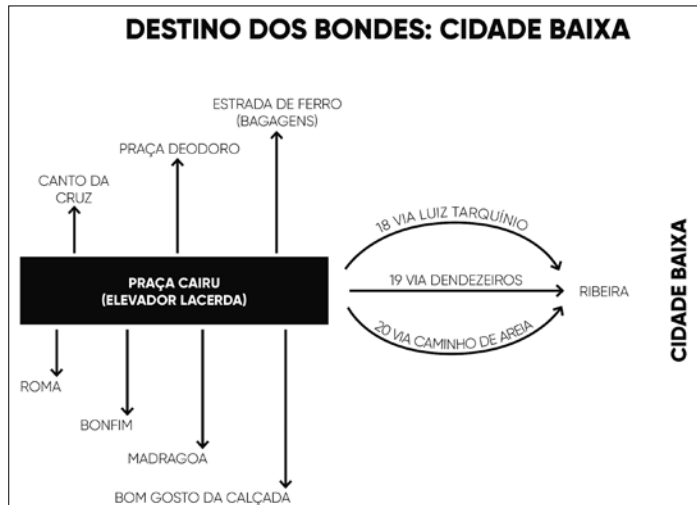
79 LEAL, 2002.

Estrada de Ferro, Mariquita, Baixa de Quintas, Corta Braço, Ondina e Gazômetro.⁸⁰

Deve-se atentar para o fato de que os ramais tinham, por vezes, como destino final, um ponto que ficava no meio do percurso de outra linha. Por exemplo, ao que tudo indica, o bonde cujo letreiro era “Ondina”, na realidade, finalizava o seu roteiro no entroncamento onde hoje a Avenida Garibaldi encontra a Rua Adhemar de Barros, local que ficava em um trecho intermediário da linha do Rio Vermelho de Cima – os bondes nunca circularam em Ondina. O mesmo acontecia, por exemplo, com o bonde apresentando o destino “2º Arco”, cujo ponto final ficava ao longo da mesma linha. Ou seja, eram bondes que só faziam um trecho de um percurso maior, o que era comum desde os tempos dos veículos com tração animal.

É complicado registrar detalhadamente todos os itinerários que existiram ao longo dos anos, pois, com o crescimento da cidade, as linhas foram aumentando em quantidade e, com certa frequência, os caminhos por onde os veículos circulavam mudavam. Existem, entretanto, quadros de horários disponíveis no arquivo histórico da Coelba e no Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo para consultas mais detalhadas, se necessário, assim como há livros descrevem alguns dos percursos (Figuras 37a e 37b).

80 *A Tarde*, 16 dez. 1963, p. 4. Motorneiros e condutores existem agora para o sindicato.



37a)



37b)

Figura 37 – Bondes elétricos que circularam em Salvador, porém nem todas as linhas operando simultaneamente

Modificações urbanas por conta dos bondes

O sítio escolhido para a implantação da cidade de Salvador era deliberadamente acidentado, de modo a tentar barrar o assédio por invasores: uma escarpa, do lado do mar, e um vale com um rio seguido por uma série de morros, do lado oposto. A cidade apresentava tantas ondulações que foi até chamada de “Princesa das Montanhas”.¹ Além disso, as vias eram, em sua maioria, estreitas e tortuosas, o que, por muito tempo, se constituiu na razão para que não se conseguisse implementar na cidade uma forma de transporte adequada e acessível à população.² A planta elaborada para direcionar o abastecimento de água da cidade de Salvador, a partir do Queimado, datada do século XIX, dá uma ideia de algumas das elevações existentes (Figura 38).

Quando Salvador – que inicialmente ocupava o alto da escarpa da Montanha, no trecho compreendido entre a atual Praça Castro Alves e a Ladeira da Misericórdia – começou a crescer e seus limites ultrapassaram a mancha-matriz, tornaram-se necessários deslocamentos mais rápidos entre locais mais distantes. Não foram poucas as dificuldades para que a articulação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa fosse feita. Quando se desejou implantar o serviço de bondes na cidade, essa situação foi ainda mais sentida. Para propiciar a circulação em determinadas ruas, foi preciso fazer aterros e cortes, terraplanagens, alargar ou re-

.....
1 CARVALHO, 1940.

2 Ramos de Queiroz, 22 maio 1884. APEB. Maço 5010.

tificar vias, articular as cumeadas, instalar bueiros e canalizar as águas pluviais etc. As obras foram difíceis de executar e, por essa razão, por vezes, muito lentas.

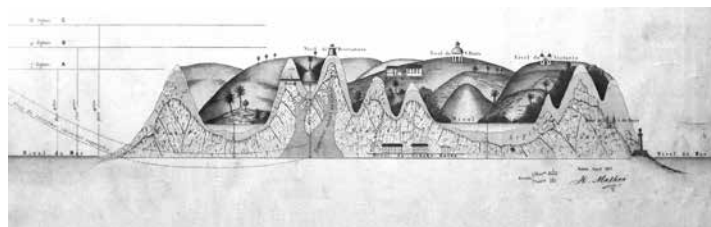


Figura 38 – Parte da planta elaborada para direcionar o abastecimento de água. Cia do Queimado, século XIX

No início, havia poucas ruas calçadas ou o calçamento era muito irregular, o que era muito custoso para as empresas por desgastar animais e peças, em especial nas ligações entre a área central e os trechos mais afastados; às vezes, nem havia ainda ligações entre os núcleos populacionais mais próximos, por causa da distância ou da topografia acidentada da cidade. Em muitos casos, as pendências eram muito acentuadas, impossíveis, por vezes, de serem transpostas por veículos puxados por animais e até mesmo pelos bondes a tração elétrica, que os substituíram.

Atualmente, apesar das muitas ladeiras ainda existentes na cidade, não dá nem para se ter ideia da dimensão do problema enfrentado pelos nossos antepassados. Para se con-

seguir perceber melhor a situação, é necessário ler as *Fallas dos Presidentes de Província*, pois é impossível ter-se noção do que era a cidade com base apenas na imagem das vias que temos hoje. As plantas antigas também pouco ajudam nesse sentido, já que muitas delas não apresentam curvas de nível.

Eis alguns exemplos de situações difíceis de imaginar nos nossos dias, já que os locais citados são planos: Vale da Quebrança (nos Aflitos); vale aterrado no Rio Vermelho, embaixo da Ladeira do Alto do Papagaio, onde hoje está o Largo de Santana, sendo que, em alguns trechos, o terreno precisou ser rebaixado para chegar à cota atual;³ quatro vales no Corredor da Vitória; “quase precipício” na atual Avenida Princesa Isabel;⁴ necessidade de pontilhão na Rua da Imperatriz; pântanos na Mariquita e Lucaia;⁵ e assim por diante.

Até o Campo Grande precisou ser aplainado e aterrado, e, na orla da Barra, havia algumas irregularidades topográficas, as quais só foram niveladas com aterros e pontes. Isso sem mencionar que a Rua da Boa Viagem e a Avenida Dendzeiros, no inverno, tornavam-se incomunicáveis com o Bonfim por causa dos alagamentos.⁶

3 FALLA do Presidente de Província do ano de 1877.

4 SAMPAIO, 2005, p. 192.

5 FALLA do Presidente de Província do ano de 1879.

6 FALLA do Presidente de Província do ano de 1853.

No século XIX, havia ainda muitos charcos nos vales. Além disso, os moradores eram autorizados a criar e abater porcos e galinhas nos seus quintais para alimentação, e o governo municipal dispunha de um matadouro que servia à cidade para o abate de animais de maior porte nas proximidades do centro, e, por essa razão, os restos dos animais mortos, em ambos os casos, eram descartados de maneira inadequada, constituindo-se em foco de sujeira e doenças.

O Rio das Tripas, hoje sob a Rua J. J. Seabra, era assim denominado exatamente por causa das vísceras de animais que eram lançadas em suas águas no trecho do matadouro público. A quantidade de dejetos nele lançada era tanta que, por ocasião das obras da Rua da Vala, havia dificuldades para contratar empresas para a execução do serviço por causa da sujeira do local. Nas obras para a implantação dessa via, houve grande movimentação de terra visando a canalização do rio, assim como a construção de alvenarias no trecho do cano geral de esgoto e nas laterais.⁷ A obra da Rua da Vala foi tão grande – ia da Barroquinha ao Retiro – e complicada que sua execução, principalmente por causa das áreas alagadiças e sujas, teve que ser dividida em seções.

Essa avenida foi efetivamente a primeira avenida de vale a operar na cidade. O seu funcionamento propiciou a conquista de novas áreas onde a população, que estava aumentando, pudesse se instalar, e essas conquistas foram

7 FALLA do Presidente de Província do ano de 1853.

ampliadas quando o bonde da Trilhos Centrais começou a circular por ela, em 1871. Como resultado, o município expandiu-se,⁸ o que foi possível graças à possibilidade do encurtamento de distâncias propiciado pelos bondes.

A salubridade do centro melhorou mais ainda quando houve condições para que se pudesse substituir o matadouro da Barroquinha por outro, construído no Retiro pela empresa Trilhos Centrais. Graças à concessão que tinha, prevendo a entrega de carne para toda a cidade e seus arrabaldes, essa empresa ampliou gradativamente a malha viária, integrando pontos distantes do Centro, contribuindo sobremodo para alterações urbanas importantes.

Em decorrência dos esforços empreendidos pela Trilhos Centrais, por exemplo, foram eliminados os pântanos que havia no percurso da Estrada Dois de Julho – atual Avenida Vasco da Gama, que nem todos sabem vai até a Ladeira dos Galés –,⁹ além de ter sido redefinido, parcialmente, o contorno do Dique do Tororó, pois a companhia fez pontilhões sobre três braços do mesmo, instalando neles seus trilhos, como pode ser notado nas plantas coloridas do levantamento¹⁰ e em fotografias antigas (Figura 39).

8 PEREIRA, 1994 apud DÓREA, Luiz Eduardo. *Histórias de Salvador nos nomes de suas ruas*. Salvador: EDUFBA, 2006. (Coleção Bahia de Todos).

9 FALLA do Presidente de Província do ano de 1880.

10 Ver Figuras K e L no Caderno de Imagens deste livro.



Figura 39 – Um dos pontilhões passando sobre partes do Dique do Tororó, provavelmente similar aos executados pela Trilhos Centrais, sobre o mesmo Dique, para a passagem dos bondes da linha Rio Vermelho de Baixo

Seria impossível conectar a Fonte Nova com o Rio Vermelho, quanto mais implantar trilhos, caso isso não fosse feito. Posteriormente, os três braços do dique cortados pelos trilhos foram aterrados e hoje se encontram ocupados com edificações de diferentes usos. Exatamente sobre um deles foi erguida a Usina Geradora do Dique, inaugurada em 1934, cujo edifício até hoje lá se encontra e que fornecia eletricidade para algumas linhas de bondes.

Destaca-se que levantamentos de diversas plantas da cidade, a exemplo do que foi realizado pela Trilhos Centrais para a execução da Estrada Dois de Julho – atual Vasco da Gama –, foram efetuados a partir da segunda metade do

século XIX, pelas várias companhias de bondes, com a finalidade de implantar seus trilhos.

Na obra da Estrada Dois de Julho foram ainda previstos arborização da via,¹¹ calçamentos, pontes, pontilhões e nivelamentos. Na época, foi prevista, ainda, a construção de um *park-way*, assim como foi elaborado projeto para a criação de um grande terminal, “com pontes, jardins, galpões ou chalets para divertimento público”,¹² aproximadamente no local onde hoje existem dois restaurantes, um estacionamento, algumas vias para circulação de veículos e parte da Itaipava Arena Fonte Nova, na margem do dique oposta à dita usina geradora. Nesse local, deveria ter sido implantado um grande centro de diversões, como alguns existentes nos Estados Unidos, previstos desde a Semana de Urbanismo de 1935;¹³ porém, isso não chegou a ocorrer (Figura 40).

Para que a Estrada Dois de Julho pudesse chegar ao Rio Vermelho, por exemplo, houve ainda muita dificuldade em preparar a via, no trecho ao longo do vale existente entre as cumeadas de Brotas, do Garcia e da Federação. Fato similar ocorreu em outras zonas da cidade, de modo que foram feitos aterros, cortes e pontes para transpor determinados trechos acidentados, inclusive grotões.

11 FALLA do Presidente de Província do ano de 1881A.

12 COELBA. T.16.5.35, 1927.

13 FERNANDES, Ana; FIGUEIREDO, Glória Cecília dos Santos; REBOUÇAS, Thais (org.). *Semana de urbanismo de 1935*. Salvador: Assembleia Legislativa, 2016.

Nas Fallas dos Presidentes de Província, da segunda metade do século XIX, acham-se informações acerca das obras realizadas no local, que demoraram muito tempo para serem concluídas por causa dos problemas dessa natureza que apresentavam. Em determinado momento, após a estrada ter sido aberta ao público, foi necessária uma modificação em seu trecho final, no Rio Vermelho, como pode ser visto na imagem colorida.¹⁴

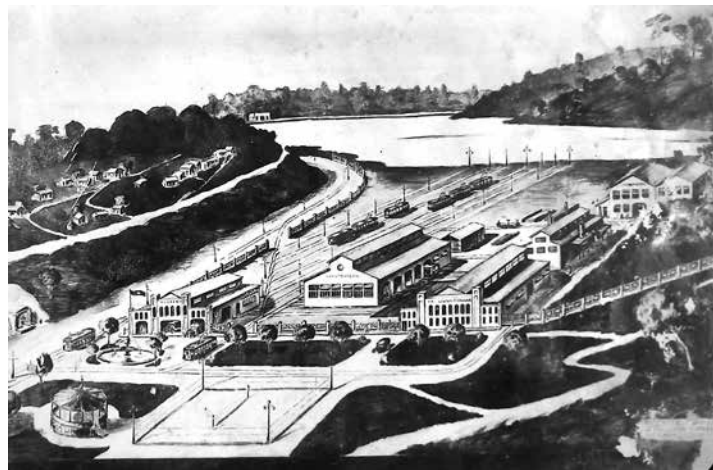


Figura 40 – Desenho da Estação Fonte Nova, não executada

Não apenas a Estrada Dois de Julho e a Rua da Vala foram difíceis de ser construídas. Em diversos locais da cidade, alguns viadutos e pontes tiveram que ser executados de

14 Ver Figura M no Caderno de Imagem deste livro.

modo a permitir o fluxo de transeuntes por cima, ligando cumeadas, ou por baixo, pelos vales. Três deles foram erguidos com o formato de arco, como já mencionado no capítulo “Os arcos de Salvador”. Só posteriormente, com a difusão do uso de produtos siderúrgicos na construção civil, é que os viadutos começaram a ser executados com formas não arqueadas, a exemplo do viaduto junto ao Palácio da Aclamação e do Viaduto da Sé.

Visando melhorar a circulação, foram alargadas ou abertas ruas diversas, conectando de maneira mais fácil pontos distantes da cidade, o que facilitou a introdução de novos transportes e serviços urbanos.¹⁵ Os bondes, seguramente, exerceram influência na dinamização dos diversos bairros por onde circularam, o que ocorreu em todas as cidades onde esse meio de transporte funcionou. No fim do século XIX, com a introdução da eletricidade, que teve seu uso estimulado por causa da importância que tinha para facilitar os deslocamentos, a dinamização aumentou ainda mais, mudando a fisionomia da Cidade do Salvador. Nesse período, a urbanização estava realmente ligada, em grande parte, ao uso da eletricidade,¹⁶ cujo uso comercial estava começando a ser difundido.

15 PINHEIRO, 2001.

16 PILAGALLO, Oscar. *Obras e construções: marcos do desenvolvimento*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012b. (Coleção Folha Fotos Antigas do Brasil, v. 15).

Como já mencionado, as empresas que implantaram e gerenciaram os bondes em Salvador foram as responsáveis pela introdução e pelo fornecimento de energia elétrica na cidade, inclusive para iluminação, embora por vezes as companhias responsáveis pelos bondes tivessem uma razão social distinta da que lidava com a energia. Só muitos anos após sua implantação é que o fornecimento de energia passou totalmente para as mãos do governo e assim permaneceu até poucos anos atrás. Em decorrência da necessidade dos fios para a condução da energia para iluminar as vias públicas e as edificações, as companhias de bonde tiveram que implantar novos equipamentos urbanos, como postes (Figura 41) e, eventualmente, luminárias, que tinham que ser presas às paredes das casas, quando as vias eram muito estreitas.

Em 1858, antes da implantação dos bondes, surgiu a ideia de uma modificação urbana importante para conectar a Cidade Alta à Cidade Baixa, mas que não chegou a ser realizada: um túnel ligando as Hortas do Carmo aos Coqueiros d'Água de Meninos. O presidente de província aprovou a ampliação da concessão e modificações no projeto,¹⁷ mas a ideia da abertura desse túnel só foi retomada na época dos bondes elétricos: em 16 de janeiro de 1913, a empresa Cantanhede & Cia Engenheiros – Empreiteiros encaminhou ofício à direção da Companhia Trilhos Centrais informando que iria ser construído um túnel ligando a Fonte dos Padres à Baixa dos Sapateiros, que deveria ficar pronto em

.....
17 FALLA do Presidente de Província do ano de 1866.



Figura 41 – Poste de ferro

30 meses, e que a empresa de bondes deveria ficar responsável pela instalação de trilhos com bitola 1,44, além de também ser a responsável por disponibilizar energia para tração, iluminação, ventilação e esgotamento, assim como o funcionamento dos bondes, que atravessariam a estrutura.¹⁸ A Trilhos Centrais protestou perante a Câmara, e a Cantanhede perdeu a disputa. No ano seguinte, a Trilhos Centrais foi que pleiteou fazer obra similar.

A ideia, embora não tenha se concretizado, permaneceu. O certo é que um túnel conectando a Cidade Alta à Baixa, cujo projeto havia sido iniciado em 1952, só foi inaugurado em 30 de janeiro de 1967 (túnel Américo Simas), em local próximo ao inicialmente previsto. Só que por ele nunca passaram bondes, já que eles haviam sido retirados de circulação alguns anos antes.

A população de Salvador foi aumentando e, com ela, a necessidade de ocupação de novas áreas para a construção de moradias ou para a implantação de serviços, em locais mais afastados do centro, também, assim como a necessidade de reduzir o tempo para percorrer determinadas distâncias. Foi, então, preciso abrir novas vias, e os trilhos dos bondes começaram a se espalhar ainda na época da tração animal. Os trilhos constituíram-se em vetores de

.....
18 COELBA. T.16.1.26. Edificação: túnel. Comunicação feita à empresa pela Cantanhede & Cia, engenheiros empreiteiros, referente à execução de túnel projetado para servir às linhas da empresa, no trecho compreendido.

crescimento da cidade, visto que a introdução de um sistema regular de transportes públicos funcionou como linha pioneira de penetração.¹⁹

No fim do século XIX e início do século XX, a expansão da cidade foi possível graças ao uso comercial da eletricidade, a princípio movendo os bondes e, posteriormente, iluminando e valorizando áreas até então desertas. “A expansão e a modernização dos transportes [...] promove a valorização do solo urbano, especialmente das áreas recém-ocupadas, ao sul, pela burguesia”.²⁰ Os bondes eram muito importantes para os deslocamentos diários e foram responsáveis, por vezes, por delinear e proporcionar tanto a ocupação quanto a fixação da população nas áreas residenciais recém-criadas.²¹ Podemos dizer que os bondes revolucionaram as cidades nas quais foram implantados, e Salvador, sem dúvida, não foi exceção.

.....
19 ALMEIDA, Maria do Carmo Esnaty de. A victoria da “Renascença Bahiana”: transformações urbanas e arquitetônicas na Primeira República. *In*: CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA, 4., 1999, Salvador. *Anais* [...]. Salvador: IGHP: FGM, 2001. v. 2, p. 929-940.

20 *Ibid.*, p. 932.

21 MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de; FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George Alexandre Ferreira. A cidade sobre trilhos: o bonde e as transformações urbanas de Natal-Brasil (1908-1929). *In*: SIMPOSIO INTERNACIONAL GLOBALIZACIÓN, INNOVACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE REDES TÉCNICAS URBANAS EM AMÉRICA Y EUROPA, 1890-1930, 2012, Barcelona. *Anais eletrônicos* [...]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2012. p. 1-20.

Na primeira administração de Seabra (1912-1916), quando foi implantado o projeto do engenheiro Alencar Lima para Salvador, diversas obras de alargamento foram executadas no centro da cidade, tendo como justificativas a modernização e a melhor salubridade da área. Diferentemente do que aconteceu em outras cidades, como Paris e Rio de Janeiro, onde quarteirões inteiros eram devastados para que o projeto de remodelação da cidade fosse implantado, em Salvador, por vezes, para facilitar a circulação, o traçado foi mantido e, em muitos casos, somente parte dos imóveis foi desapropriada.²² A Rua Chile, por exemplo, foi alargada nessa época, com a derrubada das fachadas de diversos imóveis,²³ e a Avenida Sete sofreu intervenção similar.²⁴ Não obstante, algumas vias permaneceram com o traçado original e outras foram só parcialmente retificadas.

Novas moradias e serviços foram gradualmente acumulando-se ao longo das vias, o que inclusive gerou, em alguns casos, a especulação imobiliária. Determinadas linhas foram abertas não para atenderem, efetivamente, à população que já transitava por ali, já que a quantidade de pessoas na área era muito reduzida, o que não justificava sua implantação, mas pensando na expansão futura da cidade – ou seja, para propiciar o fluxo futuro na área, o que

.....
22 PINHEIRO, 2001.

23 ROSSI, Gabriela. *Rua Chile: honra e glória do comércio baiano*. Salvador: Press Collor Gráficos Especializados Ltda, 2017.

24 SPÍNOLA, 2016.

geraria mais impostos para o governo, com a implantação de novas residências e serviços. Houve casos, também, em que se cogita que algumas linhas tenham sido pensadas para propiciar o enriquecimento de alguns proprietários de terrenos. Por exemplo, segundo Pinheiro,²⁵ no início do século XX, Guinle conseguiu a concessão para levar os bondes do Rio Vermelho para Itapoã, mas não construiu a linha. Posteriormente, ele comprou uma propriedade por preço muito baixo entre Ondina e a Barra e trocou a concessão inicial (Rio Vermelho – Itapoã) por outra, entre a Barra e o Rio Vermelho: ele mesmo instalaria os trilhos, além de lucrar com a venda da propriedade. Contudo, essa linha também não foi implantada.

Ilustra-se, a seguir, o que alguns autores mencionam acerca de como funcionava o processo de especulação imobiliária nas cidades de São Paulo e Natal, mas provavelmente algo similar também ocorreu em Salvador:

Para facilitar o acesso à nova estação, foi inaugurada a linha do Carmo à Luz em 1872, ainda uma única linha, com um bonde pequeno, de apenas nove lugares, que certamente não atendia às vastas parcelas de população que continuavam andando a pé e atravessando as pontes. Mas, como explicitam anúncios de jornal, a ideia de valorização dos terrenos pela passagem do bonde já estava incorporada ao nascente mercado imobiliário.²⁶

.....
25 Ibid.

26 OLIVEIRA, Maria Luíza Ferreira de. Uma senhora na rua do Imperador: população e transformações urbanas na cidade de São Paulo,

É de grande necessidade o prolongamento das linhas para pontos diversos, onde a população tem chegado, favorecendo não somente a que já reside nos bairros mais afastados, mas também contribuindo para o alargamento da cidade e facilitando, com o transporte regular, a edificação, que à falta de meios, não se tem estendido aos pontos mais pitorescos e aprazíveis dos arredores. Tem-se observado geralmente, notadamente nos Estados Unidos que não só para valorizar terrenos, mas também para estimular as construções fora das cidades, as companhias de viação prolongam as suas linhas além dos pontos habitados, para que se formem sempre novos núcleos. Entre nós será essa uma medida de grande vantagem, porque não obstante o aumento provado da população, há deficiência de habitações, e o estacionamento nas edificações é simplesmente justificável pela falta de transportes seguros e cômodos.²⁷

Só que, para implantar trilhos e atender às necessidades da população ou à especulação imobiliária, eram imprescindíveis o nivelamento e o calçamento das ruas, o que causava atrasos nas obras, pois requeria, por vezes, o abrandamento de ladeiras, como no caso das Ladeiras de São Bento, da Barra²⁸ e o trecho da Rua Chile, próximo à

.....
1870-1890. In: GRINBERG, Keila, SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. 3. p. 155-198. p. 173.

27 EMPREZA de melhoramentos. *A República*, Natal, ano 24, n. 172, 5 ago. 1912 apud MEDEIROS; FERREIRA; DANTAS, 2012.

28 SPÍNOLA, 2016.

Praça Castro Alves, dentre outras. Ou seja, cortes e aterros eram fundamentais ao processo.

Um aspecto interessante, ligado à abertura de linhas de bondes, era que, para evitar problemas com outra concessionária, as empresas buscavam caminhos diferentes, de modo que os trilhos de uma companhia de bonde não cortassem os de outra. Assim sendo, para que fosse viável a concessão de privilégios para a exploração de uma linha por um trecho em que outra empresa já trafegava, adotavam-se caminhos alternativos para se conseguir atingir os objetivos.

Por exemplo, se olharmos uma planta da cidade do Salvador com indicação de linhas de bonde, podemos achar muito estranho que os trilhos tenham passado por determinadas ruas, quando, aparentemente, havia outras possibilidades, mais fáceis, menos tortuosas, mais largas, menos íngremes e com menor custo de implantação e de manutenção. Só que, para uma empresa não cortar os trilhos da outra, havia frequentemente a necessidade de abertura de outras vias. Inclusive, por essa razão, Ramos de Queiroz projetou bondinhos e desenvolveu, com seu engenho, viadutos e sistemas especiais para que os veículos pudessem circular por ruas estreitas e tortuosas e descer ladeiras, em alguns casos, por gravidade.²⁹

A citada abertura de vias, assim como o alargamento ou a retificação de outras – conseguido, por vezes, com a demolição de edificações – e até mesmo a adoção de percur-

.....
29 LEAL, 2000.

sos aparentemente inusitados pelas ruas tortuosas e íngremes, de modo a viabilizar o circuito, eram algumas das soluções encontradas. Destacamos, pelas dimensões dos empreendimentos, três casos.

O primeiro deles, ocorrido ainda no século XIX, foi uma obra de grande porte construída pela CLC. Era o Viaduto Bandeira de Mello, conhecido por vezes como Viaduto Ramos de Queiroz, por causa do engenheiro que o idealizou. Executado com estrutura de ferro sobre pilares de pedra na encosta da Montanha, suas obras foram iniciadas em 24 de dezembro de 1886, e seis vigas de ferro foram assentadas um ano depois.³⁰ Seu projeto foi aprovado em 5 de abril de 1887³¹ e sua inauguração, provavelmente, ocorreu em 1888.

A aprovação do projeto foi bastante discutida, pois o engenheiro Jácome Baggi, que fez uma avaliação do mesmo, a pedido do governo de província, achava que o viaduto seria um inconveniente para as casas vizinhas, que feria a legislação e que iria atrapalhar o fluxo na Rua do Pau da Bandeira.³² Posteriormente, entretanto, em ofício do engenheiro fiscal Fortunato Fausto Gallo ao presidente de província João Capistrano Bandeira de Mello, datado de 4 de abril de 1887, temos as informações de que o percurso parecia o menos prejudicial e que os “pilares e pegões”

.....
30 SAMPAIO, 2005.

31 FALLA do Presidente de Província dos anos de 1887.

32 APEB. Maço 5010, Ofício de 10 de janeiro de 1887, de Baggi ao Governo de Província Bandeira de Mello.

ofereciam “a necessária solidez”. Ou seja, alguma alteração no projeto inicial deve ter sido feita para sanar os problemas encontrados por Baggi. Nesse mesmo ofício, quanto à superestrutura, informa-se que seria da seguinte forma:

[...] vigas de ferro duplo I com o peso de 83,9k^{os} por metro corrente, secção em milímetros quadrado 10750, momento de resistência 1274000 k^{os}, momento de inercia 242080 k^{os}, estrado de pranchões de madeira de lei com a esquadria de 11 centímetros de alto, por 15 de largo, e grades de ferro lateralmente, com a resistência precisa, além de passeios laterais á via, me parece, como sobre a constituição dos pilares e pegões, que não haverá o mesmo perigo para a resistência e estabilidade.³³

O viaduto ficava, aproximadamente, paralelo à Rua Direita do Palácio (atual Rua Chile) e ligava a Praça do Palácio (Praça Thomé de Souza) ao Largo do Teatro (atual Praça Castro Alves). Ficava suspenso sobre a Montanha, desenvolvendo-se a partir da lateral direita de quem defronta o Palácio Rio Branco, antigo Palácio do Governo. Seu trecho inicial, hoje, foi ocupado por parte das escadarias monumentais do Palácio Rio Branco, dispostas na encosta, e outro trecho, mais adiante, por algumas edificações que bloquearam aquela parte da via.

.....
33 APEB. Maço 5010, Ofício de 10 de janeiro de 1887, de Baggi ao Governo de Província Bandeira de Mello.

Só parte dele era visível no perfil da cidade, pois algumas edificações, que davam para uma rua que não mais existe, escondiam parcialmente a estrutura. As grossas pilastras que sustentavam o barroteamento sobre o qual estavam apoiados os trilhos também são visíveis em antigas imagens da área, porém não resta remanescente algum das mesmas no local. Os pequenos arcos de pedra que ainda hoje podem ser vistos, sob a forma de ruína, na encosta não faziam parte do viaduto, como se pode pensar (Figura 42). Tais arcos serviam de base para uma edificação, conforme documentado em fotos antigas da cidade. Quando o viaduto é descrito, arcos nunca são mencionados como fazendo parte da estrutura.



Figura 42 – Viaduto Bandeira de Mello, visto no perfil da cidade (seta à direita); arcos que serviam de base à edificação (seta à esquerda)

O viaduto tinha 236 metros de comprimento, 3% de declividade e 3,5 a 5 metros de largura, tendo sido implantado sobre

21 pilares³⁴ de alturas variadas, entre 2,5 e 13 metros de altura e 1 e 1,60 metros de face, respectivamente. Os vãos entre os pilares variavam entre 10 e 11,60 metros e, sobre eles, vigas de ferro que apoiavam dormentes de madeira de lei e, neles, foram fixados os trilhos. Complementando a estrutura, havia um gradil, também de ferro, e um passeio de madeira, que serviriam para auxiliar na sustentação do veículo em caso de descarrilamento (Figura 43).³⁵ Carvalho³⁶ menciona que os pilares tinham altura média de 25 metros e afastavam-se das casas ora um ou dois metros, ora quatro ou cinco, no máximo. Sampaio³⁷ não menciona a distância do viaduto para as casas, mas cita altura máxima de 13 metros. Acreditamos que essa altura está mais próxima do real. Infelizmente, não foi possível encontrar o projeto do viaduto nos arquivos pesquisados para fornecermos dados mais precisos.

A construção dessa estrutura foi a forma encontrada pelo engenheiro João Ramos de Queiroz para que a sua empresa pudesse operar com uma linha que conduzisse os passageiros, da Praça do Palácio ao Largo do Teatro, sem passar pelo trecho da atual Rua Chile, onde a Companhia Transportes Urbanos, empresa concorrente, já tinha implantado

.....
34 Sampaio diz que eram colunas, porém, como tinham seção retangular, como a própria autora descreve e é confirmado nas fotos, arquitetonicamente falando, só poderiam ser pilares.

35 SAMPAIO, 2005.

36 CARVALHO, 1940.

37 SAMPAIO, op. cit.

sua própria linha. Como Carvalho³⁸ registrou, “[...] eram os recursos inteligentes de quem não possuía o ‘privilegio’, então com a *Transportes Urbanos*”.



Figura 43 – Viaduto Bandeira de Mello. Ver gradil, indicado por setas

Alguns antigos documentos e jornais fornecem informações ligadas ao viaduto, como exemplificado a seguir.

Em 18 de fevereiro de 1891, o *Jornal de Notícias* publicou nota chamando a atenção da Junta de Higiene para que fossem tomadas providências no sentido de “assearem” os quintais dos prédios da Rua Direita, “[...] os quaes oferecem horripilante aspecto aos transeuntes do viaducto Bandeira de Mello”.³⁹

.....
38 CARVALHO, 1940, p. 22, grifo nosso.

39 URGENTE. *Jornal de Notícias*, Salvador, ed. 3377(1), 18 fev. 1891.

A Resolução nº 86, de 28 de maio de 1894, cita a Rua do Viaduto Bandeira de Mello; documentos antigos informam que, em 15 de maio de 1895, houve um descarrilhamento e o bondinho quase parou na Barroquinha,⁴⁰ mas, mesmo assim, a linha continuou funcionando. Em 15 de dezembro de 1897, o periódico *Cidade de Salvador*,⁴¹ ao noticiar outro descarrilhamento de bonde, sem feridos, no local, em decorrência da alta velocidade desenvolvida pelo veículo, também informou que as vigas de madeira de sustentação do mesmo estavam degradadas e mereciam a atenção das entidades competentes, para evitar problemas futuros. Três dias depois, o mesmo periódico chamava a atenção para as “silipas” degradadas.

Em 16 de dezembro de 1898, o *Jornal de Notícias* solicitou a retirada de lixo na Ladeira da Montanha, no trecho subjacente ao Viaduto Bandeira de Mello, o que denota que a via ainda estava em uso, embora não saibamos em que condições. *A Lanterna*, em junho de 1902, publicou nota falando muito mal da estrutura do viaduto, o que dá a impressão que os problemas da degradação das peças de madeira ainda não tinham sido sanados.

A desativação do Viaduto Bandeira de Mello ocorreu entre 1903 e 1912, pois a última notícia que encontramos sobre ele, veiculada no *Correio do Brazil* em 27 de agosto de 1903, refere-se a obras que ali estavam sendo feitas. O Palácio

.....
40 SAMPAIO, 2005.

41 LINHA Circular. *Cidade de Salvador*, Salvador, ed. 00291(1), 15 dez. 1897.

Rio Branco foi destruído no bombardeio à cidade, em 1912, assim como a Biblioteca Pública. A Câmara Municipal e a Sé também foram atingidas, mas o viaduto não foi arrolado nos danos ocorridos na área nos documentos da época, o que nos leva a imaginar que o viaduto tenha sido desativado antes disso.⁴² Com a construção do novo palácio, escadarias monumentais foram feitas no trecho do viaduto que ficava junto à Praça Municipal, de modo que aquela via deixou totalmente de existir.

É possível que, pelo fato de a CLC, companhia responsável pela concepção e implantação do viaduto e dos bondinhos que nele circulavam, ter absorvido, em 1897, a Transportes Urbanos – que detinha a concessão da linha que passava pela Rua Direita do Palácio –, tenha-se deixado de lado a manutenção do viaduto, que deveria ser mais cara do que a dos trilhos aplicados diretamente na rua. Afinal, a mesma companhia não precisava de dois trechos que fizessem percursos curtos e similares – entre a Praça Municipal e a Praça Castro Alves –, de modo que, por essa razão, deve ter optado por permanecer apenas com o trecho de mais fácil manutenção, a via implantada pela Transportes Urbanos, pelo percurso da atual Rua Chile.

Outro empreendimento que destacamos, para viabilizar a circulação dos bondes na cidade, foi a implantação da linha

.....
42 VIADUCTO Bandeira de Mello. *Cidade de Salvador*, Salvador, ed. 296 (1). 18 dez. 1897.

da CLC para Itapagipe,⁴³ cuja viagem inaugural foi realizada em 30 de maio de 1891 por um grupo de dez bondes festivamente embandeirados, conduzindo personalidades e pessoas do povo, conforme indicado no *Jornal de Notícias* do dia 1º de junho do mesmo ano. Parte do trajeto, cujos dados foram passados ao jornalista pelo engenheiro Jay David, fiscal do governo junto à CLC, será transcrita a seguir.

Os dados disponíveis referem-se a toda a extensão da linha e são bem interessantes, mas selecionamos apenas partes dele que caracterizam as modificações urbanas. Os trechos foram grifados em itálico para assinalar detalhes que queríamos destacar.

Deve-se notar as referências à via que foi criada a cavaleiro da Igreja de São Joaquim, que apresentava, no trecho próximo à Soledade, um pequeno viaduto. Hoje, o percurso inicial – a partir da Baixa da Soledade – seria o da Rua Barão da Vila da Barra,⁴⁴ via interrompida pouco após encontrar com a Ladeira São Francisco de Paula (Figura 44). Seu final seria, ao que tudo indica, na Rua Elias Nazaré. No meio do percurso, tem-se ainda a 1ª Travessa Barão da Vila da Barra⁴⁵ e, no final, a Rua do Barão da Vila da Barra de Baixo.

.....
43 INTENDÊNCIA Municipal. *Correio do Brazil*, Salvador, ed. 00005(1), p. 1, 27 ago. 1903.

44 Aparece na planta organizada pelo engenheiro Adolfo Morales de los Rios (1894) como Ladeira de Ramos de Queiroz.

45 Ver: GOOGLE MAPS. Disponível em:
<https://www.google.com.br/maps/place/R.+Bar%C3%A3o+da+Vila+da+Barra,+Salvador+-+BA,+40301-155/@-12.94907,38.49914,1>

No alto da ladeira do Porto da Lenha bifurca-se, conforme descrevemos acima.

É calçada nas bitolas e entre-vias.

As curvas são, em maioria, suaves.

A partir da Soledade a linha desce com 1,2% em cerca de 100m, d'onde sobe 0,80% cerca de 70m; d'ahi desce jucto montanha, até o começo da rua do Bomgosto com 1,80% n'uma distancia de 1800m, e até á estrada de ferro n'uma extensão de 1920m.

Da estrada de ferro á Roma o declive é quase nullo.

De Roma ao Travassos a tangente que nos referimos, tem 1100 metros de extensão, sobre aterro de areia, com declive de 0,30% e 0,50% até o seu termino.

Na rampa do Porto do Bomfim desce 3% e na rua do Porto 0,20% e 0,50% até o Poço em curvas de raios grandes e tangentes, passando pelo Bogarim a nivel.

Do Poço para o Bogarim há uma curva de cerca de 15° de raio.

Do largo do Papagaio sobe-se, para Travasso pequeno, uma rampa de 1,90%.

Na parte da montanha, entre Soledade e Bomgosto, a maioria dos cortes é em cascalho e pedra.

.....
 9z/data=!4m5!3m4!1s0x71605237d121e19:0x673502c20f3c7c70!8m2!3d-12.957867!4d-38.5009732. Acesso em: 9 mar. 2019.

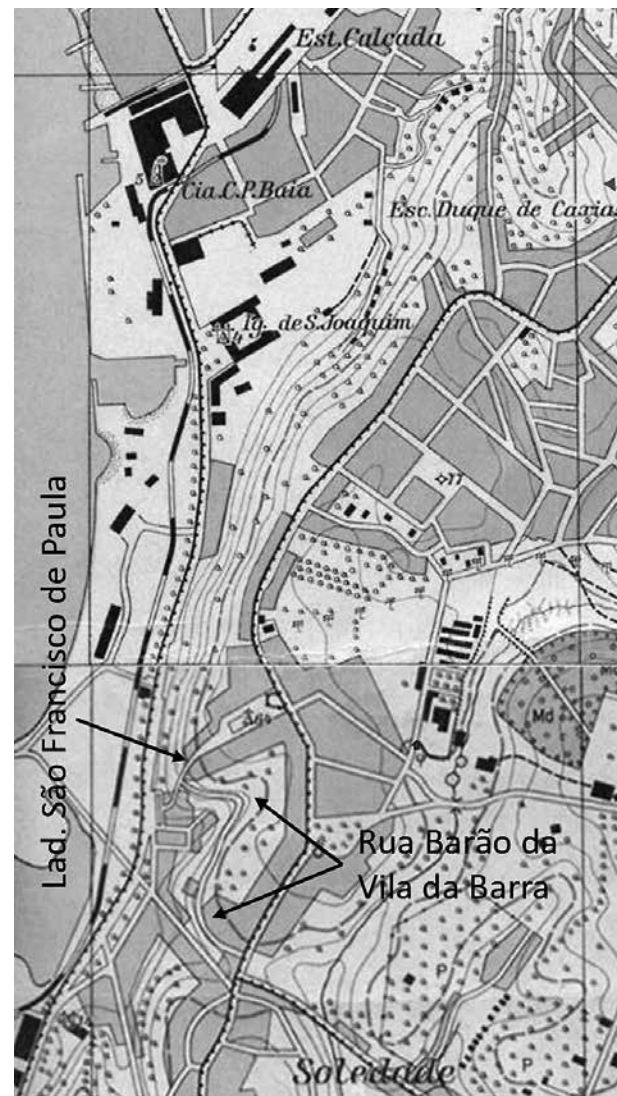


Figura 44 – Indicação do percurso da Rua Barão da Vila da Barra

A linha completa, da Baixa dos Sapateiros até a Penha, mede 8,940 metros assim divididos: da Baixa até o Barbalho 1,260 metros; do Barbalho á Soledade 960 metros; da Soledade á estrada de ferro na Calçada 1,9220 metros; da estrada de ferro a Roma 1,200 metros; de Roma ao Bomfim (quase uma recta) 1,400; do Bomfim á Penha 2,200 metros.⁴⁶

Segundo Carvalho,⁴⁷ a Veículos Econômicos pagou à CLC para que esta empresa desistisse de instalar trilhos para o Bomfim pelos mesmos percursos usados por aquela companhia. Provavelmente, foi isso que fez com que fosse aberta a Avenida Tiradentes.

Para viabilizar o percurso descrito no artigo de jornal transcrito, alguns viadutos e pontes menores da CLC, idealizados por João Ramos de Queiroz, foram executados, dos quais não há vestígios hoje: sobre a Ladeira do Aquidabã, junto à Ladeira da Soledade, e sobre a Ladeira São Francisco de Paula – viaduto ao longo de um trecho da Rua Barão da Vila da Barra (Figura 45).

A respeito da ponte sobre a Ladeira do Aquidabã, há um documento assinado pelo engenheiro fiscal Fortunato Fausto Gallo, datado de 31 de agosto de 1887, que explicita o seguinte:

.....
46 LINHA Circular: inauguração do ramal de Itapagipe. *Jornal de Notícias*, Salvador, 1 jun. 1891.

47 CARVALHO, 1940.

Tendo-se de atravessar a ladeira do Aquidabam por uma ponte cujos encontros são de alvenaria de pedra, para levar superestrutura de vigas de ferro em I e lastro de dormentes com gradil de ferro dos lados, foi rebaixada aq.⁴⁸

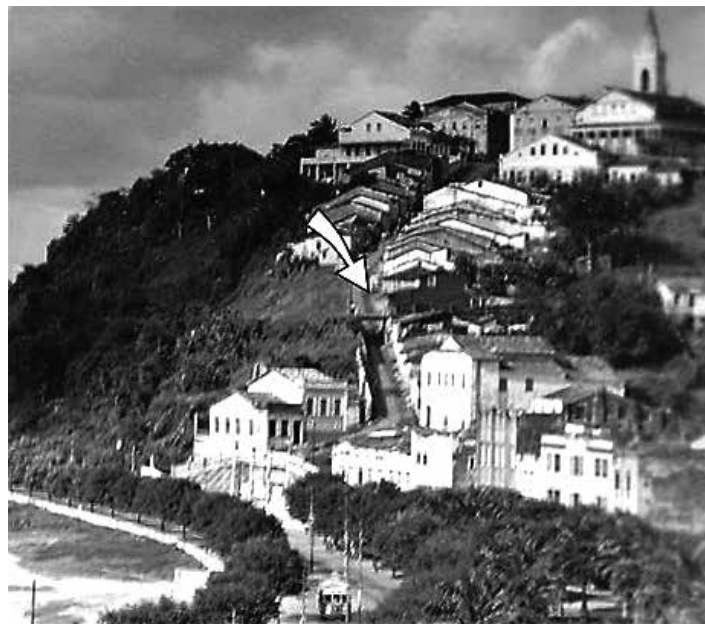


Figura 45 – Viaduto sobre a Ladeira São Francisco de Paula, construído pela CLC

Outras pontes pequenas também foram executadas para circularem os bondes em outras zonas da cidade, como no trecho onde posteriormente foi aberta a Rua Visconde

.....
48 APEB. Maço 5010.

de Mauá, para a passagem da linha da Preguiça, conforme documentado em antigas fotografias. Há registro de que foram, posteriormente, substituídas por novas, em concreto, quando a rua foi adequada à circulação de veículos (Figuras 46 a 48). Em visita ao local, pode-se identificar onde ficavam, pois existem ainda as antigas balaustradas colocadas naquela ocasião.

Antônio de Lacerda menciona um viaduto que havia sido proposto pela empresa dos Ariani, do Alto do Carmo ao Pelourinho, para instalação de linha férrea;⁴⁹ porém, este, seguramente, não foi executado.

Ramos de Queiroz também cita que os irmãos Ariani tinham empreendido a construção de uma linha circulando a Cidade Alta – que consistiria em parte do percurso da Trilhos Centrais –, mas nada se efetivou, por causa dos custos com desapropriações e para a implantação dos viadutos que eram previstos. Segundo ele, alguns dos viadutos passariam a mais de 20 metros acima do leito das ruas, uma delas de grande circulação, o que poderia ser problemático, sem falar que não equacionaria o problema dos deslocamentos.⁵⁰

.....
49 APEB. Maço 4998-1. Ofício de 6 de junho de 1873, de Antônio de Lacerda a João José de Almeida Couto, presidente de província.

50 APEB. Maço 5010. Documento de Ramos de Queiroz, de 22 de maio de 1884.



Figuras 46 e 47 – Rua Visconde de Mauá



Figura 48 – Rua Visconde de Mauá, vendo-se um dos locais dos antigos viadutos

No mesmo documento, Ramos de Queiroz diz que os responsáveis pelas empresas de transportes coletivos nunca tinham julgado ser possível efetuar a interligação da cidade sem tais viadutos e informa que fez estudos, por ordem do governo, e verificou que os viadutos propostos pelos Ariani, que custariam muito – o que ajudou a inviabilizar a proposta, anteriormente –, eram desnecessários:

Resolvi o difficilicimo problema, como se pode ver, abrindo novas ruas, na extensão de quase dous quilômetros, com um declive de 38 milímetros por metro, declive muito inferior ao da rua da Montanha e ao da própria rua de Baixo [...] construída a Linha e os Ramaes do meu plano, pode se ir a qualquer ponto da cidade sem se subir ladeiras.⁵¹

51 APEB. Maço 5010, 22 de maio de 1884.

A informação dada por Ramos de Queiroz pode ser comprovada através de verificação do percurso descrito no artigo do *Jornal de Notícias*, de 1º de junho de 1891, anteriormente transcrito.

Outros projetos de viadutos, de porte relativamente grande para a época, foram submetidos à Câmara de Salvador, no fim do século XIX e no início do século XX, pelas companhias de bondes e poderiam ter alterado de alguma forma a direção dos vetores de crescimento da cidade. Foram pensados para permitir o fluxo de bondes sobre vales existentes e trafegáveis: um sairia do fundo da Igreja da Ajuda, em linha reta, e desembocaria no topo da Ladeira de São Roque, no pequeno Largo de São Bento;⁵² o outro deveria ter sido construído em 1905, quando a CLC solicitou autorização para construir um viaduto do Largo de Nazaré ao Alto de Pitangueiras.⁵³ Nenhuma dessas obras foi realizada.

Com relação à abertura de novas linhas nos locais onde hoje se encontram grandes avenidas de vale – Avenida Vasco da Gama (Estrada Dois de Julho), Avenida Anita Garibaldi (Rio Vermelho de Cima), Rua J. J. Seabra, Barros Reis e Avenida General San Martin (que, juntas, compunham a Rua da Vala) –, destaca-se que a largura das vias, a princípio, era bem inferior à das avenidas atuais,

52 *Jornal de Notícias*, 6 maio 1898.

53 *Correio do Brazil*, 16 jun. 1905.

por vezes com largura só o suficiente para a passagem dos trilhos que eram assentados.

Havia, ao longo dos trilhos, entretanto, uma pequena área pavimentada com largura variável, conforme o contrato firmado, na época, entre os gestores municipais e as concessionárias. A função dessa pavimentação era dificultar o desgaste dos vagões e a invasão do local pelo mato. Quando a área entre os trilhos era totalmente calçada, isso também facilitava o deslocamento dos animais, no caso de bondes puxados a burros. Esse procedimento diminuía as trepidações, o que propiciava melhor conforto aos usuários e muare. Eram as concessionárias, normalmente, as responsáveis pela instalação dos trilhos e pela pavimentação, mas, quando isso ocorria em zona urbana, por vezes, os proprietários eram obrigados a dividir as despesas com esse tipo de obra, embora a execução ficasse a cargo das empresas, para evitar problemas.

Na Vitória, por exemplo, Antônio de Lacerda, gerente da Transportes Urbanos, reclamou do fato de a Câmara Municipal ter autorizado os proprietários a fazerem por conta própria o calçamento, logo após os trilhos terem sido assentados. Com o fim de preservar o serviço que havia sido concluído pela sua empresa, ele solicitou autorização para executar o calçamento e todas as obras necessárias para concluir as vias, porém à custa dos proprietários e do governo.⁵⁴

.....
54 APEB. Maço 4998. Ofício de Antônio de Lacerda a João d'Almeida Couto, presidente de província, datado de 27 de junho de 1870.

Quando os trilhos foram instalados e os bondes passaram a circular por onde é hoje a Avenida Garibaldi – linha do Rio Vermelho de Cima –, de modo a dirigir-se ao Rio Vermelho e, posteriormente, a Amaralina, cruzando a Vila Matos, eles facilitaram o acesso às zonas balneárias (Ondina e Amaralina) por terra, incentivando a ocupação das áreas.

Para se chegar a Ondina – antiga Areia Preta –, o bonde devia parar, aproximadamente, onde hoje é o entroncamento da Avenida Adhemar de Barros com a Avenida Garibaldi e tinha-se que caminhar um bom pedaço para chegar à praia. No caso de Amaralina, o ponto final era no Largo das Baianas. Hoje, duas quadras antes do citado largo, temos a Rua do Balneário.

Os bondes aceleraram o crescimento da cidade, exatamente porque houve um incentivo, por assim dizer, à ocupação ao longo das vias,⁵⁵ ao mesmo tempo em que propiciaram a união entre o centro da cidade e a “povoação da Barra”, o arrabalde de Itapagipe, a “povoação do Rio Vermelho” e, posteriormente, Amaralina.⁵⁶

Segundo Jesus,⁵⁷ os bondes elétricos foram responsáveis pelo aumento do número de veranistas no Rio Vermelho, por

.....
55 CARVALHO, 1940.

56 Ver Figura N no Caderno de Imagens deste livro.

57 JESUS, Maria das Graças Bispo de. Abordagens geográficas a partir do resgate cultural e dinâmica sócio-espacial: o estudo do bairro Rio Vermelho- Salvador/Bahia-Brasil. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. *Anais* [...]. São Paulo:

lhes propiciar duas formas de chegar ao local,⁵⁸ além de reduzir o tempo dos deslocamentos. Com isso, a procura por áreas para a construção de casas de veraneio aumentou o valor dos imóveis próximos ao mar, e a população mais pobre que antes residia no local deslocou-se para o interior.

Já no caso da ligação do Centro com a “povoação Barra”, a descida era feita, a princípio, pela atual Avenida Princesa Isabel – onde teve que ser feito novo pontilhão e um plano inclinado – e o final da linha era no Bosque da Barra (Largo do Porto da Barra), porém depois seguiu, já sem o sistema de plano inclinado, até o largo do Farol da Barra, na frente do hoje existente Edifício Oceania – que foi construído em terreno vendido pela CLC. Nessa época, os veículos entravam pela atual Rua Marques de Leão e seguiam para a atual Rua Marquês de Caravelas.

.....
 Universidade de São Paulo, 2005. p. 7139-7149. Disponível em: <http://docplayer.com.br/9328441-Abordagens-geograficas-a-partir-do-resgate-cultural-e-dinamica-socio-espacial-o-estudo-do-bairro-rio-vermelho-salvador-bahia-brasil-1.html>. Acesso em: 11 out. 2018.

58 Saindo do Campo Grande, a linha do Rio Vermelho de Cima – pelo local da atual Avenida Cardeal da Silva – e a linha do Rio Vermelho de Baixo, que passava pela atual Vasco da Gama, costeando o Dique. Respectivamente, as linhas da “Máquina” do Rio Vermelho, o bonde a vapor da Transportes Urbanos e o bonde a burro da Trilhos Centrais. A ligação entre a Barra e o Rio Vermelho, por meio de uma via costeando a orla marítima, só foi feita no governo de J. J. Seabra, quando foi inaugurada a Avenida Oceânica, no primeiro quartel do século XX. Bondes nunca passaram por esse trecho. E a circulação pelo local da Avenida Garibaldi também ainda não existia. Essa via foi aberta posteriormente, quando houve a alteração do percurso da “Máquina”.

A presença dos bondes fez com que a população mais pobre permanecesse mais perto do centro e a mais rica se mudasse para a periferia. Isso porque os mais pobres não tinham muito dinheiro para gastar com transporte, de modo que faziam a maior parte dos seus deslocamentos a pé, pois tinham tudo o que podiam precisar nas proximidades. Caso contrário, não conseguiriam bancar os custos com os deslocamentos.

Já os ricos preferiam ficar mais afastados do burburinho do centro da cidade, vivendo com mais tranquilidade, em zonas mais calmas, deslocando-se para o centro apenas para trabalhar ou quando queriam usufruir de outras be-nesses que só havia por ali – a exemplo de teatros, cinemas, clubes recreativos. Inclusive, em dias de eventos nos teatros ou partidas de futebol, havia linhas especiais de bondes para o transporte dos espectadores ou dos atletas ou alterações nos horários normais.

Hoje, como a cidade está muito inchada, só uma pequena parte da população mais pobre consegue morar perto do centro e a maior parte, que mora na periferia, tem que usar os transportes públicos. Atualmente, boa parte dessa população usa o metrô, outra forma de veículos sobre trilhos, quando residem perto de suas linhas. Deslocando-se em pistas exclusivas, as pessoas conseguem chegar mais rápido ao seu destino.

Ao longo dos anos, visando a articular trechos distintos da cidade – que, além de muito montanhosa, apresentava

a grande falha que a divide em Cidade Alta e Cidade Baixa –, os concessionários dos bondes, principalmente Antônio de Lacerda (Transportes Urbanos) e João Ramos de Queiroz (CLC), foram criativos e instalaram elevadores e planos inclinados, ou seja, inventaram novas possibilidades de articulação.

Os planos inclinados consistiam, praticamente, em bondes sobre plataformas (Figura 49) que deslizavam sobre trilhos assentados na encosta. Três desses equipamentos ainda funcionam até hoje e são de muita utilidade à população: Plano Inclinado Gonçalves, Plano Inclinado do Pilar e Elevador Lacerda.

Antônio de Lacerda, por exemplo, foi um nome-chave na articulação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa: percebendo como o acesso ao porto e à região do Comércio era muito difícil para quem lá desejava ir ou transportar cargas para algum ponto da Cidade Alta, resolveu adotar, como solução para conectar os dois níveis da cidade, integrando toda a zona urbana, elevadores. Ele propôs construir o Elevador Hidráulico da Conceição – atual Elevador Lacerda, após remodelação, ampliação e eletrificação (Figura 50) – e, posteriormente, o Elevador do Taboão (Figura 51). Este último, em projeto, seria inclusive maior do que o que foi executado: teria quatro cabines, sendo duas para transporte de cargas – uma para uma carroça e para o animal que a puxasse – e duas para o transporte de pessoas. Devido a problemas

de ordem financeira, só as cabines para o transporte de passageiros foram implantadas.



Figura 49 – Cabine do Plano Inclinado Gonçalves, similar a um bonde

O Elevador da Conceição foi inaugurado em 8 de dezembro de 1873, articulando a Cidade Alta (Praça Municipal) com a Cidade Baixa (Praça Cairu). Foi “o primeiro e revolucionário elevador público do mundo”.⁵⁹ Foi reinaugurado, já em concreto armado, e batizado de Elevador Lacerda em 1º de janeiro de 1930 (Figura 52).

⁵⁹ SAES, 2007, p. 220.

O Elevador do Taboão foi inaugurado em 19 de janeiro de 1896, quase todo em estrutura metálica. Os responsáveis pela Transportes Urbanos haviam cedido às pressões externas e compraram o material dos ingleses, o que não ocorreu com Lacerda, que se recusou a usar esse material no Elevador Hidráulico da Conceição, pois ele sabia que o mesmo não seria adequado no local onde o equipamento seria implantado, por causa do ambiente marinho.⁶⁰ O Elevador do Taboão foi desativado há algum tempo, porém ainda é possível ver, no local, sua estrutura, embora degradada (Figura 53). Fala-se, eventualmente, em reativá-lo. Alguns estudos foram efetuados nesse sentido.

A Transportes Urbanos colocou também em funcionamento os planos inclinados da Graça e o que descia a ladeira que hoje é o trecho final da Rua Chile e que separava a Praça do Palácio (Praça Municipal ou Thomé de Souza) da Largo do Teatro (Praça Castro Alves). Ambos funcionavam com maquinismos trazidos da Inglaterra, fabricados pela Marshall Sons Co. Limited – Britania – Iron Works.⁶¹ A linha da Barra apresentava:

60 SAMPAIO, 2005.

61 APEB. Maço 5011. Ofício de Theodoro Gomes ao presidente de província, datado de 18 de fevereiro de 1889.

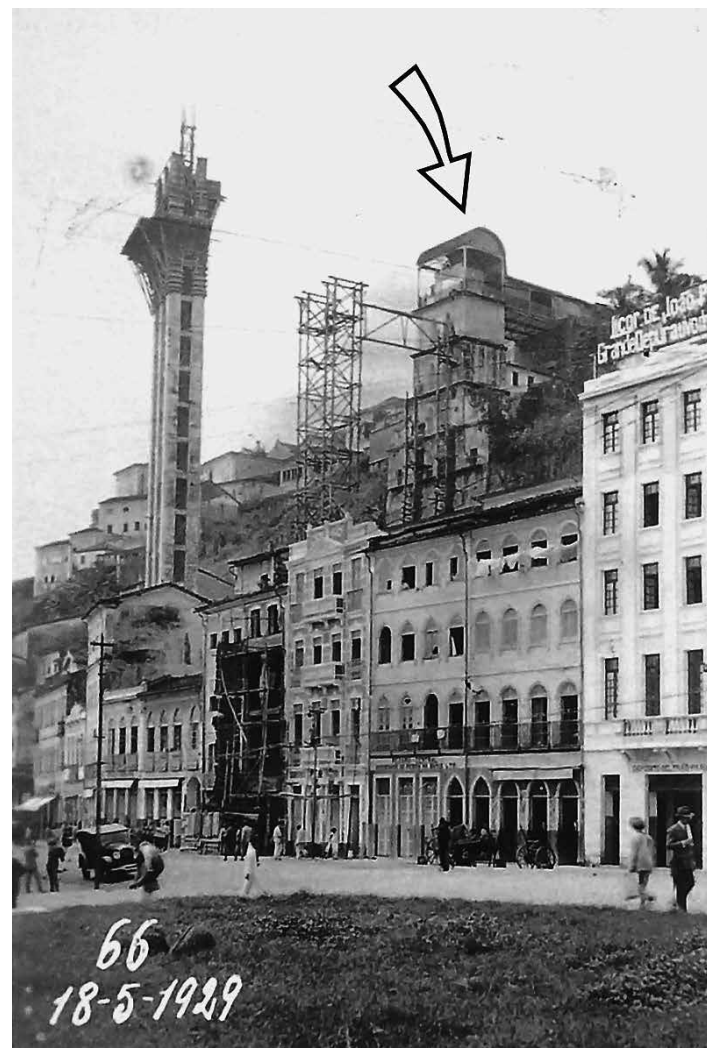


Figura 50 – Elevador Hidráulico da Conceição, vendo-se o Elevador Lacerda em construção

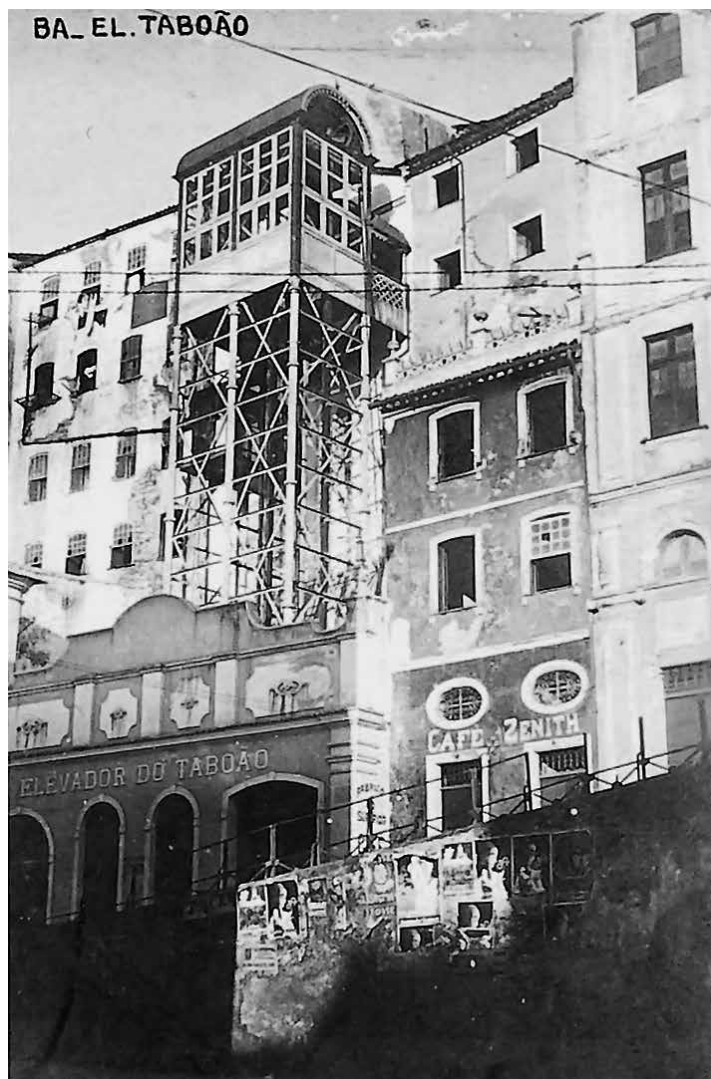


Figura 51 – Elevador do Taboão



Figura 52 – Elevador Lacerda

[...] dois lances de trilhos com inclinações diferentes sendo um deles quase plano com trechos simples e bifurcação para trecho duplo apenas na região central onde os carros passam um pelo outro. Esta linha de plano inclinado funcionou ao longo da ladeira da Graça, hoje Av. Princesa Leopoldina⁶² e ligava o Bairro da Graça ao ‘Arrealde da Barra’, sendo a sua parada final onde hoje é a Praia do Porto da Barra.⁶³

⁶² Na realidade, era a Avenida Princesa Isabel.

⁶³ MENDONÇA, Alba; GONÇALVES, Annia. *Plano inclinado: uma alternativa eco-eficiente para promoção da mobilidade urbana sustentável na Cidade do Salvador*. 2005. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão Pública) – Faculdade de Tecnologia Empresarial Salvador, 2005. p. 44.

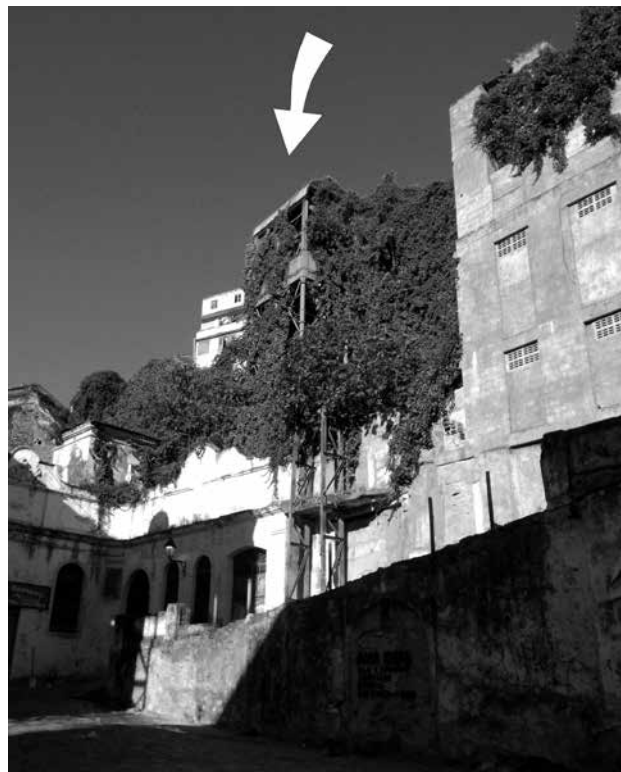


Figura 53 – Elevador do Taboão em situação de abandono

Ainda segundo Mendonça e Gonçalves, Morrison⁶⁴ informa que “uma outra linha ligava o largo da Vitória ao Forte da Barra, descendo pela atual Ladeira da Barra. Mapas da época indicam a presença de duas casas de máquinas, sen-

64 MORRISON, 1989 apud MENDONÇA; GONÇALVES, 2005, p. 44.

do uma delas no Largo da Vitória e a outra nas proximidades da igreja de Santo Antonio da Barra”. Desses planos inclinados, só conseguimos encontrar o já apresentado registro fotográfico do que funcionava onde é hoje a Avenida Princesa Isabel (Figura 30).

Por outro lado, o engenheiro João Ramos de Queiroz, da CLC, que também era um visionário, inspirado no plano inclinado que havia sido desenvolvido por Antônio de Lacerda para a Companhia Transportes Urbanos, idealizou e construiu o Plano Inclinado Izabel, no local do antigo Guindaste dos Padres, nos fundos da atual Catedral Basílica, para galgar a Montanha.

O equipamento foi inaugurado em 1888 e funcionava de maneira similar aos dois da Transportes Urbanos, o da Graça e o da Rua Chile: quando o bonde chegava, os animais eram desatrelados e o veículo era acorrentado a uma plataforma, que o levava ao outro setor da cidade, onde o veículo era atrelado a outros animais. Era, pois, uma espécie de elevador que deslocaria o bonde sobre trilhos. Só que, após grave acidente ocorrido com o vagão, foi feita uma reforma, na qual uma cabine similar à dos veículos foi soldada a uma plataforma. As pessoas tinham, então, que descer do bonde em que trafegavam, entrar na cabine do plano inclinado e, ao chegar ao outro patamar da cidade, tomar um segundo bonde, de modo a continuar a viagem, se fosse o caso.

Na época da sua reinauguração, em 1889,⁶⁵ houve mudança do nome para Plano Inclinado Gonçalves, em homenagem a Manuel Francisco Gonçalves, seu diretor. Isso porque o Brasil havia se tornado uma república e não era conveniente deixar o nome da nossa princesa imperial nele. A empresa alemã Maschinenfabrik Esslingen foi que forneceu o maquinário completo, o mais moderno que existia, composto por trilhos, carros, cremalheiras, cabos e sistema de propulsão a vapor.⁶⁶

Conforme noticiado no *Diário da Bahia* de 22 de dezembro de 1889,⁶⁷ o equipamento foi submetido a testes, em presença de uma comissão nomeada pelo governador do Estado, tendo sido aprovado quanto à segurança.

De acordo com Mendonça e Gonçalves, em 1931, quando nova reforma foi realizada, os carros do Plano Inclinado Gonçalves foram substituídos por outros, fabricados pela Brill Company, da Filadélfia, nos Estados Unidos, que apresentavam, inclusive, uma forma diferente de alimentação elétrica.⁶⁸ Esse equipamento urbano funciona até hoje, sendo bastante utilizado (Figuras 54 e 55).

.....
65 PLANO Inclinado. *Diário Da Bahia*. Salvador, ano XXV, n. 290, p. 1, 27 dez. 1889. Noticiário. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=801097&pasta=ano%20188&pesq=plano%20inclinado>. Acesso em: 7 mar. 2019.

66 MENDONÇA; GONÇALVES, 2005.

67 PLANO Inclinado. *Diário da Bahia*, Salvador, ed. 00287(1), p. 1, 22 dez. 1889. Noticiário.

68 MENDONÇA; GONÇALVES, 2005.



Figura 54 – Plano Inclinado Gonçalves, 1931, vista do bairro do Comércio



Figura 55 – Plano Inclinado Gonçalves, 1931, vista da Praça da Sé

A CLC, em 1907, informava à Câmara que pretendia construir outro ascensor, partindo das imediações das ladeiras da Conceição e Gameleira até perto de sua usina na Preguiça, mas o equipamento não chegou a ser executado.⁶⁹

Em 1897, foi inaugurado um novo plano inclinado, o Plano Inclinado do Pilar, desenvolvido pelo engenheiro Júlio Brandão, o mesmo que projetou o bonde-sanitário, que transportava os doentes para os hospitais de isolamento. Esse plano inclinado, eletrificado em 1910, continua até hoje servindo à população, embora tenha ficado parado em determinados períodos (Figuras 56a e 56b).

.....
 69 Documento de 14 de maio de 1907. Intendência. Processos. CLC. 1890-1929. Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo.



56a) 1911-1920



56b) 2019

Figura 56 – Plano Inclinado do Pilar

Em Salvador, vários planos inclinados foram implantados a partir de 1981. Um é público, em área urbana, o Plano Inclinado da Liberdade; outro, na área de um hospital público, a Rede Sarah. Há cerca de 12 planos inclinados particulares em imóveis situados no corredor da Vitória – um hotel e diversos edifícios residenciais – e outro na Ladeira da Barra – clube recreativo.

Há, ainda, um projeto, da autoria do engenheiro mecânico Pedro Ornelas, de uma série de planos inclinados para auxiliar a resolver o problema de mobilidade urbana na cidade de Salvador, além do projeto de um plano inclinado para ser instalado nos fundos da Escola Politécnica da UFBA.

Esses planos modernos confirmam que a ideia da implantação desse tipo de equipamento urbano, introduzida pelas companhias de bondes e que até hoje servem à população – do mesmo modo que o Elevador Lacerda –, foi de muita valia.

Abrigos

Os tipos de abrigos variaram ao longo dos tempos. Era exigência dos contratos que as companhias que fossem instalar os trilhos e explorar o serviço de transporte coletivos construíssem “[...] kiosque elegante, servindo de sala de espera para os passageiros, nas praças que comportarem essas construções, nos pontos terminaes e nos de espera de suas linhas, ficando sujeitas as plantas á aprovação da Intendencia Municipal”.¹ Só que tais construções nem sempre foram executadas de maneira satisfatória.

Até finais da década de 1930, por exemplo, era comum os usuários terem que se proteger, para não se molhar ou não tomar sol, em marquises de lojas comerciais situadas nas imediações dos pontos, caso existissem. Muitas das paradas de bondes eram simplesmente assinaladas nos postes com retângulos brancos (Figura 57), sem identificação alguma,² como pode ser visto em imagem do penúltimo ponto do bonde da Federação – atual Rua Caetano Moura, em frente ao Pavilhão de Aulas Federação (PAF) VI da UFBA –, e nem todos os abrigos eventualmente existentes encontravam-se em boas condições.

.....
1 COELBA, T.16.5.35, p. 18. LEIS e contractos referentes ás Companhias Linha Circular e Trilhos Centraes. Bahia: Officina Graphica, 1927.

2 Em Olinda, cita-se que era um avanço, em relação a São Paulo e demais cidades do país, o fato de os postes apresentarem tabelas com os destinos dos bondes, o que facilitava a circulação por parte de usuários esporádicos. STIEL, 1984.



Figura 57 – Poste com retângulos para identificação de ponto de bonde, na frente da residência da família de Dona Sizininha Simões, na antiga Estrada da Federação (hoje, Rua Caetano Moura)

Em determinado momento, a prefeitura municipal, para melhorar a situação dos usuários, solicitou à CLC que construísse abrigos adequados, mas os que foram feitos, tanto no centro da cidade quanto em locais mais afastados, como Ribeira, Barbalho, Rio Vermelho (Largo da Mariquita), Baixa do Cabula, Campo Santo, Federação e Matatu, não tiveram durabilidade.

Desse modo, os protestos da população insatisfeita levaram o prefeito Durval Neves da Rocha a desapropriar os abrigos existentes e abrir uma concorrência pública para a construção e a exploração de novos abrigos,³ vencida pela

3 *A Tarde*, 1 mar. 1939.

Empresa Bahiana de Publicidade. A empresa de caráter familiar foi a primeira empresa de publicidade exterior das regiões Norte e Nordeste. Ela ainda é ativa na cidade sob a razão social A. Linhares Outdoors. Na época, a empresa construiu, com recursos próprios, abrigos modernos para o povo nos locais requeridos pela Câmara Municipal.

O contrato para a construção dos abrigos concedia à empresa responsável, em contrapartida aos recursos investidos, autorização para exploração dos locais por 25 anos no que dizia respeito à publicidade, em cartazes pintados manualmente e letreiros de neon. Como os bondes em Salvador acabaram em 1961, a empresa manteve, desde 1939 até o final do período em que funcionou o serviço, a concessão, válida para todos os abrigos, de tamanhos e tipos variados, que por ela foram construídos.

Nesses abrigos, executados em pontos estratégicos da cidade, podiam ser comprados lanches, sorvetes, revistas, charutos e artigos de papelaria, dentre outros itens.⁴ Os intelectuais da época frequentavam tais abrigos, conforme mencionado pelo jornalista João Carlos Teixeira Gomes: “[...] bebíamos ‘*passinha*’ (infusão de cachaça com ervas e passas) nos abrigos e pontos de bonde da praça Castro Alves”.⁵

4 NELSON Cadena: os abrigos de bondes. *Correio*, Salvador, 5 ago. 2011. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/nelson-cadena-os-abrigos-de-bondes/>. Acesso em: 26 ago. 2018.

5 GOMES, João Carlos Teixeira. *A brava travessia: memórias, viagens e artigos do Pena de Aço*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade Ltda, 2016. p. 50, grifo nosso.

De acordo com a matéria publicada no jornal *A Tarde*, em 1º de março de 1939, citada anteriormente, a mencionada concorrência foi aberta para que fossem construídos cinco grupos de três tipos de abrigos: de primeira, segunda e terceira classes (Figura 58). O texto jornalístico era acompanhado por um desenho de abrigo de segunda classe e, dada a semelhança entre o desenho e a realidade que conhecemos (Figuras 59 e 60), acreditamos que ao menos alguns dos projetos, nesse caso, tenham sido fornecidos pelo governo municipal. Os abrigos de primeira classe eram os do centro da cidade.

Grupo	Localização	Classe
1º	Terreiro	1ª
	Barbalho	2ª
	Estrada da Liberdade	3ª
Baixa de Quintas		
2º	Praça Municipal	1ª
	Largo da Mariquita	2ª
	1º Arco	3ª
2º Arco		
3º	Praça Castro Alves	1ª
	Nazaré	2ª
	Mata Escura	3ª
Matau		
4º	Campo Grande	1ª
	Largo da Graça	2ª
	Farol	3ª
Campo Santo		
5º	Ribeira	2ª
	Água de Meninos	
	Baixa do Bonfim	3ª
Caminho de Areia		

Figura 58 – Dados referentes aos abrigos a serem construídos, conforme edital da concorrência pública aberta em 1 de março de 1939

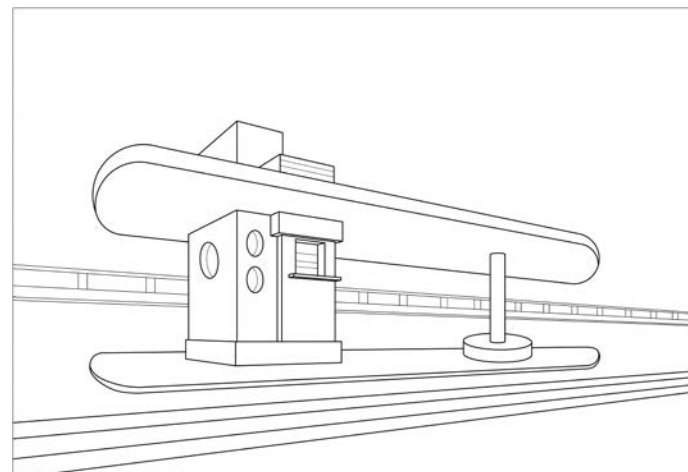


Figura 59 – Perspectiva de projeto de abrigo de segunda classe, conforme divulgado no jornal *A Tarde*, em 1 mar. 1939, p. 2



Figura 60 – Foto do abrigo da Baixa de Quintas

O primeiro abrigo entregue à população, cuja inauguração estava prevista para 10 de novembro de 1939,⁶ foi o da Praça Municipal. Tinha, conforme a A. Linhares, capacidade para 100 pessoas. Ele e seu similar, o da Praça Castro Alves, em concreto armado e com laje plana, foram “imortalizados” em diversas fotografias, de modo que são conhecidos até mesmo por pessoas nascidas após sua demolição (Figuras 61 a 64).

Em 6 de outubro de 1944, o *Diário de Notícias* mostrou foto e fala da inauguração do abrigo da Praça Cairu: “Agora, o amplo abrigo da Praça Cairú, um esplêndido refúgio para os bahianos, um expressivo atestado do dinamismo de uma empresa de publicidade da Bahia”.⁷ Nota-se, pois, que o abrigo da Praça Cairu (Figura 65) não constava da listagem da concorrência pública, mas a A. Linhares também o construiu, assim como também construiu o do Largo das Sete Portas, o da Calçada e o da Boa Viagem (Figuras 66 a 68). Constatamos que houve, por motivos que não conseguimos identificar, alterações na listagem inicial, publicada no jornal *A Tarde*. O senhor José Linhares, filho do senhor Aderbal Linhares, o fundador da empresa, não tem, inclusive, lembrança de terem sido executados os abrigos nos seguintes locais,

-
- 6 SERÁ o primeiro da série: inaugurar-se-á a 10 de novembro próximo: o elegante e moderno abrigo da Praça Municipal cujas obras estão adeantadas. *Diário de Notícias*, Salvador, p. 1, 14 set. 1939.
 - 7 MAIS um abrigo foi entregue à Bahia. *Diário de Notícias*, Salvador, 6 out. 1944.



Figura 61 – Recorte de jornal falando da inauguração do abrigo da Praça Municipal

embora constassem da relação inicialmente divulgada: Terreiro, Barbalho, 1º e 2º Arcos, Mata Escura e Caminho de Areia.

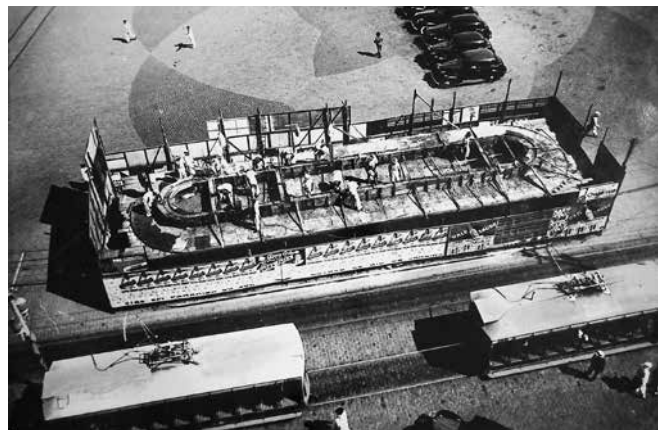


Figura 62 – Abrigo da Praça Municipal em construção



Figura 63 – Abrigo da Praça Municipal



Figura 64 – Abrigo da Praça Castro Alves



Figura 65 – Abrigo da Praça Cairu, vendo-se, atrás dele, parte do antigo Mercado Modelo



Figura 67 – Abrigo do Campo Grande, bem similar ao da Calçada. Ficava na frente da residência do doutor Pacífico Pereira (hoje, local do Teatro Castro Alves)



Figura 66 – Abrigo do Largo das Sete Portas



Figura 68 – Abrigo da Boa Viagem

Apesar de não termos encontrado documentos que comprovem que tais abrigos tenham sido efetivamente construídos e de as pessoas entrevistadas não se recordarem deles, há algumas imagens de abrigos executados pela mesma empresa, nas quais não foram registrados os locais onde foram tiradas. Infelizmente, não conseguimos identificar com segurança todas elas (Figura 69).



Figura 69 – Abrigo. Provavelmente do Barbalho ou da Estrada da Liberdade, a julgar pelas propagandas nele expostas⁸

Através das fotografias, percebe-se que alguns dos abrigos, como os de Água de Meninos, do Largo da Mariquita e do Largo do Campo Santo, tinham pilares de pedras

⁸ Farmácia no Largo da Soledade e de loja na Rua São José.

e cobertura em telhas cerâmicas e foram executados em linguagem dita neocolonial (Figuras 70 a 72).⁹ Desses três exemplares, o de Água de Meninos é o único que ainda existe. Fica na Avenida Jequitaia, nas proximidades da Ladeira de São Francisco de Paula (Figura 73).

Os abrigos da Baixa de Quintas, de terceira classe (Figura 60), e do Largo da Graça, de segunda classe, eram similares aos da Praça Municipal e Praça Castro Alves, de primeira classe, e Ribeira (Figura 74) e Bonfim, de segunda classe (Figura 75), embora apresentassem diferenças nos projetos: todos eram em estilo *art déco*, foram executados em concreto e possuíam cobertura em laje plana. A cobertura apresentava as extremidades arredondadas e era apoiada em pilares de secção quadrada.

O do Bonfim é o único abrigo com cobertura em concreto que ainda existe, embora parcialmente descaracterizado (Figura 76). Foi preservado dentro do projeto de revitalização do Largo do Bonfim, cujas obras foram recentemente inauguradas, mas, infelizmente, do jeito que ficou, poucas pessoas irão perceber que o local se tratava de um antigo abrigo de bondes.

⁹ BREITENBACH, Sílvia. A presença da arquitetura neocolonial em Salvador. *Cadernos PPG-AU/UFBA*, Salvador, v. 6, n. 1, p. 75-90, 2007. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1441/939>. Acesso em: 23 fev. 2019.

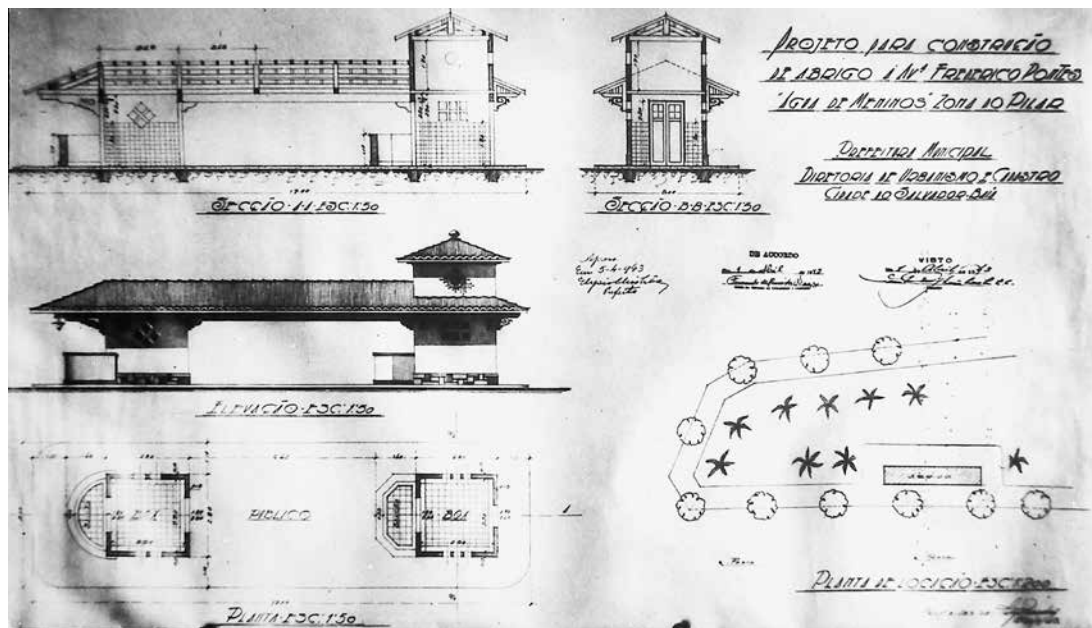


Figura 70 – Abrigo de Água de Meninos

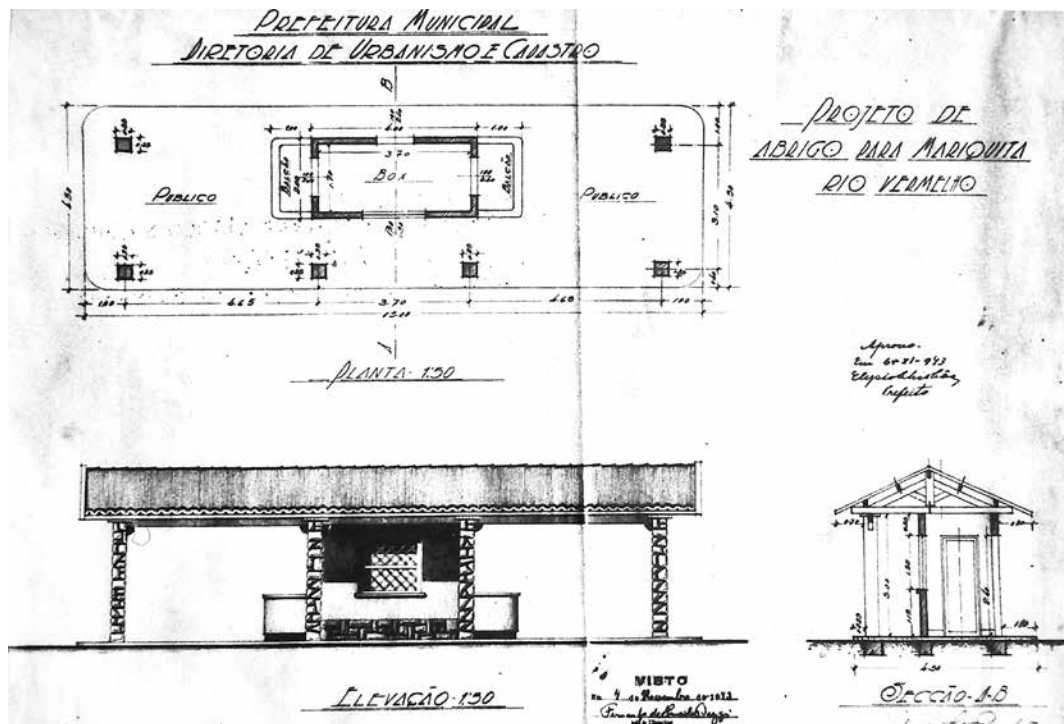


Figura 71 – Abrigo do Largo da Mariquita



Figura 72 – Abrigo do Campo Santo



Figura 74 – Abrigo da Ribeira



Figura 73 – Abrigo de Água de Meninos



Figura 75 – Abrigo do Bonfim



Figura 76 – Abrigo do Bonfim. Foto, 2017

Barracões (galpões), subestações e usinas

Os bondes necessitavam de garagens onde pudessem passar a noite ou mesmo onde pudessem ser guardados durante o dia, se por ventura não tivesse previsão da sua saída naquele momento. Havia, também, bondes que só circulavam à noite, outros só nos finais de semana, por exemplo; uns eram para casamentos e outros eventos, outros para transportar doentes, para transportar cadáveres, ou eram bondes reserva. Havia ainda os veículos usados para consertar as linhas ou para jogar areia nos trilhos, se necessário. E tais veículos não poderiam ficar ao relento.

Isso sem falar no conserto, na manutenção e na fabricação de veículos, que precisavam de locais específicos para ocorrer. Além disso, na época dos bondes a tração animal, além dos veículos requererem espaços cobertos onde pudessem permanecer, eram também necessárias áreas específicas para servir aos animais, como estábulos, cocheiras e locais para armazenamento de comida.

Quando a primeira linha de bondes foi aberta em Salvador, havia um desses estábulos nas imediações da atual Avenida Dendezeiros, perto da Baixa do Bonfim. Posteriormente, novos locais de descanso de animais foram implantados, como na Graça, na esquina da Ladeira de Santana com a Rua da Vala – Rua Dr. J. J. Seabra –, na Barroquinha e no Barbalho, por exemplo (Figuras 77 e 78).



Figura 77 – Cocheira de Santana

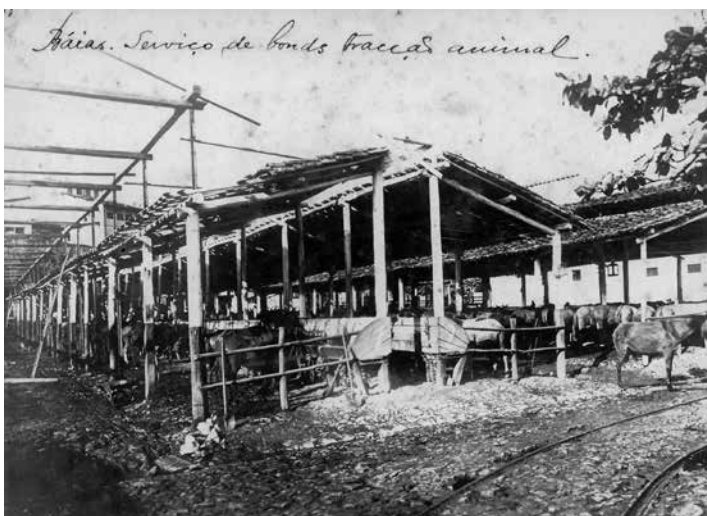


Figura 78 – Cocheira da Graça (baías para serviço de bondes)

Nas últimas décadas do século XIX, quando houve uma epidemia mundial e o mormo, doença até hoje combatida no meio rural que assolou a cidade, foi necessário ampliar os estábulos ou construir outros, para separar os animais saudáveis dos doentes, reduzindo a mortandade. Isso foi ideia do primeiro veterinário de Salvador, o senhor C. Bucari, trazido à cidade pela CLC.¹ Os gastos nesse sentido foram grandes, mas surtiram efeito, pois evitaram que os transportes coletivos desaparecessem da cidade, já que a contaminação total dos animais seria inevitável.

Quando o serviço de bondes foi eletrificado em Salvador e já tínhamos mais linhas na cidade, os galpões usados para guarda dos bondes e animais sofreram reformas e outros surgiram. Os veículos elétricos eram maiores, sem falar que precisavam ser armazenadas peças do sistema aéreo de fiação. Surgiu, com a eletrificação, a necessidade de que também fossem criadas usinas geradoras de energia e subestações, para transformar e distribuir a corrente elétrica para, principalmente, propiciar o funcionamento dos bondes. Como já mencionado, foram essas usinas e subestações, construídas pelas companhias de bondes, as responsáveis pelo fornecimento de toda a energia elétrica para a cidade, começando pela iluminação pública.

¹ TORRES, Geraldo Cezar de Vinhães. O primeiro registro da presença de um médico veterinário na Cidade de Salvador – Bahia. 2007. Trabalho apresentado ao 34º Congresso de Medicina Veterinária, Santos, 2007. Disponível em: www.abamev.org.br/sites/default/files/field/image/16.pdf. Acesso em: 27 jan. 2018.

A primeira usina da cidade, uma termelétrica, era na Preguiça (Figura 79). Foi construída pela Siemens & Halske, empresa alemã responsável pela introdução dos bondes elétricos em Salvador, que começaram a funcionar em 1897. Posteriormente, com as sucessivas eletrificações das linhas e a constatação que a eletricidade ia perdendo sua intensidade com a distância, o que refletia em problemas com os veículos, que chegavam a ficar paralisados, novas usinas e subestações foram sendo construídas.



Figura 79 – Usina termelétrica da Preguiça

Da época dos bondes elétricos, há o registro, tanto oral quanto documental, dos seguintes barracões, alguns dos quais apresentando ao lado uma usina ou subestação:

- a. Subestação da Graça (Rua da Graça), junto a barracão (Figura 80) – o conjunto foi demolido após a extinção dos bondes, ainda no século XX, e, hoje, em seu lugar, há um terreno pertencente à Paróquia de Nossa Senhora da Vitória;
- b. Barracão de Roma (Figura 81) – demolido em 2015, após anos de abandono, para se tornar estacionamento público;
- c. Barracão da Praça Ramos de Queiroz, junto à parte superior do Plano Inclinado Gonçalves, adaptado recentemente para museu;
- d. Usina do Canela, temporária, próxima à Rua João das Botas,² junto à estação de onde saíam os bondes elétricos para o Rio Vermelho;
- e. Subestação e Barracão de Santana, na esquina da Rua J. J. Seabra com a Ladeira de Santana (Figura 82);
- f. Barracão das Hortas (Barroquinha) (Figura 83) – hoje, há um terminal de ônibus no local;
- g. Subestação e Barracão da Lapinha;
- h. Subestação do Retiro, junto a uma pedreira (Figura 84).

No Dique, havia apenas uma usina geradora, a única cujo prédio resiste até hoje, com nome e data de construção na fachada (1926), embora usado como lanchonete (Figuras 85a e 85b).

.....
2 COELBA, T.5.4.129, 25 de junho de 1906.



Figura 80 – Subestação e Barracão (oficina) da Graça



Figura 82 – Subestação e Barracão (oficina) de Santana (esquina com a Rua J. J. Seabra)



Figura 81 – Barracão (oficina) de Roma

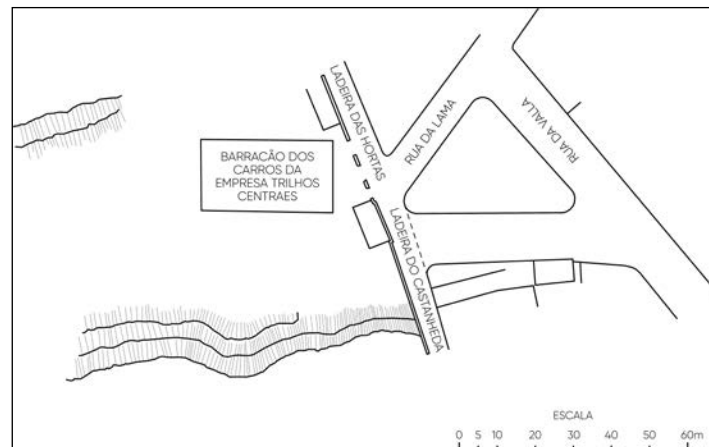
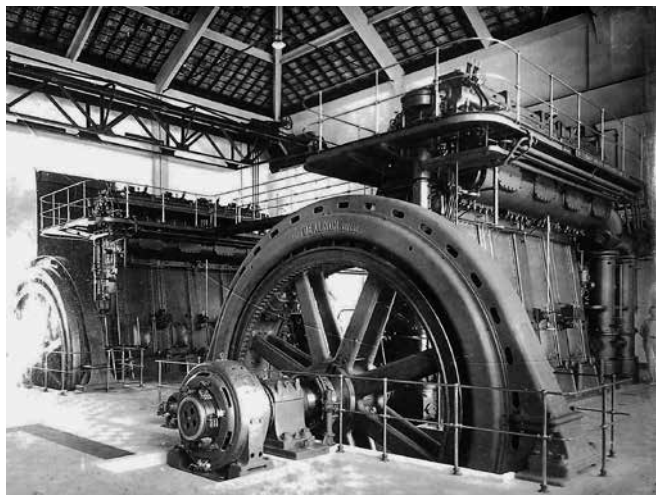


Figura 83 – Localização do Barracão das Hortas, na Barroquinha



Figura 84 – Usina do Retiro



85a) Parte do maquinário original



85b) Prédio da antiga usina em foto recente

Figura 85 – Usina geradora do Dique

Foram as companhias de bonde que introduziram também as hidrelétricas na Bahia, adquirindo propriedades com cachoeiras e construindo barragens, como as hidrelétricas de Bananeiras e das cachoeiras do Timborá – quedas de Macella e Gameleira, no Rio Paraguaçu –, que alimentavam as usinas locais, já citadas, que deixaram de ser termelétricas.³

Havia ainda uma usina volante, montada em um bonde, que se movia sobre os trilhos da Circular, para reforço à usina do Canela.⁴ Ou seja, consistia em um tipo especial de veículo que fazia a função de gerar energia pontualmente, quando necessário.

3 MEMÓRIA..., 1995. 2 v.

4 CARVALHO, 1940.

Curiosidades

São muitas as curiosidades encontradas nos antigos documentos, especialmente no período dos bondes a burro, de modo que destacaremos aquelas que mais nos chamaram a atenção.

No Brasil, por exemplo, diversos são os nomes pelos quais os veículos denominados genericamente como bondes foram conhecidos, nomes esses que variavam conforme alguma característica especial ou a cidade em que eles circulavam: *bonds*, *trams*, *tramways*, elétricos (como em Portugal, ainda hoje), camarões (por causa da cor vermelha), “cara-dura” (todo de madeira, sem cortinas ou lamparinas no interior) e o “de primeira linha” (com bancos acolchoados, cortinas e lamparinas no interior). Dona Antônia – bondes de menor lotação –,¹ “sossega-leão”, Jaú e La Pavona são outras denominações encontradas em Salvador, conforme indicado na edição do jornal *A Tarde* de 16 de dezembro de 1963.

Com relação à procedência dos materiais usados pela Transportes Urbanos na primeira seção da primeira linha de bondes a burro posta em funcionamento na Cidade Alta, o relatório de 30 de junho de 1870, elaborado por Antônio de Lacerda, gerente da companhia responsável pelo empreendimento, informa que o barroteamento era de uma madeira importada, o pinho de Brunsevik, e o fato de ser cortada na época adequada conferia a esta qualidade de madeira melhor resistência à

.....
1 A EFICIENTE..., 1935.

umidade do que as madeiras nacionais. Além da madeira para os carros, os trilhos e “todos os seus pertences” eram importados.²

Ainda com referência aos materiais adotados na fabricação dos bondes da CLC construídos em Salvador, seguindo o modelo de dois trazidos do Rio de Janeiro, um completamente pronto e o outro parcialmente, temos também registro das seguintes indicações de madeiras locais: peroba nos pés-direitos; putumuju no engradamento do lastro; louro no lastro; e “coberta” de cedro forrada com lona grossa. Quanto às ferragens, algumas peças eram fabricadas na oficina da companhia, mas outras, tais como rodas, eixos, boxes e molas, vieram dos Estados Unidos. Os trilhos, de aço laminado, eram sistema Vignoles,³ tinham quatro metros de comprimento, resistiam a oito toneladas e pesavam 12 kg/m. Os trilhos eram fixados aos dormentes – executados em ferro laminado – com parafusos.⁴

2 APEB. Maço 5010; APEB. Maço 4998-1. Relatório de Antônio de Lacerda, de 30 de junho de 1870. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

3 Segundo Sampaio, os trilhos mundialmente conhecidos como Vignoles eram os que ficavam no mesmo nível da rua, adequados para bondes. O nome vinha do engenheiro que difundiu o seu uso: Charles Vignoles. SAMPAIO, 2005.

4 APEB. Maço 5010. Informação encaminhada em 21 de agosto de 1887 pelo engenheiro Fortunato Fausto Gallo a João de Castro Rebêlo sobre

Sob o asfalto de vários trechos da cidade, ainda existem trilhos e, às vezes, presos a eles, o barroteamento (dormentes), só que em madeira, como era muito comum em determinadas linhas (Figura 86). Nas obras que estão sendo realizadas pela Conder no Centro Histórico, muitos trilhos têm sido encontrados (Figuras 87a e 87b).



Figura 86 – Trilhos presos a dormentes

a CLC, de modo a subsidiar o relatório a ser apresentado à Assembleia Provincial.



87a) Trilhos da Rua Chile, encontrados por ocasião da revitalização da rua



87b) Peças metálicas para fixação dos trilhos aos dormentes

Figura 87 – Trilhos no Centro Histórico

Fora do Centro, em determinados locais, também é possível encontrarmos evidências da circulação dos antigos bondes. Por exemplo, a equipe do Laboratório de Geotecnia Ambiental (GeoAmb) da Escola Politécnica, a nosso pedido, usou o radar de penetração do solo e encontrou indícios dos antigos trilhos sob o asfalto na Rua Caetano Moura.

Em 2018, por ocasião das obras de instalação de uma tubulação no terreno ocupado por um estacionamento de uma clínica de grande porte na Avenida Garibaldi, na pista que vai do cruzamento da Avenida Vasco da Gama em direção ao centro da cidade, foram encontrados, em toda a testada do lote, contíguo à via, a dois metros da face interna do passeio, os dormentes de madeira que apoiavam os trilhos do bonde da linha Rio Vermelho de Cima, a uma profundidade de 1,30 metros. Concluídas as obras, os dormentes foram englobados em uma camada de concreto e reaterrados (Figura 88).

Algumas pessoas ainda narram fatos impensáveis para aqueles que sempre conheceram a cidade movida a veículos automotores: na época em que Salvador ainda era servida por bondes a burro, quando o senhor Antônio Figueira – avô do professor Roberto Santos, ex-governador da Bahia – voltava do centro da cidade para a Barra, tomava um bonde até o ponto final, na Vitória, e uma pessoa ia esperá-lo com um cavalo selado, de modo que ele pudesse “prosseguir viagem”. Foi o professor Roberto quem nos passou a informação, em 2018. Pelo fato de o final da linha indicado ser na



Figura 88 – Dormentes de madeira, pertencentes à linha de bondes Rio Vermelho de Cima, encontrados na atual Avenida Garibaldi

Vitória, pode-se supor que esse fato ocorreu pouco tempo após a primeira linha da Cidade Alta ter sido implantada, ou seja, na década de 1870.

Para a identificação dos veículos por parte dos usuários, eram usados números nas linhas que ficavam visíveis na frente dos bondes, como referimos. Entretanto, em determinada época, foi adotada, para que os veículos fossem identificados à distância à noite, uma convenção do uso de faróis coloridos, que serviriam para orientar os usuários: a linha do Rio Vermelho apresentaria faróis verdes ou azuis; a linha urbana, faróis brancos; os carros que saíam da Graça, caso apresentassem os faróis encarnados, iriam para o Largo do Teatro. Essas cores foram divulgadas em panfletos, como aqueles distribuídos à população em 1892.⁵

Outra curiosidade com relação aos bondes animáticos foi que, na época em que a epidemia do mormo, ainda no século XIX, matou dezenas de animais pertencentes à Transportes Urbanos, os corpos dos mesmos foram enterrados na Baixa do Garcia – imediações da atual Praça Lord Cochrane. Houve protestos por parte da população, com medo da proliferação da doença, mas o responsável pela empresa, Theodoro Gomes, argumentou que os corpos foram colocados em buracos profundos e que, se os moradores da cidade temiam que isso acontecesse, deveriam

⁵ Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1. Panfleto datado de 1 de março de 1892.

também ser contra os enterros no Campo Santo, que ficava perto, pois ali também eram enterradas pessoas com moléstias contagiosas.⁶

E por falar em Campo Santo, há uma história popular da tradição oral que diz que, numa noite, certo motorneiro, chegando com o seu bonde cheio de pessoas ao destino final, na Federação – o Largo do Campo Santo –, assim que parou, olhou para trás, para aguardar que todos descessem, mas constatou, para seu espanto e desespero, que não havia ninguém a bordo: todos os supostos passageiros eram almas penadas e já tinham voltado para casa: o cemitério.

Prosseguindo com as curiosidades, sabe-se que, antigamente, o transporte de animais dentro dos bondes não era permitido, embora nem sempre as recomendações fossem cumpridas, como pode ser percebido através da letra da marchinha de Carnaval “Tem galinha no bonde”, da autoria de Haroldo Lobo, que menciona que, apesar de animais serem proibidos de entrar nos bondes, os veículos estavam parecendo a Arca de Noé.

No entanto, o bonde era a única opção de transporte para rodar para determinados locais da cidade, a exemplo de quando as pessoas se deslocavam, na primeira metade do

6 Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Processos. CLC. 1890-1926, documento de 9 de agosto de 1893. Em 1873, a Transportes Urbanos tinha sido transformada em Sociedade Anônima, mas, em 1897, foi absorvida pela CLC.

século XX, para veranejar em Amaralina. Uma antiga usuária, a senhora Teresa Kolbe, relembra dos “gansos veranistas” de sua família, que eram conduzidos dentro de caixas, nos bondes, da casa onde sua família morava, no Campo Grande, até o ponto final da linha, no Largo de Amaralina. Lá chegando, ao serem liberados, os gansos iam correndo para o mar, passando perto de cabras que pastavam perto da areia, e ficavam nadando até o final da tarde, quando iam para a casa alugada pela família, para comer e passar a noite (Figura 89).

Por outro lado, o bonde não era simplesmente um meio de transporte: era uma forma de diversão. Algumas pessoas contam, hoje em dia, que sua diversão de fim de semana, na década de 1950, era tomar o bonde no bairro onde moravam, em Salvador, e seguir até o fim de linha, retornando ao local de origem sem ao menos descer do veículo. Ou seja, passeios de bondes eram também uma forma de distração, o que é ratificado pela passagem transcrita a seguir:

Existe uma raça de gente, rara e em extinção, que gosta, se deleita em andar no transporte público, que é adepta do barato modestíssimo de passear de condução. J. Carlos não tinha alternativa, mas amava esta contingência e cansou-se de dizer que seu laboratório era o bonde. Dentro eram as últimas gírias e modas, os bons e os maus humores, olhares, taras, recatos e procedimentos menos honestos. Fora era a cidade, a água, o verde, o horizonte e o gnaisse dos morros, o andar tão seu dessa gente tão a

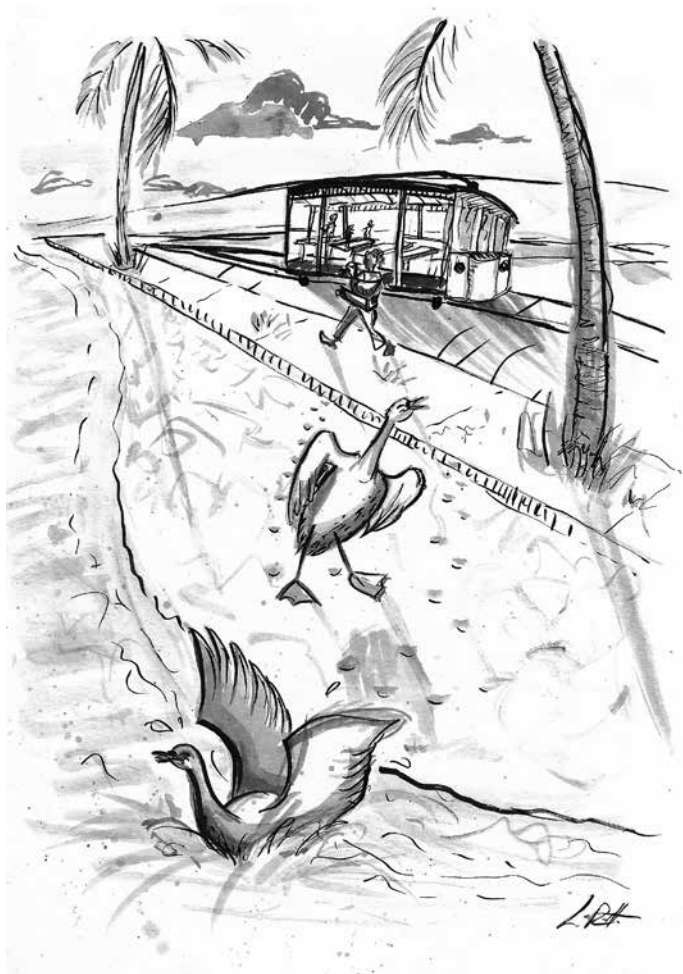


Figura 89 – Gansos chegando de bonde ao final de linha de Amaralina, em época de veraneio, conforme indicações da Senhora T. Kolbe

vontade, tão dona da terra; cada esquina uma coisa, cada trecho com sua própria personalidade; as casas, os edifícios e os monumentos [...].⁷

Ao mencionar o que fazia com seus amigos enquanto estudante do Colégio da Bahia, o jornalista Joca Teixeira Gomes diz: “No intervalo das aulas, eu, Glauber Rocha, Fernando Rocha, Fernando Peres, Calazans Neto e outros colegas da ‘Geração Mapa’ costumávamos tomar o bonde que, fazendo a curva em Nazaré, rumava para a praça da Sé, e de lá retornava ao colégio [...]”.⁸ Imaginem só a conversa desses rapazes, todos conhecidos intelectuais baianos, dentro do bonde!

O professor e arquiteto Pasqualino Magnavita também se lembra, empolgado, do passeio que fazia junto com outros internos do Colégio Antônio Vieira às quintas-feiras à tarde, nos idos de 1939-1940, através de uma floresta tropical, com galhos de árvore por vezes batendo no veículo, em direção ao Rio Vermelho. Era o percurso onde existe hoje a Avenida Garibaldi.

De qualquer modo, quer fosse um passeio solitário nos finais de semana, quer fosse um passeio feito por um grupo de amigos, o comentário unânime era que o passeio de bonde era uma maravilha.

7 LOREDANO, Cássio. *O bonde e a linha: um perfil de J. Carlos*. São Paulo: Capivara, 2002. p. 22.

8 GOMES, 2016, p. 42.

Esses não são casos isolados, como pode ser verificado na crônica publicada no jornal *A República*, em Natal, no primeiro quartel do século XX, transcrita a seguir:

Desejaria que os dias fossem longos e as noites [...] intermináveis, para gozá-los nesses veículos, bons ou maus (que importava?) contando [sic] que estivesse a cada momento e a cada instante vendo e em contato com toda a cidade, com todos os seus habitantes, com os que viessem de perto ou de longe [...]. Uma cidade sem bonde é uma cidade sem vida, porque o bonde é a alma das cidades [...]. O bonde acolhe a todos sem distinção de classe, de cor, ou de política. [...] o bonde, além da alma, é o pulso das cidades: pelas ruas percussões [sic], isto é, pelo movimento dos bondes adivinha-se os estados de excitação ou depressão em que elas se encontram [...]. Não! Uma cidade não pode existir sem o seu bonde. Nem sei como podemos viver tanto tempo sem ele! Dentro em pouco, os bondes serão indicados como um dos mais eficazes agentes terapêuticos para as moléstias do sistema nervoso [...]. Oh! A ideia de que eles abreviam as distâncias e nos levam, comodamente, facilmente, aos nossos lindos arredores: que poderemos, quando nos agrada, passar 30 minutos a uma hora longe dessas feias ruas [...]. Tudo e mais alguma coisa fazem com que amemos grandemente, sinceramente, esses modestos veículos. [...] com toda sorte de passageiros, com as suas palestras, informações, bisbilhotices, além dos seus condutores

e motoristas, tem incontestavelmente a sua função social. Faz-se, por ele, com facilidade a psicologia de uma população...⁹

O bonde, além de ser um meio de transporte coletivo que conduzia pessoas e cargas a preços módicos, encurtava distâncias e também propiciava alegria a quem o usava. Infelizmente, não mais faz parte do cotidiano da população brasileira, pois foi extinto como meio de transporte urbano. Apenas é possível encontrarmos alguns exemplares funcionando em linhas turísticas, em Santos e Campinas, em São Paulo, e no bairro de Santa Tereza, no Rio de Janeiro, por exemplo. Entretanto, o charmoso veículo não desaparecer das nossas lembranças, pois continua a ser recordado em diversas circunstâncias ou de formas inusitadas, mesmo por pessoas que nem eram nascidas na época em que ele por aqui circulava. Permanece vivo no imaginário popular.

O bonde e as artes

Atualmente, a arte tem ajudado a manter viva a imagem dos bondes em Salvador. Por exemplo, o pintor Costa Lima registra, em telas, os bondes que por aqui circulavam, retratando toda a beleza da época e fazendo-nos praticamente viver o momento em que aqueles veículos eram os

9 A REPÚBLICA, 1923 apud MEDEIROS; FERREIRA; DANTAS, 2012, p. 10.

principais meios de transporte coletivo na nossa cidade.¹⁰ O artista cedeu-nos algumas imagens dessas telas para reprodução no livro, assim como um belo texto inédito, de sua autoria, descrevendo curiosidades acerca dos bondes que circulavam em Salvador e mostrando o seu apreço por aqueles veículos. Segue o texto:

BONDES – PASSADO PRESENTE

Costa Lima

Ah tempo indomável, que me distanciaria cada vez mais dos velhos bondes, não contasse com as cenas cunhadas na lembrança, entre as quais ele era sempre o protagonista!

Amarelos, vermelhos, o verde bagageiro; fechados e abertos; com ou sem reboque; a magricela prancha que servia para os reparos da linha e também para trazer o xaréu da puxada de rede da orla.

Transporte sem estresse, paciente, sem buzina e sem apito. Quando algo se interpunha no seu caminho, ouvia-se o blém-blém-blém que o motorneiro fazia soar, pressionando um pedal ao alcance do seu pé direito. Era ele mesmo que se encarregava de, nos desvios, empunhar uma barra de ferro e ‘virar a agulha’ para que a sua máquina tomasse nova direção.

.....
10 Ver Figura O no Caderno de Imagem deste livro.

Já naqueles idos, em alguns horários havia a superlotação, e era uma verdadeira maratona assumir um lugar, ao menos nos estribos apinhados de passageiros. Como o cobrador conseguia desempenhar a contento o seu papel sob a mira inflexível dos fiscais, foi algo que nunca entendi nem me ensinaram.

Gostava dos abrigos, e eram tantos: Calçada, Largo do Tanque, Baixa de Quintas, Praça Castro Alves, Boa Viagem, Praça Municipal, Federação... Como o mais resistente de todos, marco de uma época sem retorno, podemos ainda visitar o da antiga feira de Água de Meninos. Em todos eles, saboreava-se dentre outras delícias, as gasosas de pera e de morango da famosa Fratelli Vita.

Com ensaios de amador das tintas, consegui retratar apenas de modo pálido, aquilo que significava muito para a vida da cidade.

Se cada quadro provocar diálogo entre pais e filhos, suscitando perguntas e respostas a respeito da história que não sou capaz de contar sozinho, sentirei que ao menos, fiz algo útil na vida.

Salvador, 06 de junho de 2001.¹¹

Também em Salvador, grafites reproduzindo bondes têm aparecido com frequência nas ruas. O grafiteiro Rildo Foge¹²

.....
11 Texto inédito concedido à autora via *e-mail*, em 2017.

12 Ver Figura P no Caderno de Imagem deste livro.

executou, em locais diferentes da cidade – Mares, Calçada, Amaralina e às margens da BR 324, nas proximidades da Estação de Metrô de Pirajá –, belos painéis reproduzindo antigas fotografias de bondes que aqui circularam. Infelizmente, alguns dos painéis já desapareceram, mas fica o registro fotográfico de alguns deles.¹³

Identificamos, ainda, outro painel, da autoria do grafiteiro Anderson Artes, retratando um bonde, circulando no Farol da Barra, em um muro da Rua João Pondé, na Barra Avenida (Figura 90).



Figura 90 – Grafite de Anderson Artes, na Rua João Pondé, Barra Avenida

13 Ver Figura Q no Caderno de Imagem deste livro.

Ao longo dos anos, os bondes também não escaparam de ser retratados na música popular. Encontramos mais de 40 composições de diferentes estilos que a eles se referem, com letras bastante curiosas. Dentre elas, composições da autoria de Noel Rosa e Eduardo Souto, Milton Nascimento e Fernando Brandt, Caetano Veloso e Torquato Neto, Edu Lobo, Billy Blanco, Chico Buarque, Geraldo Azevedo, Zeca Pagodinho, João Bosco, Arlindo Cruz e Cyro Monteiro. Música falando de bonde já foi, inclusive, tema de novela.¹⁴ Algumas das letras dessas músicas referem-se a bondes, de maneira geral; outras, às companhias que detinham as concessões para seu funcionamento, a motoneiros ou a condutores. Há músicas nas quais a citação é bem específica, como, por exemplo, a menção ao bonde do Barbalho, na letra de “Tradição”, da autoria de Gilberto Gil, assim como a referência feita à companhia que geria o serviço de bondes em Santo Amaro da Purificação, na Bahia, a “Trilhos urbanos”, na letra escrita por Caetano Veloso.

Desde o século XIX, a literatura brasileira também é repleta em referências aos bondes. Os textos existentes demonstram, por exemplo, que Machado de Assis era um entusiasta com relação ao tema, tendo escrito pelo menos dois textos muito engraçados sobre aquele meio de transporte. Um deles é a crônica sobre a inauguração dos bondes

14 VIVACQUA, Renato. *O velho cantar do bonde*. 12 jul. 2015. Disponível em: www.renatovivacqua.com/o-velho-cantar-do-bonde/. Acesso em: 6 ago. 2018.

de Santa Teresa, já citada. O outro, *Impressões e instruções de Machado de Assis aos usuários do novo bonde*,¹⁵ parcialmente reproduzido a seguir, fornece sugestões para que as pessoas que estavam começando a conhecer aquele meio de transporte pudessem saber como proceder, ao usá-lo. Consiste em uma série de dez artigos para direcionarem o comportamento dos usuários, dos quais destacamos três:

ART. I

Dos Encatarrhoados

Os encatarrhoados podem entrar nos bonds, com a condição de não tossirem mais de trez vezes dentro de uma hora, e no caso de pigarro, quatro. Quando a tosse for tão teimosa que não permita esta limitação, os encatarrhoados têm dous alvitres: ou irem a pé, que é bom exercicio, ou metterem-se na cama. Também podem ir tossir para o diabo que os carregue.

Os encatarrhoados que estiverem nas extremidades dos bancos devem escarrar para o lado da rua, em vez de o fazerem no proprio bond, salvo caso de aposta, preceito religioso ou maçônico, vocação, etc., etc.

[...]

.....
15 ASSIS, Machado de. *Impressões e instruções de Machado de Assis aos usuários do novo bonde*. In: NOSSO século. São Paulo: Abril Cultural, 1980. p. 183. v. 1 – Memória Fotográfica do Brasil no século 20.

ART. IV

Dos Quebra-Queixos¹⁶

É permittido o uso dos quebra-queixos em duas circunstancias: – a primeira quando não for ninguem no bond, e a segunda ao descer.

[...]

ART. VIII

Das Pessoas Com Morrinha

As pessoas que tiverem morrinha podem participar dos bonds indirectamente: ficando na calçada, e vendo-os passar de um lado para outro. Será melhor que morem em rua por onde elles passem, porque então podem vel-os mesmo da janella.¹⁷

Em Salvador, reproduções de postais e fotografias antigas e, mais recentemente, canecas, porta-copos e jogos-americanos, que são vendidos como *souvenirs*, apresentam, com frequência, imagens de bondes. Parece que “dão vida” às fotos. Julgamos que ainda é pouco para retratar a importância que esse meio de transporte teve outrora em nossa cidade. Em Lisboa, onde alguns bondes antigos ainda circulam, a quantidade de objetos com imagens dos veículos é enorme.

.....
16 “Quebra-queixos”: charutos de má qualidade.

17 ASSIS, 1980.

A relação entre bondes e publicidade

As propagandas difundidas nos bondes existiam de diversas formas: dentro ou fora dos veículos, nos abrigos, em jornais, em panfletos de naturezas diversas. Eram, geralmente, compostas por textos, muitos deles de fácil memorização, alguns dos quais até hoje são mencionados com frequência oralmente, de geração a geração, ou em livros, e foram memorizados até por quem nunca viu um bonde ou usou o produto nelas divulgado.

Muitas dessas propagandas, inclusive as afixadas nos abrigos de bondes ou nos corredores dos elevadores ou planos inclinados (Figura 91), a princípio, estavam sob a responsabilidade de empresas sediadas em outros estados, a exemplo do contrato celebrado entre a Empresa D. A. Ferreira & Cia, de Curitiba e a CLC, para explorar cartazes a serem colocados em 115 bondes, inclusive reboque, por dois anos,¹⁸ assim como pedidos feitos por correspondência pela empresa The Propagandist para colocação de propagandas em determinados locais nos abrigos, nos bondes e nos postes.¹⁹



Figura 91 – Propagandas no interior do Elevador Lacerda, junto a duas das cabines

Os contratos eram bem específicos e estabelecidos entre as empresas de publicidade e as empresas responsáveis pelo serviço de transporte coletivo. Tais contratos estabeleciam as dimensões dos cartazes e a posição onde podiam ser colocados nos veículos, de modo que não atrapalhassem nem ferissem os usuários.²⁰ Também explicitavam que não podia haver anúncios que discriminassem as pessoas ou incentivassem a violência, conforme pode ser constatado no contrato supramencionado assinado pela D. A. Ferreira & Cia em 1932.

18 COELBA. T.5.4.140. Bondes: CLC x D.A. Ferreira & Cia. Locação de anúncios, contratos. 21 jan. 15 -11 set. 2015.

19 COELBA. T.5.4.139. Bondes: propaganda. Empresa *The Propagandist*, empresa com sede em Curitiba. Anexo, proposta referente à exploração dos anúncios.

20 COELBA. T.5.4.141. Elevador Lacerda/Plano Inclinado Gonçalves. Propagandas. CLC x Guinle & Co. 26 jun. 1906 - 21 set. 1906.

Como mencionado no capítulo referente aos abrigos, a primeira empresa do Norte/Nordeste a fazer publicidade exterior em Salvador foi a A. Linhares. Graças a ela, a cidade ganhou, além dos abrigos que serviam à população que usava os transportes coletivos, letreiros luminosos de neon, que, durante muitos anos, ficaram consagrados como grande atração noturna (Figura 92).

Segundo registro da A. Linhares, houve um momento em que a prefeitura, que havia concedido isenção das taxas pelos luminosos, resolveu passar a fazer a cobrança das mesmas. Como protesto, os lojistas e a empresa desligaram por três dias seus letreiros, o que fez com que a população e a imprensa, que admiravam o colorido noturno da cidade, se juntassem ao protesto e a prefeitura voltasse atrás nas cobranças.

Todos os abrigos construídos a partir de 1939 e na década de 1940, em locais estratégicos da cidade, possuíam em suas coberturas os citados letreiros de neon de grandes empresas, como Coca-Cola, Suerdick, Antarctica e Fratelli Vita, ou de lojas conhecidas, como as Casas Stella, que contribuíram, por longo tempo, com a imagem da cidade, por exemplo. Além desses letreiros, havia também cartazes de naturezas diversas espalhados pelas citadas edificações, como as imagens mostram (Figura 93).



Figura 92 – Letreiro a neon sobre o abrigo da Praça Castro Alves, à noite



Figura 93 – Propagandas no abrigo da Praça Municipal

A A. Linhares foi também a empresa baiana responsável pelos cartazes coloridos que começaram a circular, interna e externamente, nos bondes elétricos, dos quais podemos ter noção de como eram olhando antigas fotos (Figura 94).



Figura 94 – Cartazes de propagandas no exterior de dois bondes

Além de tais propagandas circulantes em bondes, afixadas nos abrigos ou nos ascensores, também era comum a facilidade de acesso a algum imóvel ser alardeada mencionando-se sua proximidade a um ponto de bonde. Em uma propaganda do Hotel Sulamericano, por exemplo, que ficava onde hoje é o Edifício Sulacap, na esquina formada pela Ladeira de São Bento – final da Avenida Sete de

Setembro – e a Rua Carlos Gomes, havia a seguinte informação: “Instalado com o máximo conforto [...] e tendo à porta bondes de todas as linhas e para os pontos mais pittorescos da cidade [...]”.²¹

Às vezes, apareciam igualmente anúncios nos classificados de jornais, alertando para as facilidades que o imóvel que se desejava vender tinha, por exemplo, com relação à acessibilidade, como pode ser visto na transcrição do anúncio publicado no jornal *A Tarde* em 21 de agosto de 1913: “Magnífica roça com bom terreno de frente para a edificação, linha de bond à porta vende Eusebio Tupinambá. Comercio nº1, 2º andar”.²²

As imagens de bondes também foram usadas, talvez como marca alusiva a algo moderno ou pitoresco, em embalagens de produtos. Um exemplo documentado é o rótulo da Fábrica Progresso, de macarrão e massas para sopa, instalada na Rua da Vala, que usou uma imagem do bonde puxado a burro impressa em seus pacotes.²³

21 Acervo de Obras Raras da Biblioteca Pública do Estado da Bahia apud ALBIANI, Mário. *Minha vida pelo Direito*. Salvador: Ponto & Vírgula Publicações, 2016.

22 ANNUNCIOS populares. *A Tarde*, Salvador, p. 5, 21 ago. 1913. Caderno 1.

23 Fábrica Progresso de macarrão e massas para sopa de qualquer qualidade. Armando Fragoso, litografia colorida, 19,1 x 21,1 cm, em papel 20,26 cm, [19...]. Fundação Biblioteca Nacional apud REBOUÇAS, Daniel. *Indústria na Bahia: um olhar sobre sua história = Industry in Bahia, a look over at its history*. Tradução Henry Mallett. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2016. p. 122.

Problemas do dia a dia

O tempo passa, a cidade cresce, mas os problemas permanecem. Só muda a escala em que ocorrem e o impacto que eles causam nas pessoas. Não podia ser diferente na época dos bondes. Citaremos, nesta seção, alguns deles.

Os atrasos eram constantes; o serviço nem sempre apresentava boa qualidade; qualquer veículo que parasse sobre os trilhos atrapalhava a circulação dos bondes, mais ainda se fosse um veículo de carga, que precisasse permanecer parado enquanto estivesse sendo descarregado; barrancos deslizavam e a terra caía sobre os trilhos, de modo que o serviço tinha que ser interrompido. Isso quando não acontecia algo mais grave, como ocorreu quando a muralha do Forte de São Pedro desabou, levando os trilhos dos bondes.²⁴

Em um primeiro momento, quando ainda não havia dois jogos de trilhos em cada rua, um para a ida e outro para o retorno dos carros, era essa a causa da maioria dos atrasos na cidade. Em 1872, Lacerda, gerente da Transportes Urbanos, pediu autorização para duplicar 200 metros de linha em frente à Estação Central na Vitória – atual Rua da Graça – e para fazer uma curva para entrar nas oficinas com carros que conduzissem materiais, sustento de animais e suprimentos diversos.

.....
24 FALLA do Presidente de Província dos anos de 1872C.

A duplicação tinha como objetivos facilitar o trânsito dos bondes na Graça, evitando o encontro dos veículos que iam para o Largo com os que voltavam na direção da Vitória, assim como propiciar a saída dos bondes do barracão, tão logo os mesmos fossem requisitados, pois não mais seria necessário ter que esperar os troles serem descarregados, visto que havia apenas uma entrada.²⁵

Ao longo das linhas, se um bonde quebrasse, o que vinha atrás, no mesmo trilho, tinha que esperar o veículo ser consertado. Nos locais estreitos, onde só havia uma única via para ida e vinda, os bondes tinham que esperar em algum desvio enquanto o que estava andando em sentido contrário estava trafegando. Era o caso, por exemplo, das gargantas do Caquende e do Xixi, “além de linhas de espera como Santo Antônio, Tororó e outras”.²⁶ Nesses casos específicos, foi possível colocar sinais de trânsito para gerenciar a circulação; porém, essa solução, por vezes, atrapalhava o fluxo normal de veículos. Hoje, com o aumento de automóveis na cidade, os trechos foram efetivamente alargados²⁷ e nem se pode ter noção dos transtornos que causavam.

.....
25 APEB. Maço 4998-1. Ofício de 3 de junho de 1872, de Lacerda a José de Sepúlveda Vasconcellos, engenheiro fiscal nas obras da Transportes Urbanos.

26 GORDILHO, 1978, p. 9.

27 PEREIRA, Manoel Passos. *História do bairro de Nazaré: uma experiência participativa em Salvador*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia: Faculdade de Turismo da Bahia, 1994.

O ideal seria que as linhas fossem sempre duplas, para que os veículos pudessem circular simultaneamente, ao longo do mesmo percurso, em sentidos opostos, mas, quando o bonde circulava no centro da cidade, nem sempre as vias tinham largura suficiente para que fosse assentado outro par de trilhos. Isso sem levar em consideração o valor elevado requerido para sua implantação.

Na época da tração animal, havia problemas específicos: os animais eram importados, o custo com alimentação e tratamento dos mesmos era elevado. Feno, milho, alfafa e farelos eram importados da Argentina, Inglaterra, Estados Unidos e Alemanha, como, por exemplo, pode ser comprovado em documentos existentes no APEB²⁸ e no arquivo histórico da Coelba.²⁹ Havia, também, a necessidade de cocheiras e bebedouros, assim como de paradas para trocas; era necessário ferrar os animais, pois eles se desgastavam menos com os cascos devidamente protegidos, já que as vias eram muito ruins.

Adicionalmente, os animais sujavam as ruas, como destacamos, ou até mesmo empacavam – o que gerava atrasos. No caso da sujeira, outro problema era a limpeza das vias, por causa da quantidade de estrume produzida. Inclusive,

.....
28 APEB. Maço 4998-1. Relatório de Antônio de Lacerda, de 31 de dezembro de 1871. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

29 COELBA, T.5.1.075. Compra de fardo de alfafa na Argentina.

havia recomendações nos regulamentos de certas empresas para que o material fosse coletado e descartado adequadamente ou vendido a lavradores como adubo.³⁰

No caso de doenças, a morte dos animais era um problema, como aconteceu em grande escala por causa da epidemia de mormo. Mesmo em períodos que não eram de epidemia, tinha que haver fiscalização diária nas cavaliças para mantê-las aseadas e para supervisionar os animais, de modo a impedir que aqueles que estivessem doentes ou fracos fossem usados para o serviço naquele dia.

Outro problema era que, até 1888, as companhias precisavam prever, em seus regulamentos, a compra de escravos e de feitores para que os bondes tivessem condições de funcionar. Além disso, as companhias de bondes a burro necessitavam de uma equipe cuja composição causa perplexidade, aos dias atuais, pelas especialidades envolvidas. Isso pode ser notado no registro do pessoal que trabalhava nas empresas, conforme o relatório apresentado por Antônio de Lacerda, gerente da Companhia Transportes Urbanos, poucos meses após o primeiro bonde circular na cidade: dois caixeiros, dois chefes de estação, cinco condutores, oito cocheiros, seis moços de estrebaria, um ferrador, um correeiro, dois vigias, um chefe das cavaliças e um engenheiro para a implantação da linha.

.....
30 BRASIL, 1859.

A topografia acidentada da cidade de Salvador também consistia, como já dito, em grande problema, tanto pelas dificuldades de instalação dos trilhos, que requeriam ruas niveladas, quanto pelo desgaste acentuado dos animais. Esse tipo de problema não ocorria em cidades completamente planas, como na cidade de Santo Amaro da Purificação, na Bahia: lá, a linha de bonde era relativamente extensa e percorria um bom trecho da cidade, porém não havia uma ladeira sequer no trajeto. Talvez por isso mesmo a cidade nem tenha precisado modificar o sistema de tração, de animal para elétrico, tendo funcionado praticamente,³¹ só com bondes a burro até 1963.³² Santo Amaro foi a última cidade do país a usar tração a burro.

No caso dos bondes elétricos, a falta de energia nunca pôde ser totalmente evitada, e os bondes às vezes ficavam parados no meio dos percursos, aguardando o retorno dela. De maneira curiosa, na série televisiva *Mr. Sunshine*, que retrata a Coreia no início do século XX, foi citado que, quando os bondes circulavam à noite, a iluminação de rua piscava.³³ Não conseguimos averiguar se isso se aplicava à cidade de Salvador, mas acreditamos que, em algumas situações, fato similar deve ter ocorrido, já que as usinas fo-

31 Segundo Naeher, por um curto período, a tração a vapor foi usada na cidade no século XIX, porém não deu certo, por causa da fumaça e do barulho, e o sistema voltou a ser com tração animal. TEIXEIRA, 2011.

32 COSTA, Caiuby Alves da. *Arlindo Fragoso: o construtor de futuros*. Salvador: ALBA, 2015. (Coleção Gente da Bahia).

33 *Mr. Sunshine*. Temporada 1, episódio 10.

ram implantadas pelas companhias de bondes para fornecer energia tanto para eles quanto para a cidade. Ainda por cima, há registro de que havia com frequência problemas de fornecimento, e, como já dissemos, existia até mesmo uma usina móvel para suprir eventuais falhas energéticas.

Além desses problemas, havia colisões e atropelos em casos de vias compartilhadas com outros veículos, tanto que, por vezes, alterações nos sentidos das vias ou mesmo mudanças de percursos eram feitas para tentar contornar esses problemas.

Há registros de acidentes de bondes em Salvador desde que eles eram movidos a tração animal, mas, provavelmente, a quantidade e a gravidade dos mesmos aumentaram quando os veículos começaram a funcionar com tração elétrica e tiveram que obedecer a horários pré-determinados, o que devia causar certa pressa entre os motorneiros, quando havia necessidade de “tirar atrasos”, por exemplo. Ainda hoje isso acontece com os ônibus.

A preocupação em evitar acidentes, ainda na época dos bondes a burro, pode ser sentida até na legislação. Foi previsto, por exemplo, no artigo 33, parágrafo 4º, do *Regulamento para o serviço de bondes, carros, carroças e outros vehiculos*, datado de 23 de junho de 1890, que:

No canto do Theatro São João que olha para a rua do Palácio, estacionará em quanto durar o serviço de bonds na linha Carris Urbanos, um vigia que arvorará em altu-

ra conveniente uma bandeira encarnada durante o dia e uma luz da mesma cor durante a noite, tocando ao mesmo tempo um cornetim, sempre que os bonds descer [sic] a rampa do Theatro, afim de avizar o publico que por ali transita.³⁴

No parágrafo 6º do mesmo artigo, é dito que deveria ser colocada em prática a mesma coisa com respeito ao trânsito de bondes no Beco de Maria Paz – no topo da Ladeira de São Bento – e, no parágrafo 5º, ao fazer-se referência acerca do Viaduto Bandeira de Mello, tem-se a informação de que não seria “permitido entrarem mais de dois bonds de cada vez, mas de forma que quando o primeiro estiver, a sahir, esteja o segundo no meio, devendo os cocheiros levar sempre, os animaes a passo”. Em todos esses casos, haveria a cobrança de multas caso houvesse infração.

O citado regulamento era muito cuidadoso com relação às indicações referentes ao tráfego dos bondes, pois especificava como os animais deveriam ser guiados e como deveriam ser usados os freios, de modo a evitar acidentes. Mesmo assim, as Fallas dos Presidentes de Província registram, nas estatísticas anuais, algumas mortes casuais “por pisaduras de bonds”, como pode ser constatado, por exemplo, na Falla de 1872 (fls. 33).

34 Documento do Arquivo Público Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo da Câmara Municipal de Salvador, Seção Secretaria, Série: Companhia de Ferro Carril (1876-1884).

Atualmente, como ainda há bondes trafegando em algumas cidades, de modo que ocorrem ocasionalmente acidentes, há um Código de Internacional de Doenças (CID), o CID 10 – V82, com diversas variantes, que é específico para “ocupante de um bonde (carro elétrico) traumatizado em um acidente de transporte”.³⁵

Os acidentes eram causados por falha técnica, falha humana ou por excesso de velocidade, ou seja, pelos mesmos motivos que causam hoje acidentes automobilísticos, de maneira geral. Podiam também ser causados por gente descuidada, que passava na frente do veículo, pendurava-se, pongava ou despongava do bonde ou colocava o braço ou a cabeça para fora do veículo, terminando por cair, perder um membro ou a vida, conforme noticiado nos jornais, como exemplificado a seguir:

Hontem, ás 7 ½ da noite, no Garcia, ia para o Rio Vermelho um bonde da ‘Circular’ tendo por motorneiro o n. 204 e por conductor Arthur Costa Pereira, de n. 45.

Este, no estribo, o bonde em movimento, cobrava as passagens quando, se distraiu e bateu com a cabeça num poste.

A pancada foi tão forte que o infeliz conductor cahiu, sem sentidos, com um grande ferimento na região occipital.

35 CID 10. *Medicinanet*, Porto Alegre, 2016. Disponível em: http://www.medicinanet.com.br/cid10/2749/v82_ocupante_de_um_bonde_carro_eletrico_traumatizado_em_um_acidente_de_transporte.htm. Acesso em: 4 dez. 2016.

O tenente Claudio, ajudante do policiamento da 1ª circumscrição, fel-o conduzir para o hospital Santa Isabel, onde ficou internado, após os curativos urgentes.³⁶

Quando havia superlotação, existiam também maiores riscos de acidentes em ladeiras, por causa do maior peso. Às vezes, havia também riscos de esmagamento de transeuntes pelo fato de os bondes circularem em vias muito estreitas, como noticiado ao mencionar-se a Rua Chile, antes das reformas de Seabra: “A rua Chile, por exemplo, era uma viella, onde mal podia passar um bond, com risco de esmagar quem transitasse pelos passeios”.³⁷

A Ladeira Ramos de Queiroz também era tão estreita que era comum o bonde encostar no muro de arrimo que há no final da descida, à direita, arranhando-o, como comprovam até hoje algumas marcas existentes no local, sob a pintura (Figuras 95a e 95b). Se alguém estivesse nos estribos ou com o braço para fora, seguramente se machucava. Antigos usuários também afirmam que o bonde se arrastava na parede oposta, na subida.

Em Salvador, havia trechos onde o bonde descarrilava com frequência, como na descida da Rua São José de Cima e na descida da Ladeira da Soledade, o que é ainda lembrado por antigos moradores e está registrado em documentos e imagens (Figura 96). Nos arquivos da cidade, há fotografias de

.....

36 *A Tarde*, 30 set. 1913, p. 3.

37 *A Tarde*, ano II, n. 314, p. 1, 24 out. 1913.



95a) Foto de época



95b) Foto de 2019

Figura 95 – Muro de arrimo da Ladeira Ramos de Queiroz

colisões com ônibus ou automóveis, batidas em postes, casas ou marquises, assim como de atropelos, como registrado em diversos jornais, ao longo de todo o período em que os bondes circularam, documentados também em laudos de perícia (Figuras 97 e 98).



Figura 96 – Acidente de bonde

Antigos usuários lembram-se ainda de uma mulher sem uma das pernas que circulava pela cidade e que a falta do referido membro era atribuída a um acidente de bonde. Outro antigo usuário mencionou que, na década de 1950-1960, via muita gente sem uma das pernas circulando na cidade e sempre lhe diziam que a perna que faltava havia sido cortada por um bonde. Posteriormente, ele descobriu que elas haviam sido amputadas porque as pessoas haviam sido

mordidas por animais peçonhentos, que existiam em abundância em Salvador, ou por outra razão qualquer. Ou seja, provavelmente eram boatos (*fake news!*) espalhados para ajudar a cancelar o serviço na cidade.

Os “Quebra-bondes”

Na realidade, foram três os eventos classificados como “Quebra-bondes”, ao longo do período em que esses veículos circularam em Salvador: 1890, 1909 e 1930.

O de 1890, ainda com bondes a burro, ocorreu com os carros da Veículos Econômicos, sendo a motivação alegada as correrias e o recolhimento de fichas. Alguns veículos foram danificados e dois deles atirados ao mar, na zona da Munganga.

O Quebra-bondes de 1909 teria sido uma revolta popular contra a Bahia Tramway Light and Power, e o estopim teria sido o atropelo de um cego no Cais do Ouro. Conforme documento constante do Arquivo Histórico Municipal,³⁸ populares prenderam o motorneiro, levantaram o carro que estava sobre o cadáver e tocaram fogo no veículo. Apareceu, então, um engenheiro da companhia e os ânimos acirraram-se, gerando nova confusão, que culminou com alguns feridos e danos diversos ao patrimônio da empresa. Segundo Rebouças, Oberlaender e Farias,³⁹ dezenas de carros fo-

.....
38 Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1. Doc. de 6 de outubro de 1909.

39 REBOUÇAS; OBERLAENDER; FARIAS, 2018.

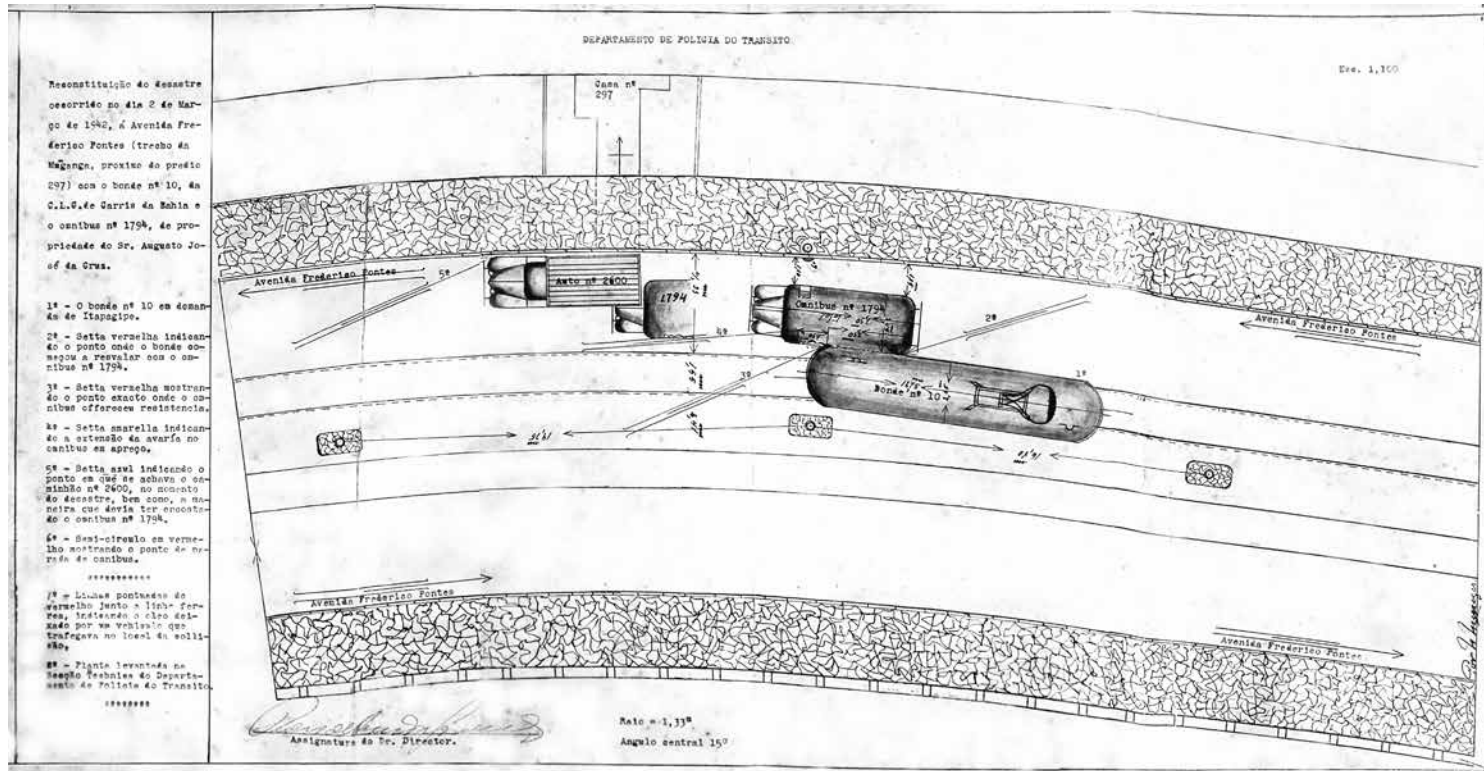


Figura 97 – Planta, em papel vegetal, escala 1/100, elaborada pela perícia, de acidente entre um bonde e um ônibus

ram destruídos e centenas de combustores de iluminação foram depredados, deixando a cidade às escuras. O episódio quatro da minissérie *Gigantes do Brasil* também retrata o fato.



Figura 98 – Acidente entre o bonde e o ônibus

No Quebra-bondes de 1930, vândalos, ao invés de empreenderem esforços no sentido de melhorar a qualidade e uniformidade dos serviços de transportes, protestando de alguma maneira produtiva contra as tarifas, destruíram inúmeras propriedades da empresa de bondes na cidade: 84 veículos (Figuras 99a e 99b); as oficinas de Roma, da Barroquinha, de Santana, da Preguiça; os acessos e o primeiro andar do Elevador Lacerda; a sede da companhia

de bondes, a Praça da Sé; dentre outros. Houve mortes, inclusive, durante a confusão. Diz-se que, aproveitando o tumulto, arruaceiros, a mando do governo, invadiram a sede do jornal *A Tarde*, na Praça Castro Alves, ateando fogo no gabinete de Simões Filho e na tipografia, depredando principalmente o *hall* e os elevadores e jogando móveis pela janela.

Segundo consta em arquivos, o estopim do conflito teria sido o uso da bandeira nacional em um tapume nas obras do Plano Inclinado Gonçalves. Os manifestantes alegavam que aquilo tinha sido um ultraje ao nosso país por parte dos estrangeiros, os donos da empresa de bondes, empresa essa que, inclusive, era criticada com frequência pela população por prestar um serviço de má qualidade.

O gerente da Christiani Nielsen, a construtora responsável pelas obras, então, publicou nota em todos os jornais no dia seguinte, dizendo que, caso o problema para deflagrar o movimento fosse realmente o suposto uso inadequado da bandeira, o que teria sido feito pelos seus operários, por que as companhias responsáveis pelos bondes e elevadores tinham sido atacadas, já que não tinham nada a ver com o caso?⁴⁰ Ou seja, aparentemente, a citada alegação era injustificada.

Vale a pena lembrar que, das três revoltas conhecidas com o mesmo nome, a terceira foi a de maior porte e a mais documentada, dados os grandes estragos que provocou.

.....
40 LEAL, 2002.



99a) No Retiro, vendo-se carcaças de bondes e das instalações



99b) No Terreiro de Jesus, em frente à antiga Faculdade de Medicina

Figura 99 – Danos do Quebra-bondes de 1930

Ela ocorreu um dia após o início da Revolução de 1930, deflagrada no Rio Grande do Sul, que pode ter sido a motivação indireta para o movimento.⁴¹

Segundo Tavares, como não há indícios de atividades de conspiradores baianos nesses Quebra-bondes, nem se sabe ao certo seus dirigentes, “[...] é aceitável concluir que correspondeu à tensão política no país e ao imobilismo do governo de Frederico Costa e das lideranças baianas”.⁴²

O certo é que o Brasil passava por uma crise econômica, em decorrência da queda da Bolsa de Nova Iorque de 1929 e por causa da alteração da política chamada “café com leite”, de sucessão presidencial entre paulistas e mineiros, que culminou com a deposição de Washington Luís e a subida de Getúlio Vargas ao poder. Em paralelo a isso, não dá para esquecer das queixas dos maus serviços prestados à população e aos preços das tarifas. Juntando-se esses fatores...

O bonde e a discriminação social

Nos primeiros anos do século XX, houve mudanças no comportamento das mulheres na sociedade baiana, pois,

41 ALMEIDA, Fernando Henrique Bomfim de. “As Depredações do último dia 4 de outubro”: o quebra-bondes e outras questões referentes ao transporte coletivo em Salvador. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

42 TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. 10. ed. rev. e ampl. São Paulo: Ed. UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001. p. 381.

com os bondes e, posteriormente, mais ainda, com os automóveis, os costumes foram sofrendo transformações: senhoras que pouco saíam de casa passaram a frequentar as ruas diariamente para suas compras e visitas.⁴³

Apesar de se dizer frequentemente que os bondes eram democráticos, nem sempre isso ocorria. Era comum dizer-se que “Sem terno e gravata e de cabeça descoberta não se entrava nem em bonde [...]”.⁴⁴

Vale ainda lembrar que, por vezes, o bonde também discriminava não apenas as mulheres, mas pessoas de classes sociais mais baixas ou que se ocupavam de atividades de caráter duvidoso. Em Salvador, por exemplo, as prostitutas não podiam usar o ponto de bondes que ficava na Rua Carlos Gomes, perto do atual Espaço Caixa Cultural. Tinham que usar o do Largo do Teatro disfarçadamente.

Fala-se, inclusive, que uma prostituta francesa certa vez tomou o bonde na Praça, mas não fechou as cortinas da janela quando passou na Rua Carlos Gomes, conhecida zona de meretrício, o que as mulheres normalmente faziam. Por isso, foi presa e apanhou de palmatória, pois um delegado não aceitava que as mesmas se misturassem com “mulheres decentes”.⁴⁵

43 ALLIONI, José. *Architectura e escultura na Bahia. Diario Oficial*, Salvador, p. 119-123, 1923.

44 LOREDANO, 2002, p. 9.

45 LEAL, 2000.

Como já explicado anteriormente, após o aparecimento dos bondes, os pobres ficaram morando no Centro – ou próximos a ele – e as pessoas mais ricas passaram a morar nos bairros mais afastados. Ou seja, o desenvolvimento dos transportes propiciou, de certa forma, a separação geográfica entre as classes sociais.⁴⁶

Sendo assim, há controvérsias no que diz respeito aos bondes serem democráticos com relação a seus usuários, de maneira geral. No entanto, segundo Leal (2002), na época da Segunda Guerra, em virtude do racionamento de combustível, os automóveis não podiam circular livremente, de modo que os bondes tiveram que ser usados indistintamente por ricos e pobres, funcionando efetivamente como veículos democráticos.

Houve, segundo a bibliografia, alguns casos de assédio em bondes, mas também é possível encontrar em jornais casos interessantes de galanteios. Em 1913, por exemplo, foi registrado no jornal *A Tarde* que um guarda de trânsito estava de serviço na Calçada, mas, ao ver sua “Julietta” no bonde que ia passando, largou seu posto, entrou no veículo e seguiu “até Itapagipe em galanteios com a sua querida, transformando-o em verdadeiro jardim de Capuleto!”.⁴⁷

46 VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Salvador: permanências e transformações (1549/1996). *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 92, p. 287-300, 1996.

47 UM GUARDA civil transforma um bond em jardim de Capuleto. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 29 set. 1913. Caderno 1.

O fim do serviço

Em finais da década de 1950, o Brasil seguia a tendência mundial: a política de modernização adotada para a mobilidade urbana, a nível federal, era basicamente voltada para o incentivo ao uso de veículos movidos a gasolina e a óleo diesel. O bonde, ao invés de ser considerado como um veículo rápido, que encurtava distâncias, como se dizia até então, passou também a ser olhado pela população com outros olhos: “[...] em seu passear cadenciado sobre trilhos, não encurtava distâncias, não estimulava a ânsia de chegar a um destino, ao contrário, chacoalhava preguiçoso, alongando a jornada [...]”. Alguns consideravam o bonde tão lento que poderia ser alcançado na corrida.¹

Acompanhando a nova tendência, em Salvador, começou-se a substituir os bondes por ônibus elétricos, veículos mais modernos e com maior capacidade de lotação do que os bondes. A meta era substituir por completo os bondes na cidade, da mesma forma como estava ocorrendo em outras capitais do país.

As vantagens alegadas para a substituição eram que eles propiciavam maior flexibilidade na circulação do que os bondes, por não dependerem de trilhos; eram mais rápidos; não eram sujeitos a alguns problemas comuns, como os descarrilamen-

.....
1 MIRANDA, Oswaldo. “*Fais Favoire*” uma viagem saudosa nos antigos bondes do Rio. Rio de Janeiro, 17 jul. 2017. Disponível em: <http://institutomongeralaeagon.org/artigos-em-destaque/fais-favoire-uma-viagem-saudosa-nos-antigos-bondes-do-rio>. Acesso em: 5 ago. 2017.

tos e as paralisações decorrentes de bloqueios de trilhos. Além disso, frisava-se que não iria haver problema com a substituição da frota, pois era fácil a compreensão do sistema em funcionamento por parte dos funcionários da companhia que os operava, já que os veículos novos usavam sistema de cabeamento elétrico semelhante ao dos bondes. Além do mais, os custos de implantação e de manutenção da frota eram menores.

Com todas as novidades que os ônibus elétricos apresentavam, se comparados com os bondes, esses últimos foram taxados de atravancadores do progresso, sendo condenados ao desaparecimento. Entretanto, por certo período, coexistiram em Salvador bondes, trólebus e ônibus movidos a diesel.

Apesar de tudo, os ônibus elétricos – chamados por alguns de *trolleys* ou trólebus – introduzidos em Salvador pelo prefeito Hélio Machado (1955-1959), trazidos da Itália, nunca tiveram uso generalizado na cidade. Destaca-se que foi Machado o responsável pela encampação da circular pela prefeitura, o que ocorreu alguns anos antes do fim do serviço.²

Para acelerar o processo de desaparecimento dos bondes, falava-se com frequência na dificuldade de conseguir peças para manutenção. Em algumas cidades brasileiras, sabe-se que não existiam fabricantes de peças para uso em reparos,

.....
2 COELBA. T.5.1.290. Encampação pela PMS dos serviços de viação de bondes, planos inclinados e elevadores. 21 dez. 1955 – 23 dez. 1957.

mas, em Salvador, nas oficinas da Graça, faziam-se bondes inteiros, peças e reparos, de modo que não julgamos ser essa uma desculpa plausível para o fim do serviço na capital baiana.

Por outro lado, passaram a ser frequentes os problemas de circulação na cidade quando o número de automóveis aumentou. Para contornar a situação, houve proibição para os bondes andarem na contramão dos veículos. Como, em certos casos, os bondes iam e voltavam pelos mesmos trilhos, o único método para melhorar a circulação seria instalando novos trilhos em outras vias. Só que isso era muito caro e nem sempre possível, por falta de opções viárias.

Na Ladeira da Praça, por exemplo, para evitar os descarriamentos dos bondes que desciam, inverteram o sentido da via e a descida passou a ser pela 28 de Setembro, antiga Rua do Tijolo. A linha fazia um semicírculo no meio da ladeira, porém ali transitavam automóveis nos dois sentidos, de modo que havia enorme confusão e atropelos, com os carros tentando desviar dos bondes. Foi, então, solicitado que a descida de automóveis fosse proibida nos horários das 11 às 14 horas e das 17 às 20 horas, conforme noticiado no jornal *A Tarde* de 20 de outubro de 1955.³ Essas tentativas funcionaram por um tempo, mas, depois, esse tipo de problema passou a ser considerado como mais uma forma de inviabilizar a continuidade do serviço.

.....
3 COELBA. T.5.1.264. Encampação da empresa pela PMS. 31 mar. 1954 – 28 fev. 1956.

Dizer que os bondes eram os únicos responsáveis pelos engarrafamentos não procede. Se assim fosse, não deveríamos ter engarrafamentos hoje, já que tais veículos não circulam mais pela cidade há quase 60 anos. A questão da mobilidade urbana é muito delicada, complexa e difícil de resolver em cidades de grande porte ou com ocupação irregular.

O que nos pareceu mais decisivo para a extinção do serviço e que também é citado como tendo ocorrido em outras cidades brasileiras foi o descaso da administração pública com relação aos transportes. Isso levou alguns dos empresários a colocarem ônibus na cidade e a administração pública, talvez até com a intenção de proteger esses empresários, terminou sucateando ainda mais a frota dos bondes.⁴ Muito provavelmente, o término do serviço dos bondes não aconteceu por sua ineficiência, mas sim porque havia interesse em prestigiar empresas de ônibus, em muitos casos, em nome do progresso. Só que, por vezes, um sistema mais antigo pode ser, inclusive, mais eficiente: veículos sobre trilhos conseguem circular em vias estreitas, passando bem mais perto das casas do que um ônibus, por exemplo,⁵ o que pode ser útil em centros históricos de cidades como Salvador.

Apesar de tudo, os ônibus elétricos não permaneceram em funcionamento por muito tempo na cidade. No final, prevaleceram os ônibus movidos a diesel, sistema de trans-

.....
4 MENDES, 2005.

5 VASCONCELOS, 2010.

porte coletivo que perdurou praticamente sozinho na cidade de Salvador por cerca de 50 anos, até a recente implantação do metrô. Os veículos automotores ganharam força porque propiciavam maior flexibilidade ainda nos deslocamentos do que os ônibus elétricos, e o serviço não era interrompido por falta de energia ou por algum bloqueio nos trilhos. Sem falar da ideia de “progresso” que estava envolvida. O certo é que, em Salvador, a última linha de bondes a circular foi a do Rio Vermelho, e a última viagem ocorreu em setembro de 1961.⁶

Infelizmente, não foi conservado exemplar algum dos bondes que tanto serviram à cidade de Salvador, mas há museus em outras cidades brasileiras, a exemplo do Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla, em São Paulo, e do MHAB, em Belo Horizonte, onde podem ser encontrados exemplares de bondes similares aos que aqui havia.

Atualmente, o excessivo número de automóveis circulando pela cidade do Salvador praticamente já levou à exaustão o sistema de circulação na cidade. Visando minorar esse problema e viabilizar a mobilidade urbana, os órgãos públicos têm tentado diversas hipóteses: a adoção de pistas exclusivas para ônibus, a construção de passarelas e viadutos e o alargamento de pistas, algumas delas já em funcionamento. Entretanto, a administração pública implantou um moderno sistema de transporte coletivo sobre trilhos que

.....
6 STIEL, 1984.

funciona de forma integrada aos demais meios de transporte oferecidos na cidade.⁷

Fala-se também em reativar em Salvador, basicamente com fins turísticos, ao menos uma linha de bonde. Em alguns locais do mundo, isso já aconteceu. Por exemplo, em 13 de abril de 2018, foi colocada em funcionamento, em Lisboa, uma nova linha de bondes (elétricos) através da recuperação dos antigos trilhos existentes no local. É a linha Campolide-Praça Luís de Camões.

Conforme o *Diário de Notícias* de 16 de setembro de 2018,⁸ para marcar o início da Semana Europeia da Mobilidade, houve em Lisboa um desfile de elétricos históricos, com os veículos pertencentes ao Museu da Carris. O prefeito da cidade informou que vai adquirir novos elétricos para auxiliar na circulação.

Em Santos, São Paulo, o *Jornal da Orla* informou que, por ocasião das comemorações do 18º aniversário do bonde turístico da cidade, em 23 de setembro de 2018, haveria muitas atividades. Dentre elas, os interessados poderiam, além de conhecer a linha de montagem de um bonde do século XX, acompanhar a restauração de novos bondes

7 ANDRADE, Adriano Bittencourt; BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. *Geografia de Salvador*. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

8 OS ELÉTRICOS históricos mostram-se pela Baixa de Lisboa. *Diário de Notícias*, [Lisboa], n. 54570, 16 set. 2018. Disponível em: <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/16-set-2018/interior/os-eletricos-historicos-mostram-se-pela-baixa-de-lisboa-9851468.html>. Acesso em: 18 set. 2018.

que serão postos em circulação e, obviamente, dar uma volta no Centro Histórico no veículo.⁹

Acreditamos que, se a introdução de ao menos uma linha turística for feita em Salvador, o fluxo de pessoas passeando de bonde será grande. Dessa forma, também conseguiremos fixar na memória, por mais tempo, esse sistema de transporte peculiar que tão útil foi à cidade.

“A cidade pede, a todos nós, cidadãos, [...] que lembremos que nas nossas ruas não passam pessoas e carros, mas toda a história já vivida”.¹⁰ Temos que resgatá-la!

VAMOS TOCAR O BONDE!

9 ANIVERSÁRIO do bonde de Santos terá música, gastronomia e roteiro inédito. *Jornal da Orla*, Santos, 18 set. 2018. Disponível em: <http://www.jornaldaorla.com.br/noticias/36111-aniversario-do-bonde-de-santos-tera-musica-gastronomia-e-roteiro-inedito/>. Acesso em: 23 fev. 2019.

10 CELESTINO, Reub. Apresentação. In: SALVADOR (BA). Prefeitura de Participação Popular. *Reinauguração do Plano Inclinado do Pilar*. Salvador: A Prefeitura, 2006.

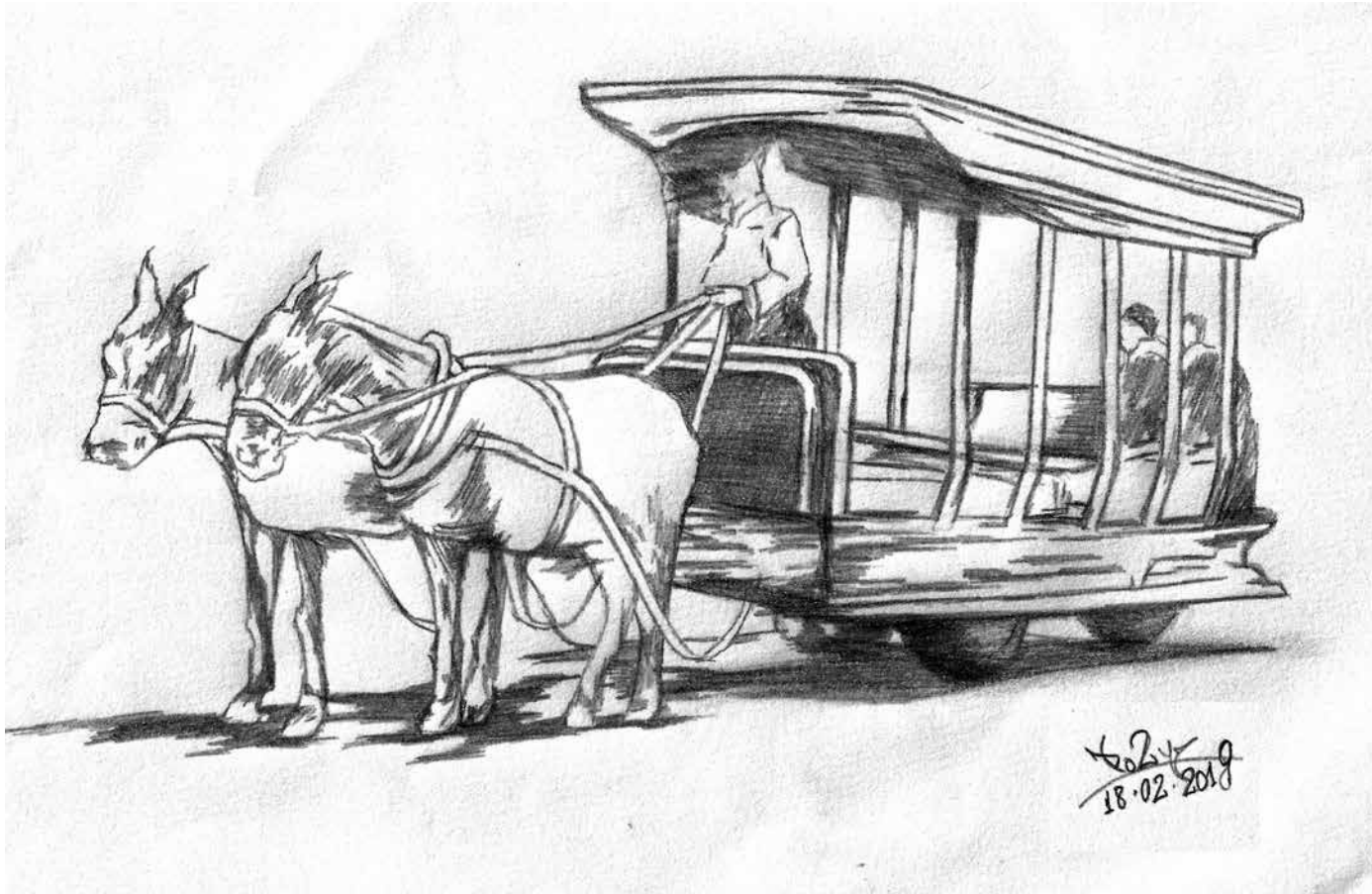


Figura 100 – Bonde de tração animal

Referências

- ALBIANI, Mário. *Minha vida pelo direito*. Salvador: Ponto & Vírgula Publicações, 2016.
- ALLIONI, José. Architectura e escultura na Bahia. *Diário Oficial*, Salvador, p.119-123, 1923.
- ALMEIDA, Fernando Henrique Bomfim de. “*As Depredações do último dia 4 de outubro*”: o quebra-bondes e outras questões referentes ao transporte coletivo em Salvador. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.
- ALMEIDA, Maria do Carmo Esnaty de. A Victoria da “Renascença Bahiana”: transformações urbanas e arquitetônicas na Primeira República. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA, 4., 1999, Salvador. *Anais [...]*. Salvador: IGHP: FGM, 2001. v. 2, p. 929-940.
- AMADO, Jorge. *Bahia de Todos os Santos*: guia das ruas e dos mistérios da cidade do Salvador. 19. ed. São Paulo: Martins, 1970.
- AMADO, Jorge. História do carnaval. In: COSTA, Flávio Moreira da. *Os melhores contos brasileiros de todos os tempos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2009. p. 505-508.
- AMARAL, Amadeu. *Memorial de um passageiro de bonde*. Belém: Universidade da Amazônia, Núcleo de Educação a Distância, [20--]. Disponível em: http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/amadeu.pdf. Acesso em: 11 mar. 2017.
- ANDRADE, Adriano Bittencourt; BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. *Geografia de Salvador*. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

ANIVERSÁRIO do bonde de Santos terá música, gastronomia e roteiro inédito. *Jornal da Orla*, Santos, 18 set. 2018. Disponível em: <http://www.jornaldaorla.com.br/noticias/36111-aniversario-do-bonde-de-santos-tera-musica-gastronomia-e-roteiro-inedito/>. Acesso em: 23 fev. 2019.

ASSIS, Machado de. *Crônica sobre a inauguração dos bondes de Santa Teresa*. Rio de Janeiro: José Agulla, 1962. v. 2.

ASSIS, Machado de. Impressões e instruções de Machado de Assis aos usuários do novo bonde. In: NOSSO século. São Paulo: Abril Cultural, 1980. p. 183. v. 1 – Memória Fotográfica do Brasil no século 20.

BACELAR, Jonildo. *História dos Thomson Road Steamers*. 2015. Disponível em: <http://www.cidade-salvador.com/urbanismo/road-steamers.htm>. Acesso em: 17 fev. 2018.

BRASIL. Senado Federal. Decreto nº 2.367, de 26 de fevereiro de 1859. Autorisa a incorporação, e aprova os Estatutos da Companhia – Posta Bahiana. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, t. XXII, pt. II, p. 109, 31 dez. 1859. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/195455-autorisa-a-incorporar-u-o-e-aprova-os-estatutos-da-companhia-posta-bahiana.html>. Acesso em: 5 set. 2018.

BRAUN, Gustav. *Die elektrische Strassenbahn in Bahia*. Berlin: Siemens et Halske Aktiengesellschaft, 1898.

BREITENBACH, Sílvia. A presença da arquitetura neocolonial em Salvador. *Cadernos PPG-AU/UFBA*, Salvador, v. 6, n. 1, p. 75-90, 2007. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1441/939>. Acesso em: 23 fev. 2019.

CADENA, Nelson. Camarote nos trilhos no carnaval da Bahia: foliões no bonde. In: CADENA, Nelson. *Blog Ibahia*. Salvador, 2 mar. 2017. Disponível em: <http://blogs.ibahia.com/a/blogs/>

[memoriasdabahia/2017/03/02/camarote-nos-trilhos-no-carnaval-da-bahia-folhoes-no-bonde/](http://memoriasdabahia.com.br/2017/03/02/camarote-nos-trilhos-no-carnaval-da-bahia-folhoes-no-bonde/). Acesso em: 16 fev. 2019.

CALLIXTO, Vasco. *As rodas da capital*: história dos meios de transporte da cidade de Lisboa. Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967.

CARVALHO, Carlos Alberto de. A locomoção da cidade através dos tempos. *Revista Instituto Geographico e Historico da Bahia*, Salvador, n. 66, p. 77-104, 1940.

CARVALHO, Carlos Alberto de. Quatro séculos de viaturas. In: REVISTA FISCAL DA BAHIA. *Quatro séculos de história da Bahia*. Salvador: Beneditina, 1949. p. 74-78.

CAVALCANTE, Cid José Teixeira. *História da energia elétrica*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2005.

CAVALCANTE, Cid José Teixeira. *Transportes na cidade da Bahia*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2017. (Coleção Salvador: uma viagem fotográfica, v. 4).

CELESTINO, Reub. Apresentação. In: SALVADOR (BA). Prefeitura de Participação Popular. *Reinauguração do Plano Inclinado do Pilar*. Salvador: A Prefeitura, 2006.

CERQUEIRA, Nelson (org.). *Carnaval da Bahia*: um registro estético. Salvador: Omar G., 2002.

CID 10. *Medicinanet*. Porto Alegre, 2016. Disponível em: http://www.medicinanet.com.br/cid10/2749/v82_ocupante_de_um_bonde_carro_eletrico_traumatizado_em_um_acidente_de_transporte.htm. Acesso em: 4 dez. 2016.

COSTA, Caiuby Alves da. *Arlindo Fragozo*: o construtor de futuros. Salvador: ALBA, 2015. (Coleção Gente da Bahia).

DICIONÁRIO Encyclopédico Ilustrado. Rio de Janeiro: Empresa de Publicações Modernas de Moura Barreto & Cia, [19--?]. 2 v.

DÓREA, Luiz Eduardo. *Histórias de Salvador nos nomes de suas ruas*. Salvador: EDUFBA, 2006. (Coleção Bahia de Todos).

(OS) ELÉTRICOS históricos mostram-se pela Baixa de Lisboa. *Diário de Notícias*, [Lisboa], n. 54570, 16 set. 2018. Disponível em: Document3<https://www.dn.pt/edicao-do-dia/16-set-2018/interior/os-eletricos-historicos-mostram-se-pela-baixa-de-lisboa-9851468.html>. Acesso em: 18 set. 2018.

FALCÃO, Edgard Cerqueira. *Relíquias da Bahia*. Salvador: Ed. do autor, 1942.

FERNANDES, Ana (org.). *Acervo EPUCS: contextos, percursos, acesso*. Salvador: UFBA, 2014.

FERNANDES, Ana; FIGUEIREDO, Glória Cecília dos Santos, REBOUÇAS, Thais (org.). *Semana de urbanismo de 1935*. Salvador: Assembleia Legislativa, 2016.

FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lorenzo. *Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)*. 2010. Dissertação (Mestrado em Ensino, Filosofia e História das Ciências) – Universidade Federal da Bahia e Universidade Estadual de Feira de Santana, Salvador/Feira de Santana, 2010. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/15968>. Acesso em: 24 jan. 2018.

GOMES, João Carlos Teixeira. *A brava travessia: memórias, viagens e artigos do Pena de Aço*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade Ltda, 2016.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/place/R.+Bar%C3%A3o+da+Vila+da+Barra,+Salvador+-+BA,+40301-155/@-12.94907,-38.49914,19z/data=!4m5!3m4!1s0x71605237d121e19:0x673502c2of3c7c70!8m2!3d-12.957867!4d-38.5009732>. Acesso em: 9 mar. 2019.

GORDILHO, Walter Veloso. O sítio urbano: seu desenvolvimento. In: TEIXEIRA, Cydelmo (coord.). *A grande*

Salvador: posse e uso da terra. Salvador: Governo do Estado da Bahia, 1978. p. 1-11. (Projetos Urbanísticos Integrados).

HENNICK, Louis; CHARLTON, E. Harper. *The streetcars in New Orleans*. Gretna: Pelican Publishing Company, 1975.

JESUS, Maria das Graças Bispo de. Abordagens geográficas a partir do resgate cultural e dinâmica sócio-espacial: o estudo do bairro Rio Vermelho – Salvador/Bahia-Brasil. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. p. 7139-7149. Disponível em: <http://docplayer.com.br/9328441-Abordagens-geograficas-a-partir-do-resgate-cultural-e-dinamica-socio-espacial-o-estudo-do-bairro-rio-vermelho-salvador-bahia-brasil-1.html>. Acesso em: 11 out. 2018.

JUHNKE, Klaus Jürgen. *A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano*. São Paulo: Ed. E. Blücher: EdUSP, 1968.

KORYTOWSKI, Ivo. *Bondinho de Santa Teresa*. [S. l.], 27 abr. 2009. Disponível em: <http://literaturaeriodedejaneiro.blogspot.com.br/2006/10/bondinho-de-santa-teresa.html>. Acesso em: 22 set. 2017.

LEAL, Geraldo da C. *Perfis urbanos da Bahia: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os galegos*. Salvador: Gráfica Santa Helena, 2002.

LEAL, Geraldo da C. *Pergunte ao seu avô: histórias de Salvador, Cidade da Bahia*. Salvador: Gráfica Universitária da Bahia, 1996.

LEAL, Geraldo da C. *Salvador dos contos, cantos e encantos*. Salvador: Gráfica Santa Helena, 2000.

LEIS e contractos referentes às Companhias Linha Circular e Trilhos Centraes. Bahia: Oficina Graphica, 1927.

LOPES, Licídio. *O Rio Vermelho e suas tradições: memórias de Licídio Lopes*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1984.

LOREDANO, Cássio. *O bonde e a linha: um perfil de J. Carlos*. São Paulo: Capivara, 2002.

MATTOS, Florisvaldo. *Texto inédito sobre a Academia dos Rebeldes*. [S. l.: s. n.], [2019]. No prelo.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia século XIX: uma província no império*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de; FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George Alexandre Ferreira. A cidade sobre trilhos: o bonde e as transformações urbanas de Natal-Brasil (1908-1929). *In: SIMPOSIO INTERNACIONAL GLOBALIZACIÓN, INNOVACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE REDES TÉCNICAS URBANAS EM AMÉRICA Y EUROPA, 1890-1930, 2012, Barcelona. Anais eletrônicos [...]*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2012. p. 1-20.

MEMÓRIA da eletricidade. *In: BRITO, Marilza Elizardo; PENEDO, Maria Aleluia A. (coord.). Acervo histórico da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil e Coelba, 1995. 2 v.

MENDES, Sylvânio Aguiar. *Entre burros e empurrões: uma história dos bondes elétricos em São Luís (1924-1966)*. 2005. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2005.

MENDONÇA, Alba; GONÇALVES, Annia. *Plano inclinado: uma alternativa eco-eficiente para promoção da mobilidade urbana sustentável na Cidade do Salvador*. 2005. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão Pública) – Faculdade de Tecnologia Empresarial, Salvador, 2005.

MIRANDA, Oswaldo. “Fais Favoire” uma viagem saudosa nos antigos bondes do Rio. Rio de Janeiro, 17 jul. 2017. Disponível em: <http://institutomongeralaegon.org/artigos-em-destaque/fais-favoire-uma-viagem-saudosa-nos-antigos-bondes-do-rio>. Acesso em: 5 ago. 2017.

MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: a 130-year survey*. New York: Bonde Press, 1989. Disponível em: www.tramz.com. Acesso em: 23 jan. 2019.

NELSON Cadena: os abrigos de bondes. *Correio*, Salvador, 5 ago. 2011. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/nelson-cadena-os-abrigos-de-bondes/>. Acesso em: 26 ago. 2018.

OLIVEIRA, Maria Luíza Ferreira de. Uma senhora na rua do Imperador: população e transformações urbanas na cidade de São Paulo, 1870-1890. *In: GRINBERG, Keila, SALLES, Ricardo (org.). O Brasil Imperial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. 3. p. 155-198.

PAULA, Eduardo de. Pegando bonde. *In: PAULA, Eduardo de. Sumidoiro's Blog*. [S. l.], 1 ago. 2013. Disponível em: <https://sumidoiro.wordpress.com/2013/08/01/bonde-motorneiro-condutor-passageiro-belo-horizonte-loura-cemiterio-bomfim-campeao-avenida-vicente-corsini-viaduto-santa-teresa-sirigaita-galocha-ferro-carril-pau-de-cabeleira-noel-rosa-coisa-nossa/01/08/2013>. Acesso em: 4 set. 2018.

PEREIRA, Manoel Passos. *História do bairro de Nazaré: uma experiência participativa em Salvador*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia: Faculdade de Turismo da Bahia, 1994.

PESSOA, Yumara Souza. *O mar como testemunha: a modernização do bairro da Barra (1850 e 1950)*. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

PILAGALLO, Oscar. *A indústria: fábricas de chaminés de barro*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012a. (Coleção Folha Fotos Antigas do Brasil, v. 10).

PILAGALLO, Oscar. *Obras e construções: marcos do desenvolvimento*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012b. (Coleção Folha Fotos Antigas do Brasil, v. 15).

PINHEIRO, Eloísa Petti. A reforma urbana de 1912-1916: um novo desenho urbano para a cidade de Salvador. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA: SALVADOR 450 ANOS, 4., 1999. Salvador. *Anais* [...]. Salvador: IGHP: FGM, 2001. v. 2, p. 901-912.

PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. “A Viação na Bahia”. *Diário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, p. 132-143, 1923. Edição Especial do Centenário da Independência.

REBOUÇAS, Daniel. *Indústria na Bahia: um olhar sobre sua história = Industry in Bahia, a look over at its history*. Tradução Henry Mallett. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2016.

REBOUÇAS, Daniel; OBERLAENDER, Fernando; FARIAS, Juliana Barreto. *A cidade da Bahia e a eletricidade*. Tradução Henry Mallett. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2018.

ROSSI, Gabriela. *Rua Chile: honra e glória do comércio baiano*. Salvador: Press Collor Gráficos Especializados Ltda, 2017.

SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930) = Tramway modernization and concentration in Salvador, Bahia, Brazil (1849-1930). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 54, p. 219-238, 2007.

SALVADOR (BA). Prefeitura de Participação Popular. *Reinauguração do Plano Inclinado do Pilar*. Salvador: A Prefeitura, 2006.

SALVADOR (BA). Prefeitura. *Roteiro turístico da cidade do Salvador*. Salvador: A Prefeitura, 1952.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SANTOS, Almir. *Uma breve história dos bondes em Salvador*. 13 ago. 2012. Disponível em: http://salvador2012.blogspot.com/2012/08/uma-breve-historia-dos-bondes-em_13.html?m=1. Acesso em: 24 ago. 2017.

SANTOS, Milton. *O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana*. Salvador: UFBA, 1959.

SANTOS, Tiago Silva dos. *A economia dos setores populares: o Engenho Velho da Federação, Salvador - BA*. 2017. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social) – Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2017. Disponível em: ri.ucesal.br:8080/jspui/bitstream/prefix/362/1/DSSERTACAOTIAGOSILVA.pdf. Acesso em: 20 fev. 2019.

SOUZA, Raymundo Camillo de. *Guia da Cidade do Salvador: dados de todas as praças, avenidas, etc. Itinerário dos bondes: vademecum do guarda-civil*. Salvador: [s. n.], 1935.

SPÍNOLA, José. *Avenida Sete de Setembro: cem anos de histórias para contar*. Salvador: ALBA, 2016.

STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles transitaram*. [São Paulo]: Pini; Brasília, DF: Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. 10. ed. rev. e ampl. São Paulo: Ed. UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

TEIXEIRA, Cid. Carnaval entre as duas guerras. In: CERQUEIRA, Nelson (org.). *Carnaval da Bahia: um registro estético*. Salvador: Omar G., 2002. p. 42-59.

TEIXEIRA, Osvaldo Augusto. *Uma viagem à Bahia da segunda metade do século XIX: a viagem de Naeher*. Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2011. v. 2.

TORRES, Geraldo Cezar de Vinhães. *O primeiro registro da presença de um médico veterinário na Cidade de Salvador – Bahia*. 2007. Trabalho apresentado ao 34º Congresso de Medicina Veterinária, Santos, 2007. Disponível em: www.abamev.org.br/sites/default/files/field/image/16.pdf. Acesso em: 27 jan. 2018.

TOURING CLUB DO BRASIL. *Guia turístico da Bahia*. Salvador, [193-].

TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. Desenho e fotografia: memória da história dos transportes em Salvador. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 42, p. 115-130, jan./jun. 2010a. Disponível em: www2.uefs.br/7_desenho_e_fotografia.pdf. Acesso em: 20 fev. 2019.

TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. *O parafuso*: de meio de transporte a cartão postal. Salvador: EDUFBA, 2010b.

VASCONCELOS, Antônio. *Sobre carris*. Lisboa: Media XXI/Formal Press, 2010. (Coleção Comunicação, Media e Indústrias Criativas).

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Salvador: permanências e transformações (1549/1996). *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 92, p. 287-300, 1996.

VAZ, Luiz Felipe H. *et al.* Transporte sobre trilhos no Brasil: uma perspectiva do material rodante. *BNDES Setorial*, Rio de Janeiro, n. 40, p. 235-282 set. 2014. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/3021/1/Transporte%20sobre%20trilhos%20no%20Brasil.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2018.

VERGER, Pierre. *Retratos da Bahia*. Salvador: Corrúpio, 2002.

VIANA, Marisa. *Salvador, cidade da Bahia*. 3. ed. Salvador: Bigraf, 2003.

VIANNA, Antônio. *Casos e coisas da Bahia*. Salvador: Publicações do Museu do Estado, 1950.

VIANNA, Hildegardes. *A Bahia já foi assim*: crônicas de costumes. Prefácio de Thales de Azevêdo. 2. ed. São Paulo: GRD; Brasília, DF: INL, 1979.

VIVACQUA, Renato. *O velho cantar do bonde*. 12 jul. 2015. Disponível em: www.renatovivacqua.com/o-velho-cantar-do-bonde/. Acesso em: 6 ago. 2018.

WILDBERGER, Arnold. *Os presidentes da província da Bahia efetivos e interinos*. 1824-1889. Salvador: Tipografia Beneditina Ltda, 1949.

Outras fontes

2º ARCO. Foto. Disponível em: <https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byoutibahia/photos/a.729839003722159/1795455537160495/?type=3&theater>. Acesso em: 20 fev. 2019.

2º ARCO. Foto. Disponível em: <http://www.amoahistoriadesalvador.com/primeiro-arco-da-federacao-por-onde-passavam-os-bondinhos-se-ainda-existisse-hoje-estaria-na-avenida-garibaldi-no-inicio-da-fazenda-garcia/>. Acesso em: 4 dez. 2018.

ASSIS, Machado de. Crônica sobre a inauguração dos bondes de Santa Teresa. 15 mar. 1877.

ABRIGOS da Baixa de Quintas; da Praça Municipal (1939); da Praça Castro Alves; da Praça Cairu; do Largo das Sete Portas; do Campo Grande; da Boa Viagem; provavelmente do Barbalho ou da Estrada da Liberdade; de Água de Meninos; do Largo da Mariquita; (Campo Santo; da Ribeira; do Bonfim. Fotos. Acervo A. Linhares Outdoors.

ABRIGOS de Água de Meninos e do Bonfim. Fotos. 2016. Autor: Cybèle Santiago.

ANTIGA usina Geradora do Dique. Foto. 2019. Autor: Danilo Fonseca.

BASTOS, Gilson. Antigos dormentes da Av. Garibaldi. Foto. 2018. Acervo: Cybèle Santiago.

BONDE elétrico da *Siemens & Halske*. 1898. Foto. Disponível em: <https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byoutibahia/photos/a.729839003722159/1803365326369516/?type=3&theater>. Acesso em: 20 fev. 2019.

BONDE elétrico, aberto. Veículo exposto no MHAB. Fotos: Cybèle Santiago, 2018.

BONDE-areeiro (acervo do Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla, São Paulo). Autora da foto: Cybèle Santiago. 2016.

BONDDES de tração animal no Largo do Teatro. Foto. Final do século XIX. Sem indicação de autor. Disponível em: www.amoahistoriadesalvador.com.br, <https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byoutibahia/photos/a.729839003722159/1983547505017963/?type=3&theater>. Acesso em: 20 fev. 2019.

DESENHOS esquemáticos, ilustrativos, sem escala, de alguns tipos de bondes. 2019. Autor: Marcelo Silva. Acervo: Cybèle Santiago.

DETALHES de um bonde elétrico, do início do século XX. Acervo do Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB), em Belo Horizonte. Autora das fotos: Cybèle Santiago. 2018.

ELEVADOR do Taboão. Foto. 2019. Autor: Matheus CSO.

FOTO do grafite de Anderson Artes, na Rua João Pondé, Barra Avenida. 2018. Autor: Matheus CSO. Acervo: Cybèle Santiago.

FOTOGRAFIA da residência da família de D. Sizininha Simões. Acervo de D. Sizininha Simões.

FOTOS de quadros de Costa Lima. Autor: Costa Lima. Acervo: Costa Lima.

FOTOS dos grafites de Rildo Foge. Acervo de Rildo Foge.

GANSOS chegando de bonde ao final de linha de Amaralina. Desenho. 2018. Autora: Lara Robatto. Acervo: Cybèle Santiago.

LADEIRA Ramos de Queiroz. Foto. 2019. Autora: Cybèle Santiago. Disponível em: <http://literaturaeriodejaneiro.blogspot.com.br/2006/10/bondinho-de-santa-teresa.html>. Acesso em: 27 nov. 2017.

MARTINS, Poliana. *Bonde de tração animal*. Desenho. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

OLIVEIRA JÚNIOR, José Baptista de. Trilhos próximos à Igreja da Conceição da Praia. Foto. 2017. Acervo: Cybèle Santiago.

OLIVEIRA, Mário. Peças metálicas para fixação dos trilhos aos dormentes. Rua Chile. Foto. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

PERFIL de Salvador. Foto. 2017. Autora: Cybèle Santiago.

PLANO inclinado entre a Graça e a Barra. Foto. 1880. Autor: Guilherme Gaensly. Disponível em: <https://www.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byoutibahia/photos/a.729839003722159/1778298042209578/?type=3&theater>. Acesso em: 20 fev. 2019.

PLANOS Inclinados Pilar e Gonçalves. Fotos. 2019. Autora: Cybèle Santiago.

PROJETOS arquitetônicos dos abrigos de Água de Meninos (1943) e do Largo da Mariquita (1942). Fotos. Acervo A. Linhares Outdoors.

RIBEIRO, Lucas. Antigos trilhos da Praça Municipal (Pça. Thomé de Souza). Foto. 2017. Acervo: Cybèle Santiago.

RUA Caetano Moura. Foto. 2019. Autora: Cybèle Santiago.

RUA Visconde de Mauá. Foto. 2019. Autora: Angélica Schianta

SÁ, Manuel. 1º Arco (Garcia). Foto. 2016. Acervo: Cybèle Santiago.

SILVA, Marcelo. Aquarelas diversas. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

SOUZA, Marcos Jones de. Tróle. Desenho. 2018. Acervo: Cybèle Santiago.

TRILHOS da Rua Chile, encontrados por ocasião da revitalização da rua. Foto: Lucas Ribeiro. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

TRÓLE. Santo Amaro. Década de 1960. Foto. Acervo do Centro de Referência Cultural de Santo Amaro.

VIADUTO da Ladeira do Arco. Foto. 2019. Autor: Matheus CSO. Acervo: Cybèle Santiago.

VIADUTO sobre a Ladeira São Francisco de Paula. Detalhe de foto de postal de 1939. Guia Geográfico. Disponível em: www.salvador-antiga.com/lapinha/antigas.htm. Acesso em: 20 fev. 2019.

VISTA da parte superior do 1º Arco. Foto. 2019. Autor: Luiz Pedro Bispo Rosário. Acervo: Cybèle Santiago.

Documentos e iconografias de arquivos

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Cenários da Cidade* – Zona Leste. Doc. nº 001.178. Foto. Acervo EPUCS.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Terreiro de Jesus* – último modelo de bonde na Bahia. Foto. pms_pasta.1060.f.2983.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Viaduto sobre a Av. Garibaldi e Viaduto Marta Rocha*. Foto. 31 dez. 1968. Fonte: dn_pasta.176.f.31903190.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Viaduto* – Salvador. Foto. dn_pasta.176.f.32383238.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Baias para serviço de bondes* – Tração animal – Salvador. Foto. pms_pasta.1192. f.2979.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Praça Castro Alves* – Salvador. Foto. rbc_pasta.029.f.3561.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Avenida Frederico Pontes* – Salvador. Foto. pms_pasta.081.f.1703.2.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Desastre de bonde* – Salvador. Foto. pms_pasta.224.f.3828.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. *Rua Ramos de Queiroz* – início – Salvador. Foto. pms_pasta.1060.f.8910.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1. Panfleto datado de 1 mar. 1892.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1, doc. de 9 ago. 1893.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo – Intendência. Processos. CLC. 1890-1926 (Caixa 1). Ofício de Pedro Jayme David, Intendente, ao Dr. Antônio Victorio d’Araujo Falcão, de 3 jul. 1905.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1, doc. de 14 maio 1907.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1, doc. de 6 out. 1909.

ARQUIVO Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura e Turismo. Fundo: Intendência. Proc. CLC, 1890-1926. Cx. 1, doc. de 23 mar. 1912.

APEB. Fallas dos Presidentes de Província dos anos de 1849, 1850, 1852, 1853, 1854, 1855, 1859, 1860A, 1866, 1869 D, 1870, 1872, 1872C, 1873A, 1874A, 1875, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881A, Rel. 1871 e 1887.

APEB. Maço 4998. Of. de Antônio de Lacerda a João d'Almeida Couto, Presidente de Província, datado de 27 de junho de 1870. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial (revisado 28 nov. 2013).

APEB. Maço 4998-1. doc. de 3 de junho de 1872, de Lacerda a José de Sepúlveda Vasconcellos, Eng. Fiscal nas obras da Transportes Urbanos. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 4998-1. Ofício de 6 de junho de 1873, de Antônio de Lacerda a João José de Almeida Couto, Presidente de Província. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 4998-1. Ofício de 17 de agosto de 1878, da Cia Transportes Urbanos ao Barão Homem de Mello, Presidente da Província. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 4998-1. Relatório de Antônio de Lacerda, de 30 de junho de 1870. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 4998-1. Relatório de Antônio de Lacerda, de 31 de dezembro de 1871. Governo de Província. Série Viação. Transportes – urbanos – Empresa – Sociedade. Companhia de Transportes Urbanos. 1869-1888. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Doc. assinado por Fortunato Fausto Gallo, de 31 de agosto de 1887. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia. 1883-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Informação encaminhada em 21 de agosto de 1887 pelo Eng. Fortunato Fausto Gallo a João de Castro Rebello sobre a Companhia Linha Circular de Carris, de modo a subsidiar o relatório a ser apresentado à Assembleia Provincial. Governo de Província. Viação.

APEB. Maço 5010. Ofício de 10 de janeiro de 1887. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia. 1883-1889). Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Doc. assinado por Ramos de Queiroz, de 22 de maio de 1884. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia). 1883-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Informe do Sr. Diretor das Obras Públicas de 1 de agosto de 1888 à Presidência de Província. Planta com modificação dos trilhos na atual Av. Sete. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia. 1883-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Ofício de 4 de abril de 1887. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia. 1883-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Ofício de 31 de julho de 1888. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia. 1883-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5010. Ofício deferido em 23 de maio 1887 pelo Pres. de Província Bandeira de Mello. Governo de Província. Viação. Correspondência recebida sobre transportes urbanos (Companhia Circular de Carris da Bahia. 1883-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB, Maço 5011. Ofício de 28 de julho de 1887, de Theodoro Gomes ao Presidente de Província Bandeira de Mello. Governo de Província. Viação. Companhia Ferro Carril. 1882-1889. Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Maço 5011. Ofício de 18 de fevereiro de 1889, de Theodoro Gomes ao Presidente de Província. Governo de Província e Viação. Companhia Ferro Carril. 1882-1889. Seção do Arquivo Colonial e Provincial.

APEB. Quebra-bondes. APO568. Praça 15 de novembro. *Truck* 102. 1930.

COELBA. Documento de finais do século XIX.

COELBA. T.5.1.21, de 29 de setembro de 1908-1909. Bondes: tração animal. Documento de entrega a empresas de Aracaju de materiais usados no serviço de tração animal.

COELBA, T.5.1.075. Compra de fardo de alfafa na Argentina.

COELBA. T.5.1.218, de agosto de 1911. Carro de transporte para enfermos. Projeto.

COELBA. T.5.1.231. Bondes: serviços. Acordo (Governo/ Trilhos Centrais/ *Bahia Tramway*) para remoção de doentes do Hospital Mont Serrat. 1911.

COELBA. T.5.1.264. Encampação da empresa pela PMS. 31 mar. 1954 - 28 fev. 1956.

COELBA. T.5.1.284, de 3 de outubro de 1929, referente a um sinistro ocorrido com o bonde mortuário n. 8, em 29 nov. 1924.

COELBA. T.5.1.290. Encampação pela PMS dos serviços de viação de bondes, planos inclinados e elevadores. 21 dez. 1955 - 23 dez. 1957.

COELBA. T.5.1.365, de 24 de maio de 1899. Bondes: linhas, instalação. Linha do Largo da Conceição da Praia a Itapagipe.

COELBA. T.5.4.85, de 12 de abril de 1905, p. 1-17. Prorrogação do prazo de substituição da tração animal pela elétrica.

COELBA. T.5.4.129, de 25 de junho de 1906. Bondes: serviços. Acordo entre Sofia Henriqueta Machado de Aguiar e CLC, para manutenção da usina do Canela, de cuja estação partem bondes elétricos para o Rio Vermelho.

COELBA. T.5.4.139. De 21 de janeiro - 11 de setembro de 1915. Bondes: propaganda. Empresa The Propagandist, empresa com sede em Curitiba. Anexo, proposta referente à exploração dos anúncios.

COELBA. T.5.4.140. de 27 de maio de 1932. Bondes: CLC x D.A. Ferreira & Cia. Locação de anúncios, contratos.

COELBA. T.5.4.141. Elevador Lacerda/Plano Inclinado Gonçalves. Propagandas. CLC x Guinle & Co. 26 jun. 1906 – 21 set. 1906.

COELBA. T.5.4.325. Bondes: linhas – reconstrução. Contrato CLC/Empreiteiro Mário Belens Pinto. Reconstrução trecho Praça Castro Alves – Praça 13 de maio. 14 nov. 1935.

COELBA. T.5.4.327. Prestação de serviço. CLC/Vicente Kevergant. Execução de serviço na sua pedreira, no Retiro. Contrato. 5 out. 1938.

COELBA. T.16.1.20. Bondes: ramal – trilhos. Requerimento ao Intendente de registro em certidão de teor de termo de obrigação (25 de maio de 1872), por Ariani e Castro Rebello, de prolongamento do ramal da Fonte Nova até a povoação do Rio Vermelho, e do termo de obrigação (27 de dezembro de 1872), para assentamento de trilhos nas freguesias de Santo Antônio e Sé. 20 nov. 2008 – 21 nov. 2010.

COELBA. T.16.1.26. Edificação: túnel. Comunicação feita à empresa pela Cantanhede & Cia, engenheiros empreiteiros, referente à execução de túnel projetado para servir às linhas da empresa, no trecho compreendido entre a Fonte dos Padres e o bairro da Baixa dos Sapateiros. 16 jan. 1913.

COELBA. T.16.1.27. Bondes: linhas – instalação. Requerimento à Intendência para registro em certidão do teor da Lei. Municipal, n. 56 (24 de março de 1894) para estabelecimento da *Tram-road* Brotas-Itapoã. 5 nov. 1908.

COELBA. T.16.4.17. Bondes: linhas – instalação. Acordo de concessão celebrado para construção de linha para Itapuã. Contrato. 13 ago. 1906.

COELBA. T.16.4.22. Documento assinado pelos irmãos Ariani e por Francisco Rebello, de 22 jul. 1872.

COELBA. T.16.5.13. Relatório da Companhia Trilhos Centraes. 1909.

COELBA. T.16.5.35. *Leis e contractos referentes ás Companhias Linha Circular e Trilhos Centraes*. Bahia: Officina Graphica, 1927.

COELBA. T. 16.5.35 Lei nº 816, de 25 de setembro de 1906, assinada pelo Secretário da Intendência Manuel Freire de Carvalho, em 4 jan. 1907.

COELBA. T.21.4.5. Bondes: linha – instalação. Certidão comprovando registro em cartório de acordo entre a empresa Veículos Econômicos e a Sociedade Siemens & Halske, de Berlim, para fornecimento de materiais necessários para a instalação da linha de viação por tração elétrica, no trecho Corpo Santo-Itapagipe. Certidão. 2 nov. 1928.

COELBA. T.22.4.002. Constituição. Acordo (empresa/Intendência) para fusão de ramal da Linha Circular com a Veículos Econômicos, constituindo assim uma só empresa, denominada Companhia Carris Elétricos. 9 jul. 1897.

COELBA. T.22.4.008. Bens patrimoniais. Transferência para a Bahia Light and Power Company.

COELBA. T.22.4.013, de 24 de maio de 1899. Mercadorias: transporte de fumo. Estação da Calçada – trapiches.

COELBA. T.22.4.14, de 19 de novembro de 1901. Bondes: linha – instalação. Acordo CCE/Estrada de Ferra da Bahia do São Francisco para assentamento de linha para transporte de mercadorias, na Calçada. Escritura. 19 nov. 1901.

COELBA. I.F.4.65, foto 18, 19 e 32. Salvador: logradouros. Vista parcial da Cidade Baixa... Estação de Roma com barracão de bondes.

COELBA. I.F.4.80, foto 9. Subestação e barracão (oficina) da Graça. Entre 1930 e 1960.

COELBA. I.F.4.88, Foto 4. Poste de ferro. 1931.

COELBA. I.F.4.98, foto 10C. Elevador Lacerda. 1930.

COELBA. I.F.4.98, foto 5. Elevador Lacerda. 1930.

COELBA. I.F.4.99, foto 3. Acidente de bonde. 1942.

COELBA. I.F.5.12, foto 12. Cocheira de Santana. 1920.

COELBA. I.F.5.13, foto 3. Plano Inclinado do Pilar. Entre 1911-1920.

COELBA. I.F.5.15, foto 1. Elevador do Taboão. Foto. 1897-1929.

COELBA. I.F.5.16, foto 47. Elevador Lacerda em construção. 1929.

COELBA. I.F.5.2, foto 1. Linha de bonde na Ladeira do Fabrício. 1936.

COELBA. I.F.5.21. Rua Visconde de Mauá. Foto do séc. XIX.

COELBA. I.F.5.22, foto 2. Danos do Quebra-bondes. 1930. Retiro.

COELBA. I.F.5.28, foto 16. UTE Preguiça: antigas instalações. 1928.

COELBA. I.F.5.29, foto 3. Bondes: carro. 1905.

COELBA. I.F.5.30. Bondes: carro funerário. 1905.

COELBA. I.F.5.35. Bondes: material rolante.

COELBA. I.F.5.43, Usina do Retiro. 1929.

COELBA. I.F.5.45 Rua Conselheiro Dantas. 1937.

COELBA. I.F.5.47, foto 2. Bondes: linhas – construção. 1928.

COELBA. I.F.5.50, foto 13. SE: Instalações.

COELBA. I.F.5.53. Bondes: oficinas. Desenho arquitetônico do projeto da construção das oficinas da empresa. Bairro da Fonte Nova. 1929.

COELBA. I.F.5.9, fotos 2 e 4. Estrada Dois de Julho, entre Vila América e Rio Vermelho. Fotos

Artigos Periódicos

ANNUNCIOS populares. *A Tarde*, Salvador, p. 5, 21 ago. 1913. Caderno 1.

A TARDE. Salvador: A Tarde, 23 maio 1967.

(OS) ABRIGOS para os pontos de bonde. Os locais onde serão construídos – De 1ª classe para o centro da cidade. *A Tarde*, Salvador, p. 2, 1 mar. 1939.

(OS) ACIDENTES: o conductor n.45 da “Circular” bate contra um poste ficando ferido”. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 30 set. 1913. Caderno 1.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. [Lisboa: s. n.], 16 set. 2018. Disponível em: www.dn.pt. Acesso em: 19 set. 2018.

(A) EFICIENTE administração do Prefeito Americano da Costa. *Diário de Notícias*, Salvador, p. 1-7, 20 ago. 1935.

ENTREGUE ao tráfego o novo arco da Baixa dos Sapateiros. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 17 jul. 1967.

ERAM os dois últimos bondes. *A Tarde*, Salvador, p. 2, 7 nov. 1961.

(UM) GUARDA civil transforma um bonde em jardim de Capuleto. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 29 set. 1913. Caderno 1.

INTENDÊNCIA Municipal. *Correio do Brasil*, Salvador, ed. 00005(1), p. 1, 27 ago. 1903.

LINHA Circular. *Cidade de Salvador*, Salvador, ed. 00291(1), 15 dez. 1897.

LINHA Circular. *Correio do Brasil*, Salvador, p. 1, ed. 00528(1), 16 jun. 1905.

LINHA Circular: inauguração do ramal de Itapagipe. *Jornal de Notícias*, Salvador, 1 jun. 1891.

MAIS um abrigo foi entregue à Bahia. *Diário de Notícias*, Salvador, 6 out. 1944.

MOTORNEIROS e conductores só existem agora para o Sindicato. *A Tarde*, Salvador, p. 4, 16 dez. 1963.

MUNDANAS e sociaes. Falecimentos. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 8 out. 1913. Caderno 1.

MUNDANAS e sociaes. Viajantes. *A Tarde*, Salvador, p. 3, 3 nov. 1913, Caderno 1.

PARA aproximar os bairros. *A Tarde*, Salvador, ano 50, n. 16768, p. 2, 20 jun. 1962. Caderno. 1.

PELAS ruas. *Jornal de Notícias*, Salvador, 16 dez. 1898.

PLANO Inclinado. *Diário Da Bahia*. Salvador, ano XXV, n. 290, p. 1, 27 dez. 1889. Noticiário. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=801097&pasta=ano%201888&pesq=plano%20inclinado>. Acesso em: 7 mar. 2019.

PLANO Inclinado. *Diário da Bahia*, Salvador, ed. 00287(1), p.1, 22 dez. 1889. Noticiário.

SERÁ o primeiro da série: inaugurar-se-á a 10 de novembro próximo: o elegante e moderno abrigo da Praça Municipal cujas obras estão adeantadas. *Diário de Notícias*, Salvador, p. 1, 14 set. 1939.

TOPICOS. *A Tarde*, Salvador, ano 2, n. 314, p. 1, 24 out. 1913.

URGENTE. *Jornal de Notícias*, Salvador, ed. 03377(1), 18 fev. 1891.

VIADUCTO Ramos de Queiroz. *A Lanterna*, p. 3, jun. 1902.

VIADUCTO Bandeira de Mello. *Cidade de Salvador*, Salvador, ed. 296 (1). 18 dez. 1897.

Cartografia

SALVADOR (BA). Prefeitura. *Atlas parcial de Salvador*. Salvador: Prefeitura, 1955. Disponível em: <https://archive.org/details/atlasparcial-salvador-1955>. Acesso: 7 fev. 2019.

BRASIL. Exército. Serviço Geográfico. *Cidade do Salvador*. 1942. Levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército. 1942. Escala: 10.000. Folhas: 1i, 3c, 3e, 3f, 3i, 4g.

LEVANTAMENTO da 1ª seção da linha da Estrada Dois de Julho (atual Av. Vasco da Gama), trecho do Dique do Tororó. Trilhos Centrais. Planta. Escala gráfica. [Último quartel do século XIX]. Fonte: APEB, REG 94A.

LEVANTAMENTO da 1ª seção da linha da Estrada Dois de Julho, trecho do Dique do Tororó. Trilhos Centrais. Perfis longitudinal e transversais. Escala gráfica. [Último quartel do século XIX]. Fonte: APEB, REG 94B.

MAPA Topographica da Cidade de S. Salvador e seus subúrbios, levantada e dedicada a Illustre Assembleia Provincial por Carlos Augusto Weyll e publicada por Ferd. Glocker. Escala Gráfica. c.1851.

MODIFICAÇÕES no trecho final da estrada Dois de Julho. 1888. Autor: Antônio Lopes Rodrigues. Escala: 1:100. Fonte: APEB, REG 221.

PLANTA da cidade de São Salvador, capital do estado federado da Bahia, de Adolfo Morales de los Rios. 1894.

PLANTA elaborada para direcionar o abastecimento de água. Cia do Queimado. Século XIX. Acervo do Museu da EMBASA, 2018.

PLANTA, em papel vegetal, escala 1/100, elaborada pela perícia, de acidente entre um bonde e um ônibus. 1942. Autor: M. Menezes. COELBA, T.5.3.301.

PLANTA com indicação da direção de mudanças nos trilhos da Rua das Mercês (atual Av. 7 de Setembro), do Rosário até a Piedade. Escala 1/2500. Fonte: APEB, Maço 5010. 1 ago. 1888.

PLANTA com indicação dos ramais solicitados para a primeira linha dos bondes da Companhia Circular, de João Ramos de Queiroz. Escala gráfica. 1885. Fonte: APEB, REG 220.

PLANTA da *Ladeira de Ignácio com projecto de melhoramento e projecto da última secção da rua da Valla*. Com escala gráfica. Cópia. Fonte: APEB, REG 417.

PLANTA da região do Comércio, elaborada para a Empresa Locomotora Bahiana. 1871. Escala: 1/1000. Autor: Hugh Wilson. Fonte: APEB, REG 423B.

PROJETO da linha férrea da Companhia Transportes Urbanos (trecho Praça do Palácio – Graça). Escala gráfica. 1887. APEB, REG 328.

PROJETO do ramal da pedreira de Amaralina (Rua Fonte do Boi). Planta. Escala 1/500. 1928. COELBA, I.F.5.4.64.

Bibliotecas da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA), da Escola Politécnica da UFBA (EPUFBA), do Instituto de Geociências (IGEO) e Biblioteca Central da UFBA.

Bndigital/Hemeroteca digital brasileira.

Fundação Pedro Calmon/Centro de Memória.

Instituto Ação, Cidadania e Memória (ACM).

Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.

Memorial do Hospital Couto Maia.

Museu da Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa).

Instituições

A. Linhares Outdoors.

Arquivo Histórico da Coelba.

Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura.

Arquivo Público Estadual da Bahia (APEB).

Caderno de imagens

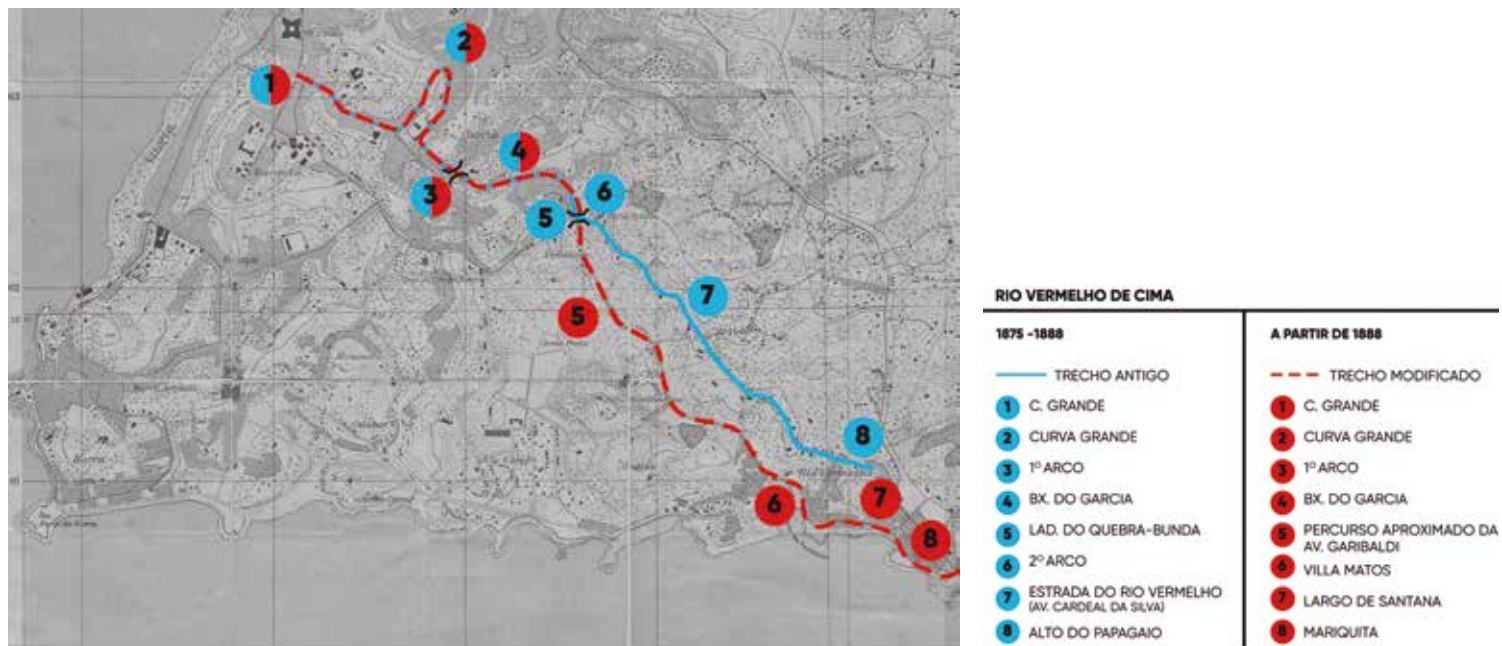


Figura A – Planta com indicação das linhas do Rio Vermelho de Cima (dois roteiros)



Figura B – 3º Arco



Figura D – Bonde fechado, circulando na Praça Castro Alves



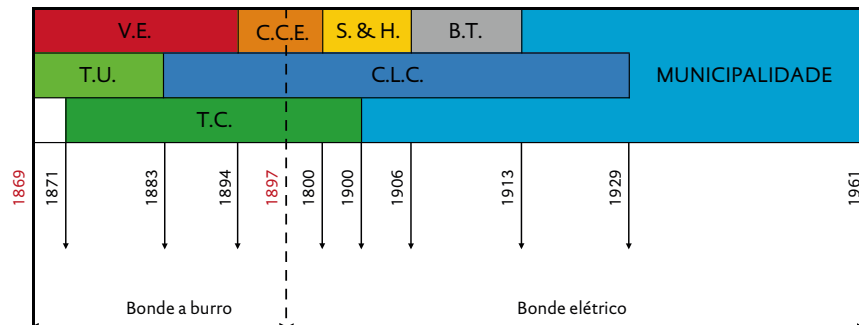
Figura C – Bonde superlotado. Detalhe do painel às margens da BR-324 (Jaqueira), nas proximidades da Estação de Metrô de Pirajá, com base em fotografia de Pierre Verger



Figura E – Bonde no Bonfim



Figura F – Bonde articulado



V.E. = Veículos Econômicos; C.C.E. = Companhia de Carris Elétricos da Bahia; S. & H. = Siemens & Halske; B.T. = Bahia Tramway Light and Power; T.U. = Transportes Urbanos; C.L.C. = Companhia Linha Circular de Carris da Bahia; T.C. = Trilhos Centrais

Figura G – Esquema de empresas de bondes que operaram em Salvador (1898-1961)

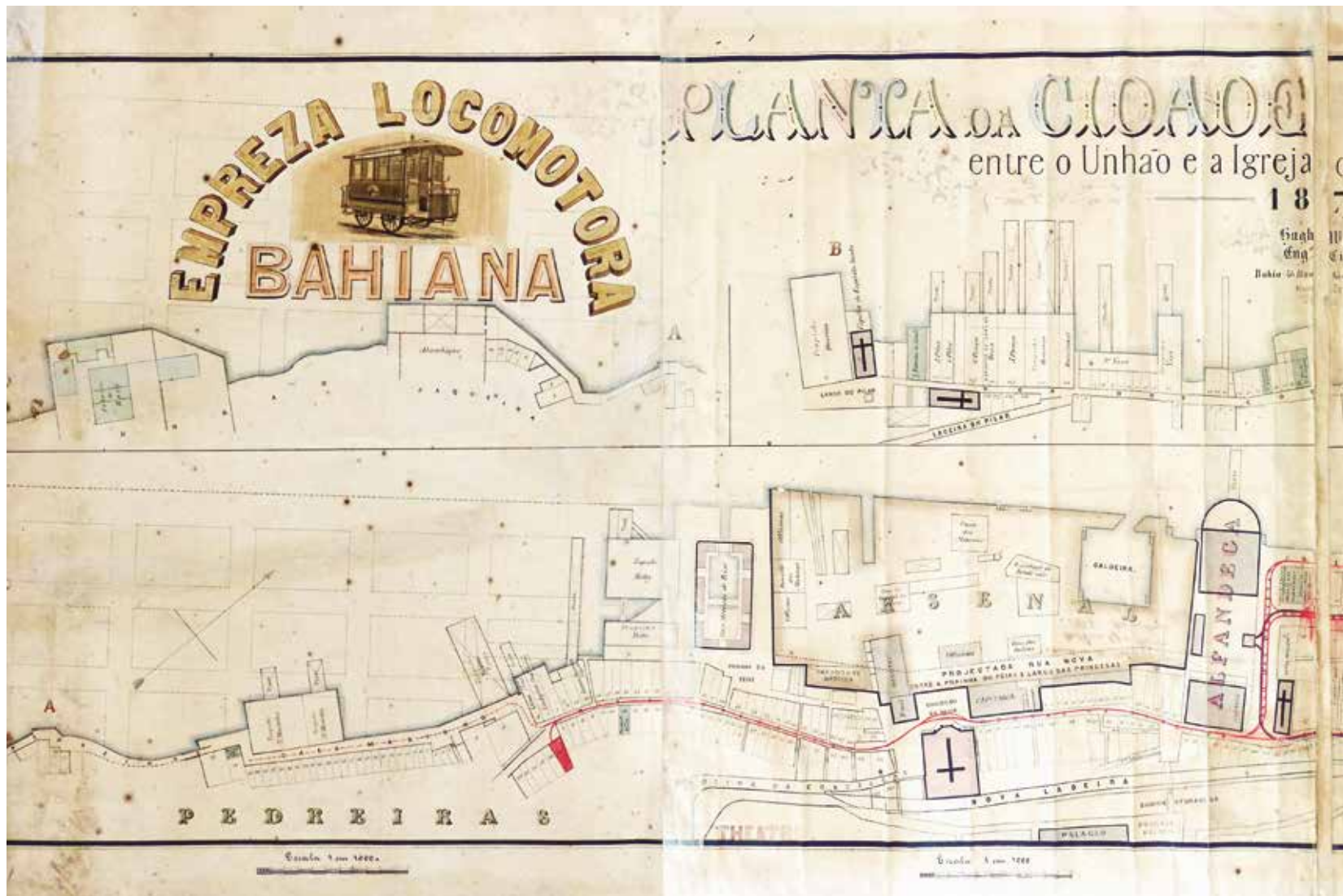
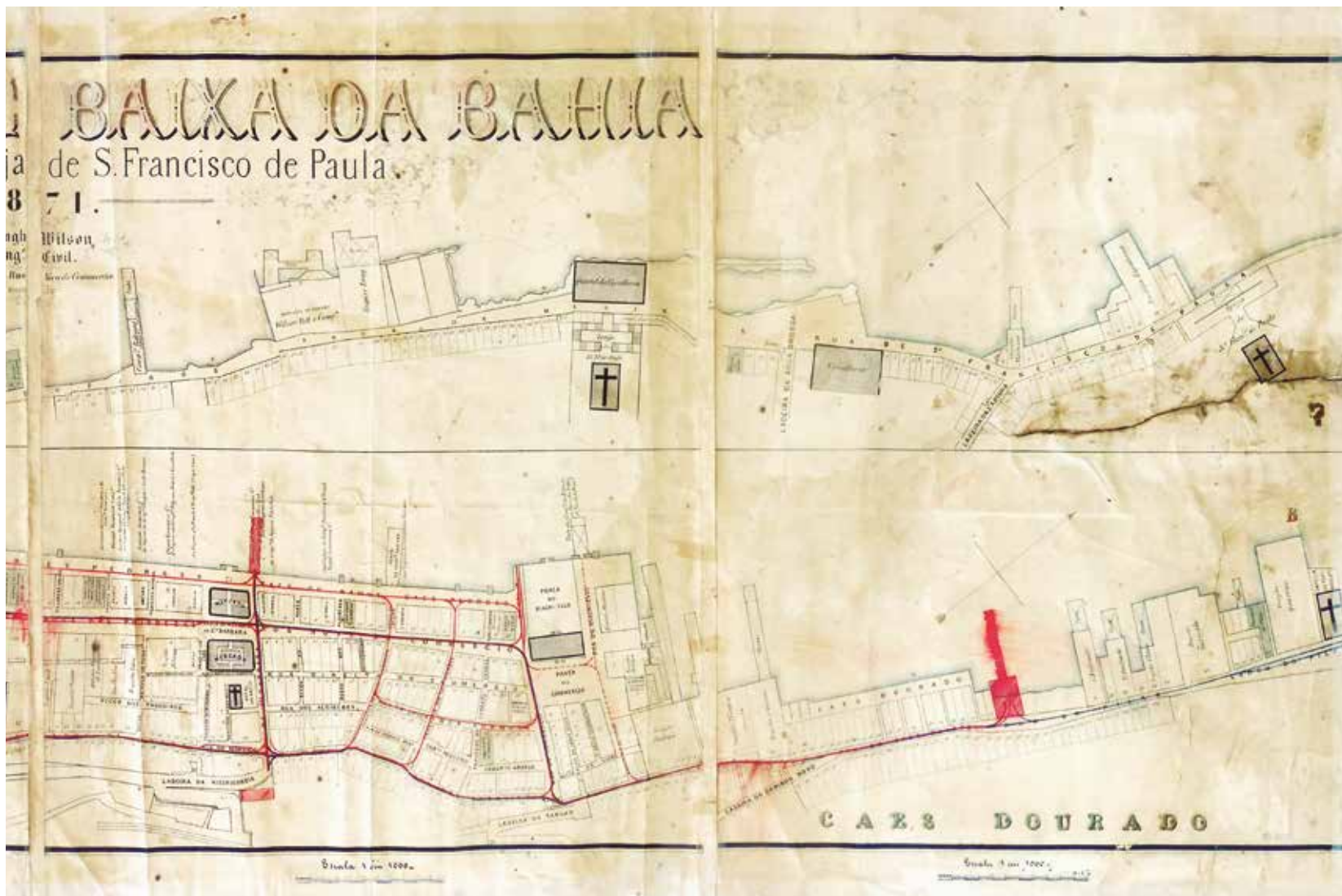


Figura H – Planta da autoria de Hugh Wilson, em escala 1/1000, elaborada para a Empreza Locomotora Bahiana, 1871



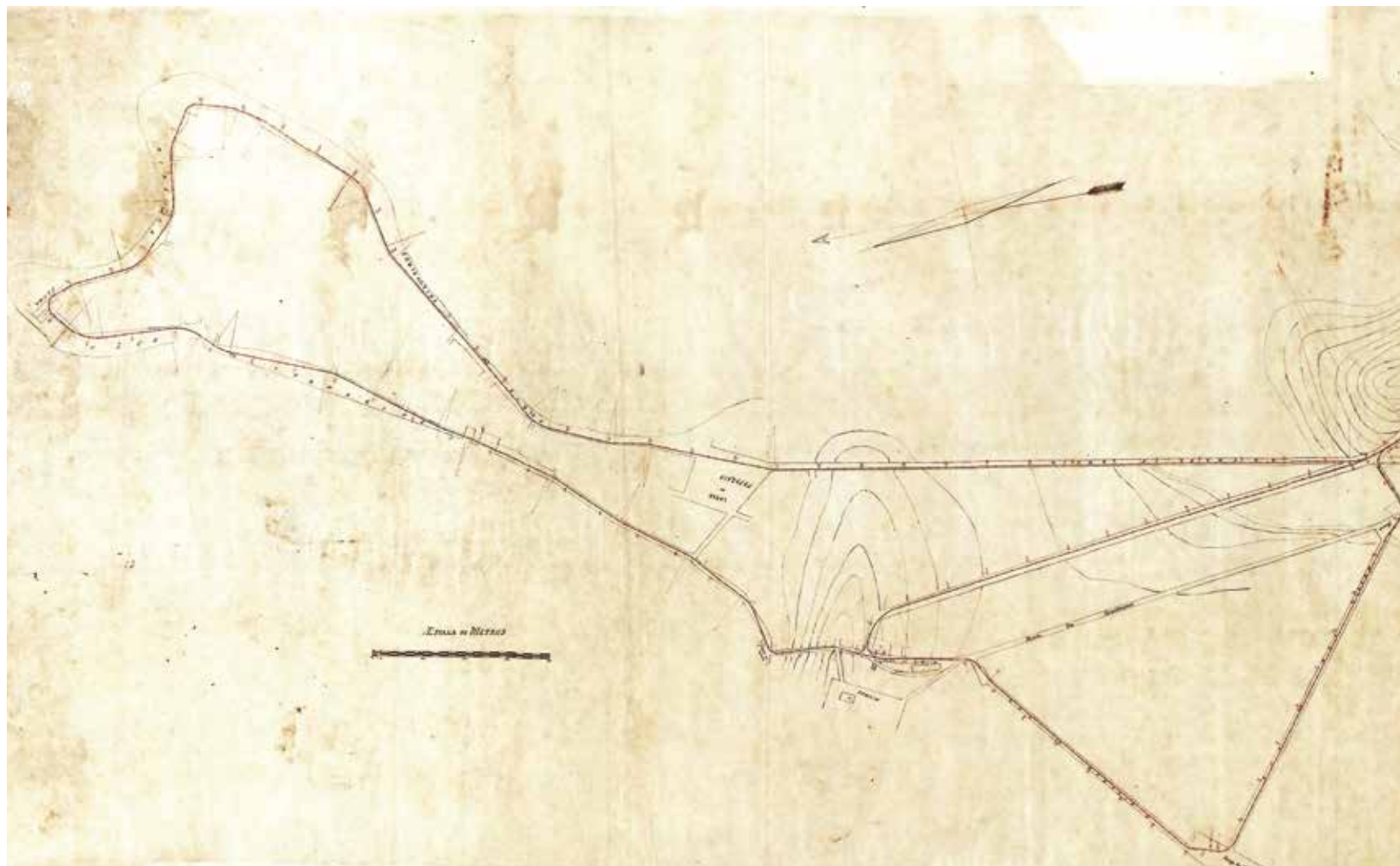
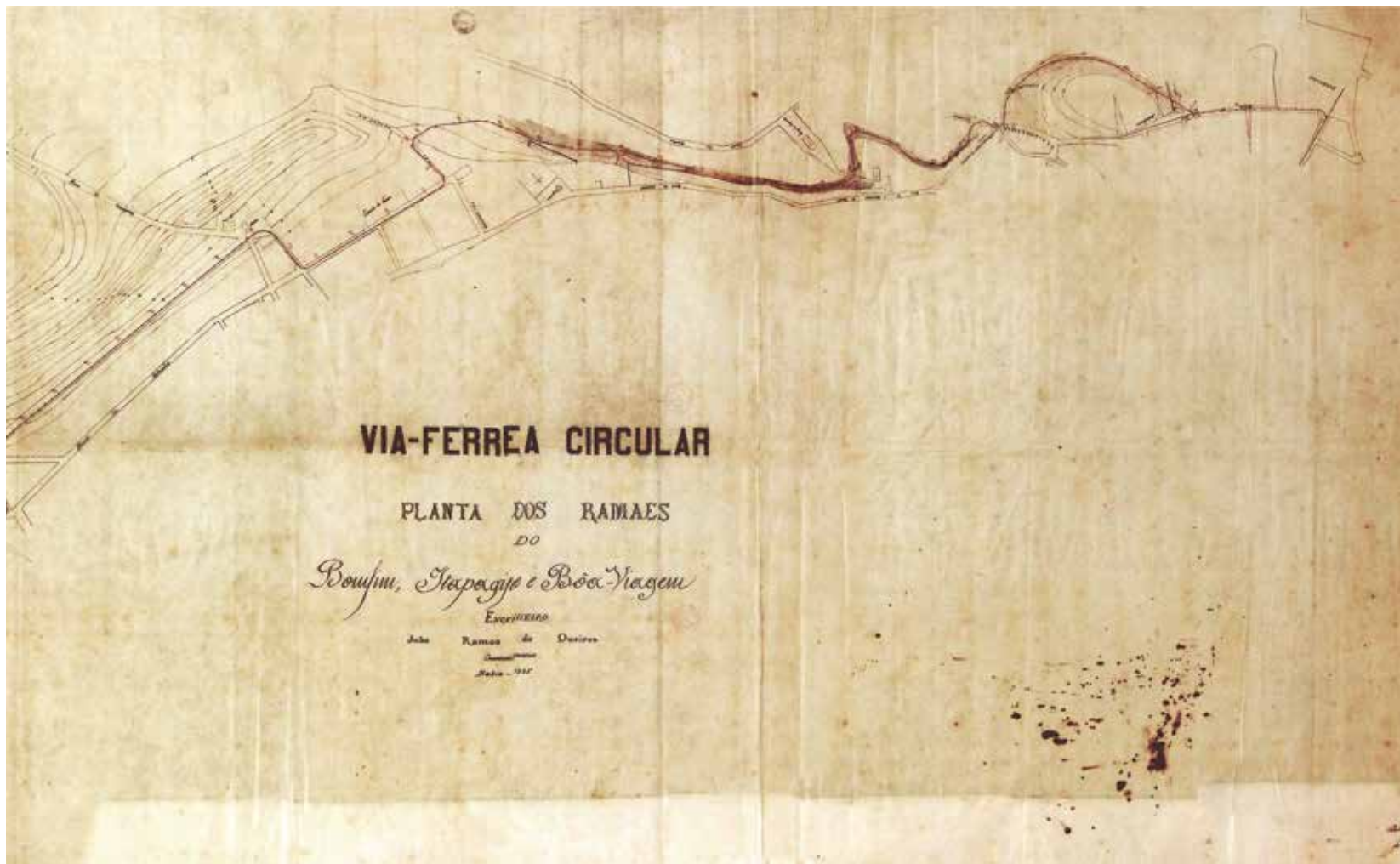


Figura I – Planta com indicação dos ramais solicitados para a primeira linha dos bondes da Companhia Circular, de João Ramos de Queiroz. Escala gráfica, 1885



VIA-FERREA CIRCULAR

PLANTA DOS RAMAES
DO

Bofimi, Itapagipe e Boa-Viagem

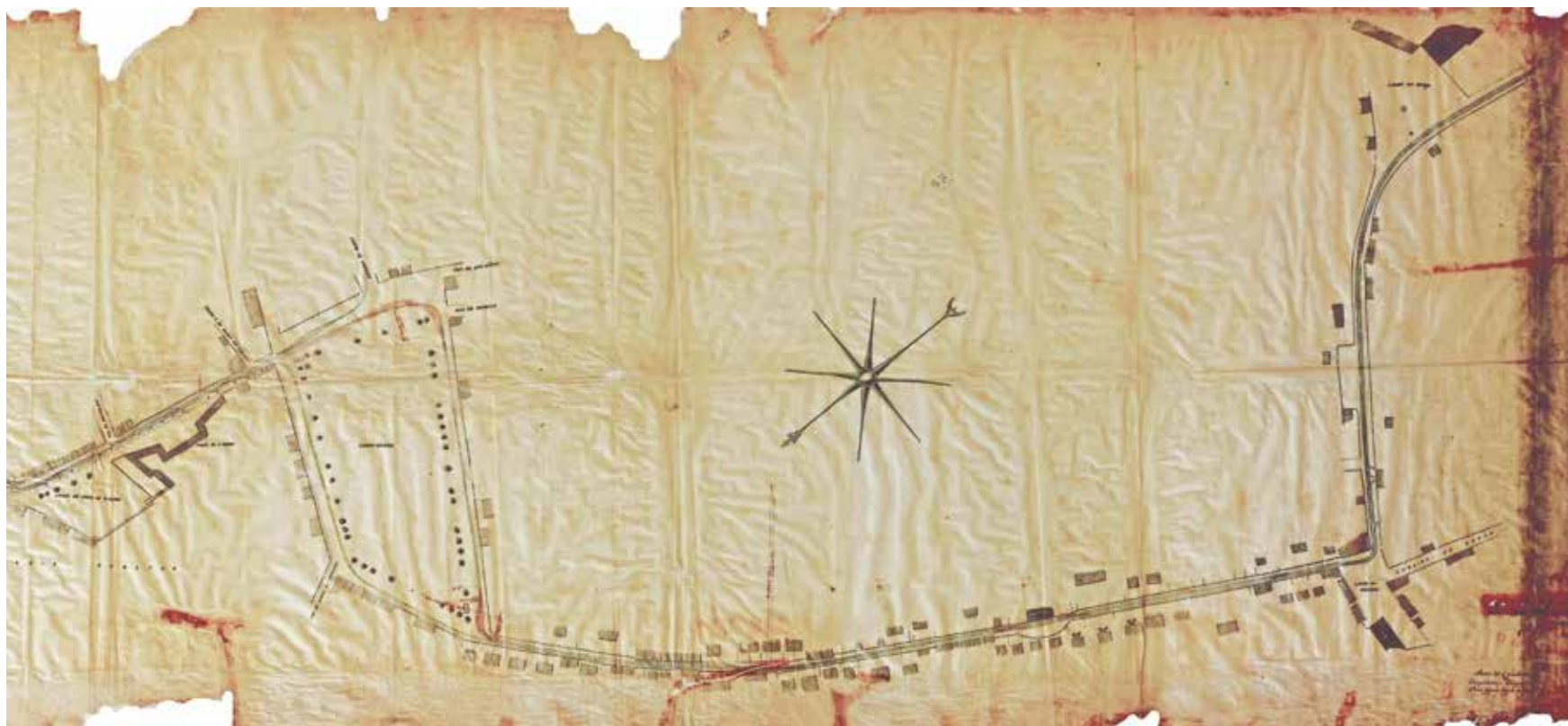
Execucao

J. Ramos de Oliveira

Maio - 1911



Figura J – Projeto da linha férrea da Companhia Transportes Urbanos (trecho do Praça do Palácio à Graça)



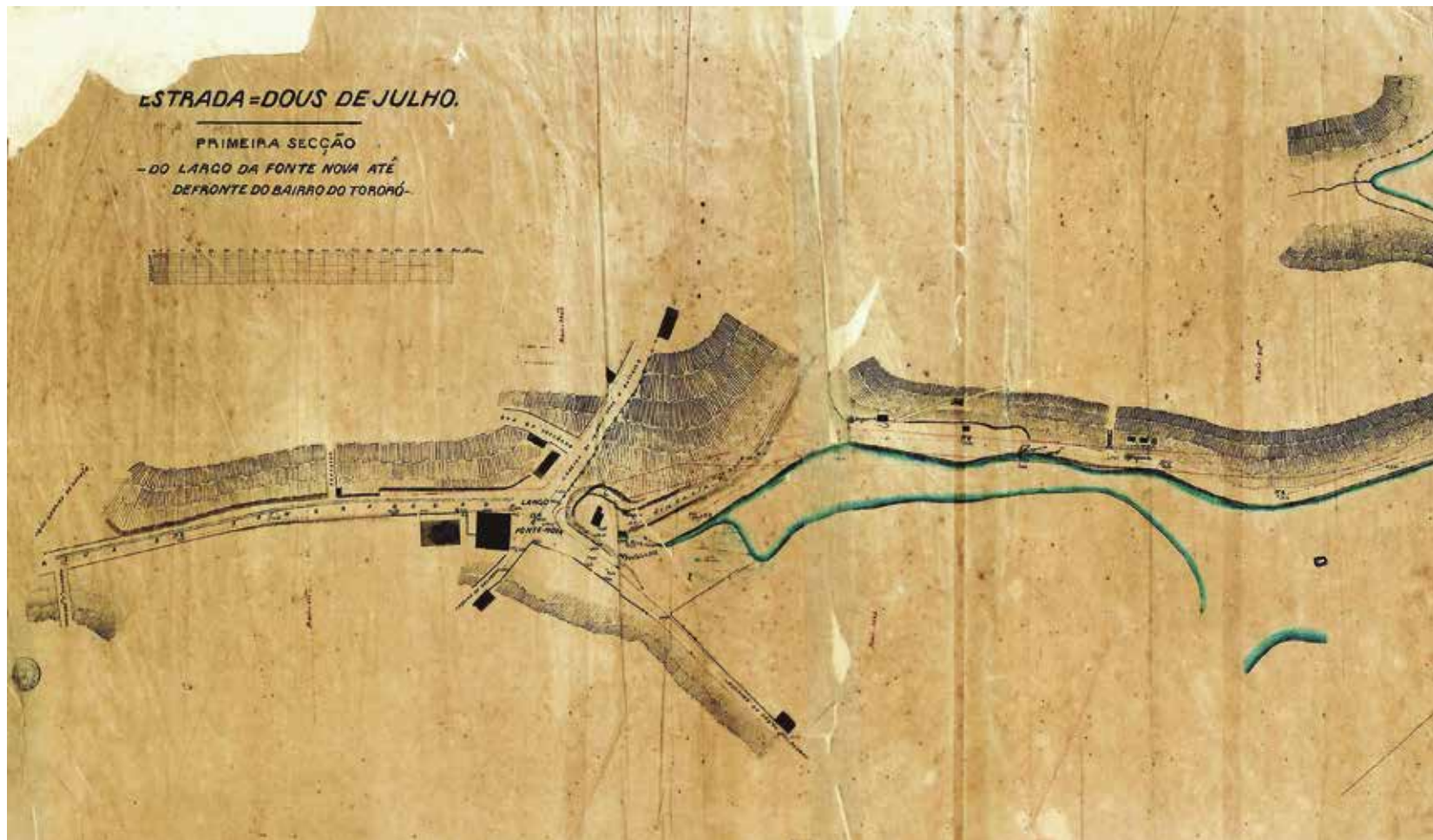


Figura K – Levantamento da primeira seção da linha da Estrada Dois de Julho (atual Avenida Vasco da Gama), trecho do Dique do Tororó. Trilhos Centrais. Planta. Escala gráfica. Último quartel do século XIX



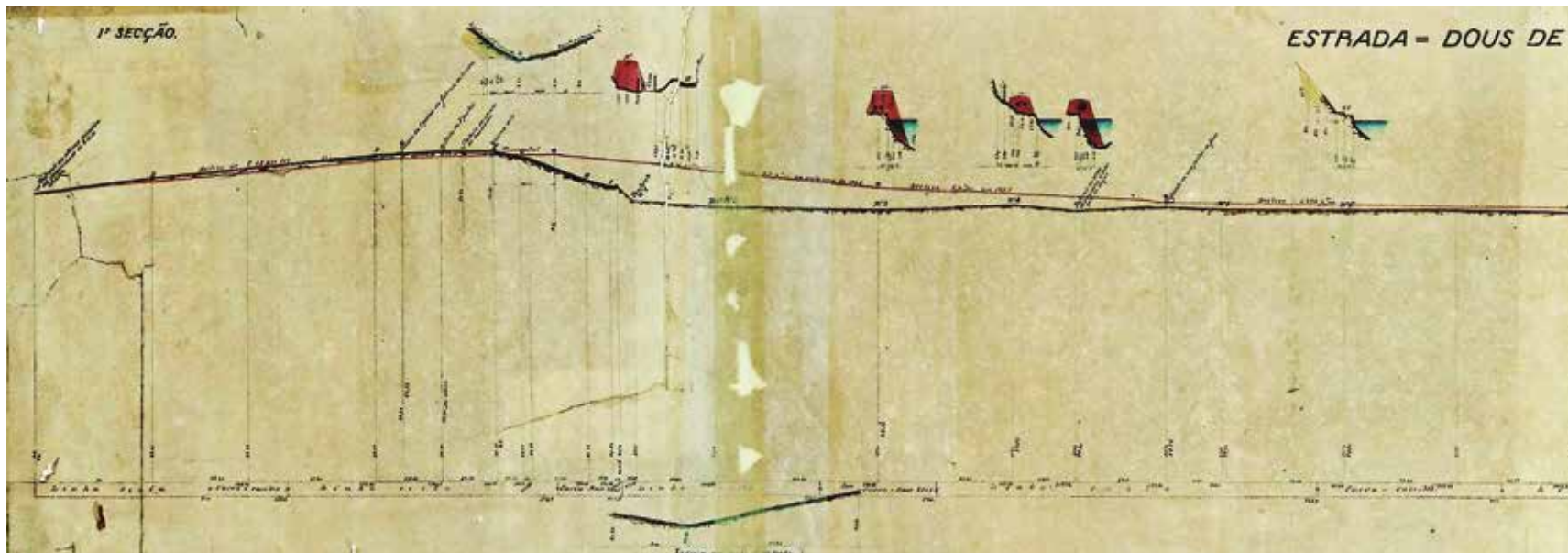
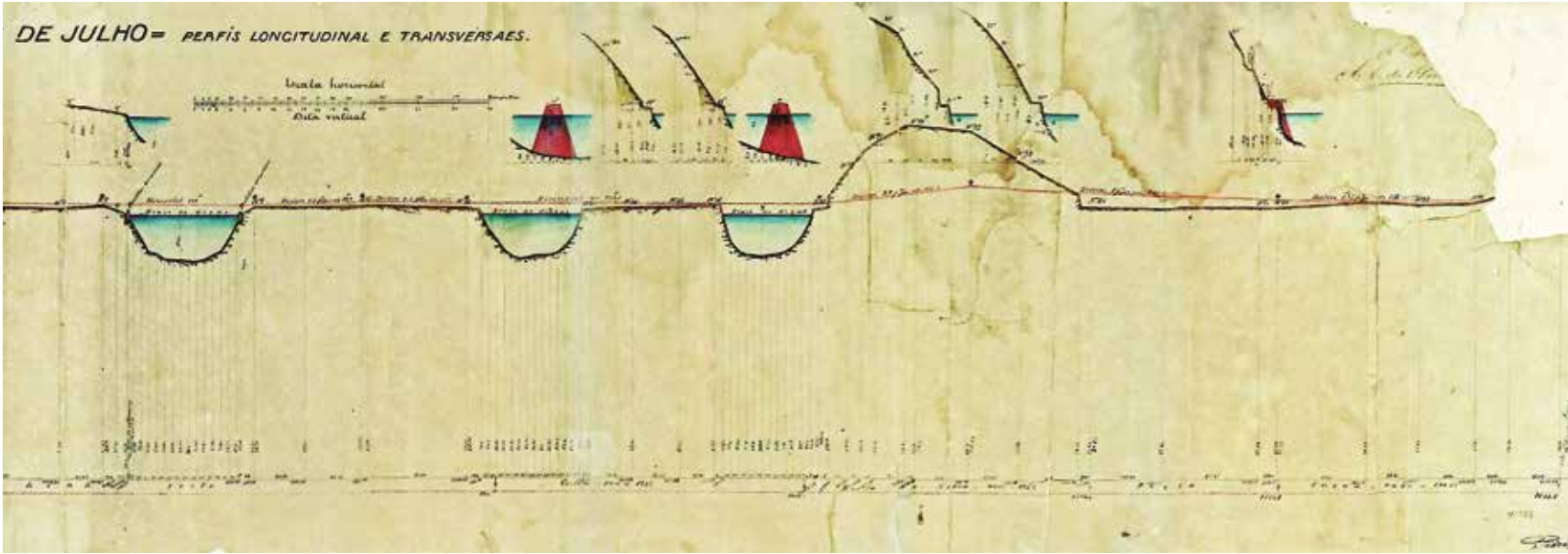


Figura L – Levantamento da primeira seção da linha da Estrada Dois de Julho, trecho do Dique do Tororó. Trilhos Centrais. Perfis longitudinal e transversais. Escala gráfica. Último quartel do século XIX

DE JULHO = PERFIS LONGITUDINAL E TRANSVERSAES.



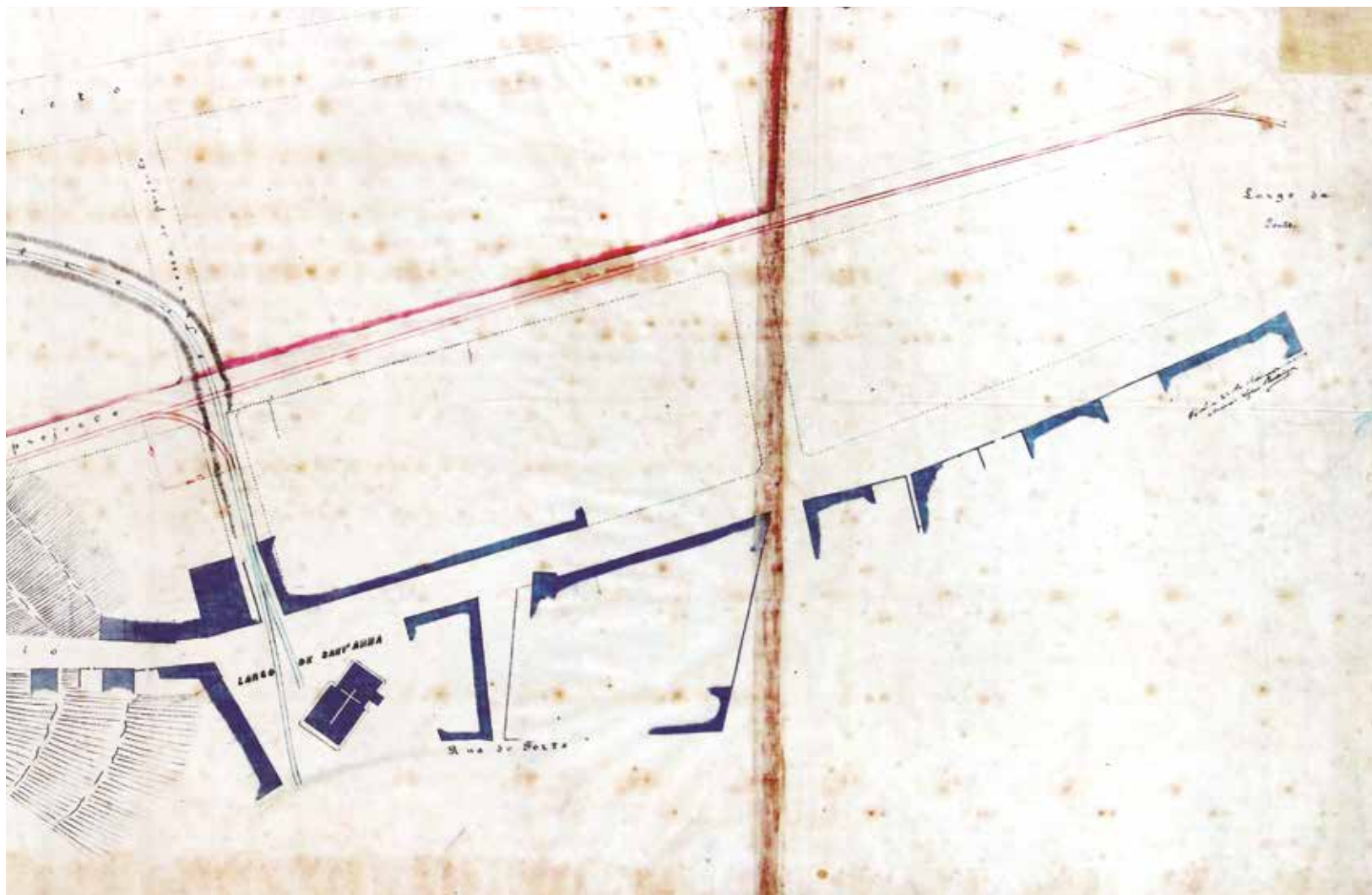




Figura N – Bonde no Farol da Barra



Figura P – Bonde na Praça Castro Alves, vendo-se ao fundo a Igreja de São Bento



Figura O – Bonde em frente ao antigo Barracão de Roma (Calçada)



Figura Q – Bonde a burro. Detalhe do painel de Rildo Fogue

Legenda e fontes das figuras

Figura 1 – Um bonde de tração elétrica circulando ao lado de um bonde puxado a burros.

Foto do início do século XX. Nelson Cadela, 150 anos do bonde do Bonfim. 14 jan. 2019. Disponível em: <https://blogs.ibahia.com/a/blogs/memoriasdabahia/2019/01/14/150-anos-do-bonde-do-bonfim>.

Figura 2 – Reprodução de logomarca da Transportes Urbanos, com ilustração de locomotiva de bonde movido a vapor.

Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. Fundo: Câmara Municipal de Salvador. Seção: Secretaria. Série: Companhia de Ferro Carril (1876-1884). Doc. de 28 nov. 1889.

Figura 3 – Bondes de tração animal no Largo do Teatro (atual Praça Castro Alves).

Foto do final do século XIX. Facebook: Amo a história de Salvador. Disponível em: www.amoahistoriadesalvador.com.br <https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador>. <https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador>. [byloutibahia/photos/a.729839003722159/1983547505017963/?type=3&theater](https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador).

Figura 4 – Detalhes de um bonde elétrico aberto do início do século XX, pertencente ao acervo do Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB), em Belo Horizonte. a) Manivela; b) Roda similar a volante, que servia para acionar o freio mecânico.

Autora das fotos: Cybèle Santiago, 2018.

Figura 5 – Perfil de Salvador, com indicação de arcadas diversas ao longo da encosta: estruturas de sustentação da Praça Municipal, de uma edificação e da Ladeira da Montanha.

Foto. 2017. Autora: Cybèle Santiago.

Figura 6 – Planta com localização do 1º Arco.

Levantamento da Cidade do Salvador, fl. 3e. Serviço Cartográfico do Exército. 1942. Autora: Janainna Dias.

Figura 7 – Fotos da parte superior do 1º Arco, com mesma edificação, ao fundo, indicada por setas. a) 1962. *A Tarde*, 20 jun. 1962; b) 2019. Foto. 2019.

Autor: Luiz Pedro Bispo Rosário. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 8 – 1º Arco (Garcia), em fotografia feita de rua da “Invasão do 1º Arco”.

Foto. 2016. Autor: Manuel Sá. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 9 – Construção do Viaduto General Mascarenhas de Moraes, junto ao 2º Arco, vendo-se a parte superior de ambos. No alto, a Faculdade de Arquitetura da UFBA.

Foto. 31 dez. 1968. Acervo: dn_pasta.176.f.31903190. Fundo: DN – Diário de Notícias. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura.

Figura 10 – Viaduto General Mascarenhas de Moraes (em construção), vendo-se, indicado por seta, o 2º Arco. Foto. [1969]. Acervo: dn_pasta.176.f.32383238. Fundo: DN – Diário de Notícias. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura. a) Durante a construção do Viaduto General Mascarenhas de Moraes. b) Antes da Construção do Viaduto.

Foto. Louti Bahia. [Arcos]. Salvador, 5 jul. 2018. Facebook: Amo a História de Salvador. Disponível em: <https://business.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byoutibahia/photos/a.72983900372159/1795455537160495/?type=3&theater>.

Figura 11 – Ladeira do Quebra-Bunda, conforme levantamento do século XX.

Levantamento da Cidade do Salvador, fl. 3e. Serviço Cartográfico do Exército. 1942. Acervo: Biblioteca do Instituto de Geociências da UFBA.

Figura 12 – Viaduto da Ladeira do Arco. Foto. 2019. Autor: Matheus CSO.

Acervo: Cybèle Santiago.

Figuras 13 e 14 – Carros para manutenção, junto às instalações do Barracão de Roma, sem trilhos.

Coelba, I.F.4.65, fotos 18 e 19.

Figura 15 – Carro-socorro, que não necessita de trilhos – Tração animal. Foto. 1906.

Coelba, I.F.5.35.

Figura 16 – Bonde-areeiro, pertencente ao acervo do Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla, São Paulo.

Autora da foto: Cybèle Santiago, 2016.

Figura 17 – Desenhos esquemáticos, ilustrativos, sem escala, de alguns tipos de bondes. 2019.

Autor: Marcelo Silva. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 18 – Bonde aberto, do último modelo que circulou em Salvador, no Terreiro de Jesus. Foto. Acervo: pms_pasta.1060.f.2983. Fundo: PMS – Prefeitura Municipal do Salvador. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura.

Figura 19 – Bonde elétrico aberto semelhante a alguns que existiram em Salvador no início do século XX.

Fotos: Cybèle Santiago, 2018.

Figura 20 – Um dos primeiros bondes elétricos que circularam em Salvador, da Siemens & Halske. 1898.

Foto. Coleção Siemens-Museum. Facebook: Amo a História de Salvador. Disponível em: <https://www.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byloutibahia/photos/a.729839003722159/1803365326369516/?type=3&theater>

Figura 21 – Bonde mortuário. Foto. 1912.

Coelba, I.F.5.30.

Figura 22 – Projeto do bonde-sanitário. Planta. Escala 1/50. 1911.

Coelba, T.5.1.218.

Figura 23 – Bonde-sanitário. Foto. Início do século XX.

Maria de Fátima Lorenzo Figueiredo, *Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)*, 2010, p. 89. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/15968>. Foto pertencente ao acervo do Memorial do Hospital Couto Maia.

Figura 24 – Trole. Santo Amaro. Década de 1960.

Foto. Acervo do Centro de Referência Cultural de Santo Amaro.

Figura 25 – Trole na linha na frente da Igreja da Conceição da Praia. Desenho. 2018.

Autor: Marcos Jones. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 26 – Projeto do ramal da pedreira de Amaralina (Rua Fonte do Boi). Planta. Escala 1/500. 1928. Coelba, I.F.4.64.

Figura 27 – Trilhos da pedreira de Amaralina (Rua Fonte do Boi).

Foto. 1928. Coelba, I.F.5.47, foto 2.

Figura 28 – Prancha ornamentada para o Carnaval.

Foto. Nelson Cadena, “Camarote nos trilhos no carnaval da Bahia: foliões no bonde”, 2017. Disponível em: <https://blogs.ibahia.com/a/blogs/memoriasdabahia/files/2017/03/Prancha-de-bonde-dois.jpg>. Acesso em: 14 ago. 2019.

Figura 29 – Bondes articulados, vendo-se o motorneiro. Linha 6 (Graça), 1905.

Coelba, I.F.5.29, foto 3.

Figura 30 – Plano inclinado entre a Graça e a Barra, na atual Avenida Princesa Isabel.

Foto. 1880. Autor: Guilherme Gaensly. Disponível em: <https://www.facebook.com/amoahistoriadesalvador.byloutibahia/photos/a.729839003722159/1778298042209578/?type=3&theater>.

Figura 31 – Imagens da Estrada Dois de Julho (atual Vasco da Gama), conectando a cidade de Salvador com o arrabalde do Rio Vermelho (entre Vila América e Rio Vermelho).

Fotos de trechos entre as encostas da Federação e de Brotas. 1936. Coelba, I.F.5.9, fotos 2 e 4, respectivamente.

Figura 32 – Linha de bonde na Ladeira do Fabrício (atual Ladeira dos Bandeirantes).

Foto. 1936. Coelba, I.F.5.2, foto 1.

Figura 33 – Trilhos próximos à Igreja da Conceição da Praia. 2017.

Autor: José Baptista de Oliveira Júnior. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 34 – Planta com indicação da direção de mudanças nos trilhos da Rua das Mercês (atual Avenida Sete de Setembro), do Rosário até a Piedade. Escala 1/2500.

APEB. Maço 5010, 1 ago. 1888.

Figura 35 – Antigos trilhos da Praça Municipal (Praça Thomé de Souza), na frente do Elevador Lacerda.

Foto. 2017. Autor: Lucas Ribeiro. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 36 – Machado de Assis, *Crônica sobre a inauguração dos bondes de Santa Teresa*, 15 mar. 1877.

Machado de Assis, *Crônica sobre a inauguração dos bondes de Santa Teresa*, 1962, p. 364.

Figura 37 – Bondes elétricos que circularam em Salvador, porém nem todas as linhas operando simultaneamente. a) e b) Fonte: Geraldo da C. Leal, *Perfis urbanos da Bahia: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os galegos*, 2002. Elaboração: Cybèle Santiago. c) Conforme o Guia Turístico da Bahia. Organizado pelo Touring Club do Brasil, seção Bahia. Década de 1930. d) Conforme www.tramz.com.

Figura 38 – Parte da planta elaborada para direcionar o abastecimento de água. Cia do Queimado, século XIX.

Acervo do Museu da Embasa, 2018.

Figura 39 – Um dos pontilhões passando sobre partes do Dique do Tororó, provavelmente similar aos executados pela Trilhos Centrais, sobre o mesmo Dique, para a passagem dos bondes da linha Rio Vermelho de Baixo.

Foto. Arquivo Histórico Municipal de Salvador/Secretaria de Cultura. Acervo EPUCS.

Figura 40 – Desenho da Estação Fonte Nova, não executada. Foto. 1929.

Coelba, I.F.5.53.

Figura 41 – Poste de ferro. Foto. 1931.

Coelba, I.F.4.88, foto 4.

Figura 42 – Viaduto Bandeira de Mello, visto no perfil da cidade (seta à direita); arcos que serviam de base à edificação (seta à esquerda).

Notar arcos sustentando casas. Interferência em foto de autoria de Cybèle Santiago. Consuelo Novais Sampaio, *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*, 2005.

Figura 43 – Viaduto Bandeira de Mello. Ver gradil, indicado por setas. Interferência em foto de Cybèle Santiago. Consuelo Novais Sampaio, *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*, 2005.

Figura 44 – Indicação do percurso da Rua Barão da Vila da Barra. Levantamento da Cidade do Salvador, fls. 11 e 3c, do Serviço Geográfico do Exército. 1942.

Acervo: Biblioteca do Instituto de Geociência da UFBA. Autora: Cybèle Santiago.

Figura 45 – Viaduto sobre a Ladeira São Francisco de Paula, construído pela CLC.

Detalhe de foto de postal de 1939. Disponível em: Guia Geográfico. www.salvador-antiga.com/lapinha/antigas.htm.

Figuras 46 e 47 – Rua Visconde de Mauá. Foto do século XIX. Coelba, I.F.5.21.

Figura 48 – Rua Visconde de Mauá, vendo-se um dos locais dos antigos viadutos.

Disponível em: <https://www.slideshare.net/RitaRocha3/salvador-antiga-62551938>.

Figura 49 – Cabine do Plano Inclinado Gonçalves, similar a um bonde. 1931. Foto. Acervo: Coelba, I.F.4.88.

Figura 50 – Elevador Hidráulico da Conceição, vendo-se o Elevador Lacerda em construção. Foto. 1929.

Coelba, I.F.5.16, foto 47.

Figura 51 – Elevador do Taboão. Foto. 1897-1929.

Coelba, I.F.5.15, foto 1.

Figura 52 – Elevador Lacerda. Foto. 1930.

Coelba, I.F.4.98, foto 10C.

Figura 53 – Elevador do Taboão, em situação de abandono. 2019.

Autor: Matheus CSO.

Figura 54 – Plano Inclinado Gonçalves, 1931, vista do bairro do Comércio.

Coelba, I.F.4.88.

Figura 55 – Plano Inclinado Gonçalves, 1931, vista da Praça da Sé. Foto. 2019.

Autora: Cybèle Santiago.

Figura 56 – Plano Inclinado do Pilar. Fotos. a) 1911-1920.

Coelba, I.F.5.13, Foto 3; b) 2019. Autora: Cybèle Santiago.

Figura 57 – Poste com retângulos para identificação de ponto de bonde, na frente da residência da família de Dona Sizininha Simões, na antiga Estrada da Federação (hoje, Rua Caetano Moura).

Foto. Acervo de Dona Sizininha Simões.

Figura 58 – Dados referentes aos abrigos a serem construídos, conforme edital da concorrência pública aberta em 1 de março de 1939. Quadro.

Jornal *A Tarde*, 1 mar. 1939, p. 2.

Figura 59 – Perspectiva de projeto de abrigo de segunda classe

Divulgado no jornal *A Tarde*, em 1 mar. 1939, p. 2. Reprodução do desenho em AutoCad®, por: Janainna Dias. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 60 – Foto do abrigo da Baixa de Quintas.

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 61 – Recorte de jornal falando da inauguração do abrigo da Praça Municipal.

Diário de Notícias, 14 set. 1939, p. 1.

Figura 62 – Abrigo da Praça Municipal em construção. Foto. 1939.

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 63 – Abrigo da Praça Municipal. Inauguração. Foto. 1939.

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 64 – Abrigo da Praça Castro Alves. Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 65 – Abrigo da Praça Cairu, vendo-se, atrás dele, parte do antigo Mercado Modelo. Foto. (abrigo inaugurado em 1944).

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 66 – Abrigo do Largo das Sete Portas. Foto.

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 67 – Abrigo do Campo Grande, bem similar ao da Calçada. Ficava na frente da residência do doutor Pacífico Pereira (hoje, local do Teatro Castro Alves). Foto.

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 68 – Abrigo da Boa Viagem. Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 69 – Abrigo. Provavelmente do Barbalho ou da Estrada da Liberdade, a julgar pelas propagandas nele expostas: de farmácia no Largo da Soledade e de loja na Rua São José. Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 70 – Abrigo de Água de Meninos. a) Foto do projeto, escala 1/50, de autoria da Diretoria de Urbanismo e Cadastro da Prefeitura da Cidade de Salvador, datado de 1943. Acervo: A. Linhares Outdoors. b) Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 71 – Abrigo do Largo da Mariquita. a) Foto do projeto, escala 1/50, de autoria da Diretoria de Urbanismo e Cadastro da Prefeitura da Cidade de Salvador, datado de 1942. Acervo: A. Linhares Outdoors. b) Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 72 – Abrigo do Campo Santo. Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 73 – Abrigo de Água de Meninos. Foto. 2016. Autora: Cybèle Santiago.

Figura 74 – Abrigo da Ribeira. Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 75 – Abrigo do Bonfim. Foto. Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 76 – Abrigo do Bonfim, 2017. Foto. Autora: Cybèle Santiago.

Figura 77 – Cocheira de Santana. Foto. 1920. Fonte: Coelba, I.F.5.12, foto 12.

Figura 78 – Cocheira da Graça (baías para serviço de bondes). Foto. Acervo: pms_pasta.1192. f.2979. Fundo: PMS – Prefeitura Municipal do Salvador. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura.

Figura 79 – Usina termelétrica da Preguiça. Foto. 1928. Coelba, I.F.5.28, foto 16.

Figura 80 – Subestação e Barracão (oficina) da Graça. Foto. Entre 1930 e 1960. Coelba, I.F.4.80, foto 9.

Figura 81 – Barracão (oficina) de Roma. Foto. Fonte: Coelba. I.F.4.65, foto 32.

Figura 82 – Subestação e Barracão (oficina) de Santana (esquina com a Rua J. J. Seabra). Foto. 1929. Coelba, I.F.5.50, foto 13.

Figura 83 – Localização do Barracão das Hortas, na Barroquinha. Detalhe de planta do APEB. APEB, REG 417.

Figura 84 – Usina do Retiro. Foto. Acervo Coelba, 1929. I.F.5.43.

Figura 85 – Usina geradora do Dique. a) Parte do maquinário original. Foto. Coelba, I.F.4.68, foto 21. b) Prédio da antiga usina em foto recente. Foto. 2019. Autor: Danilo Fonseca.

Figura 86 – Trilhos presos a dormentes. Rua Conselheiro Dantas, 1937. Coelba. I.F.5.45.

Figura 87 – Trilhos no Centro Histórico. a) Trilhos da Rua Chile, encontrados por ocasião da revitalização da rua. Foto: Lucas Ribeiro. 2019. Acervo: Cybèle Santiago. b) Peças metálicas para fixação dos trilhos aos dormentes. Rua Chile. 2019. Autor da foto: Mário Oliveira. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 88 – Dormentes de madeira, pertencentes à linha de bondes Rio Vermelho de Cima, encontrados na atual Avenida Garibaldi. Foto. 2018. Autor: Gilson Bastos. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 89 – Gansos chegando de bonde ao final de linha de Amaralina, em época de veraneio, conforme indicações da Senhora T. Kolbe. Desenho. 2018. Autora: Lara Robatto.

Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 90 – Grafite de Anderson Artes, na Rua João Pondé, Barra Avenida. Foto de 2018. Autor: Matheus CSO.

Acervo: Cybèle Santiago.

Figura 91 – Propagandas no interior do Elevador Lacerda, junto a duas das cabines. Foto. 1930. Fonte: Coelba, I.F.4.98, foto 5.

Figura 92 – Letreiro a neon sobre o abrigo da Praça Castro Alves, à noite. Foto.

Acervo: rbc_pasta.029.f.3561. Fundo: RBC – Renato Berbert de Castro. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura.

Figura 93 – Propagandas no abrigo da Praça Municipal. Foto.

Acervo: A. Linhares Outdoors.

Figura 94 – Cartazes de propagandas no exterior de dois bondes. Foto (detalhe).

Acervo: pms_pasta.081.f.1703.2. Fundo: PMS – Prefeitura Municipal do Salvador. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura.

Figura 95 – Muro de arrimo da Ladeira Ramos de Queiroz. a) Foto de época. Acervo: pms_pasta.1060.f.8910. Fundo: PMS – Prefeitura Municipal do Salvador. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura. b) Foto de 2019. Autora: Cybèle Santiago.

Figura 96 – Acidente de bonde. Foto. 1942.

Coelba, I.F.4.99, foto 3.

Figura 97 – Planta, em papel vegetal, escala 1/100, elaborada pela perícia, de acidente entre um bonde e um ônibus. 1942. Autor: M. Menezes.

Coelba, T.5.3.301.

Figura 98 – Acidente, entre o bonde e o ônibus. Registrado na Figura 97. Foto. 1945.

Acervo: pms_pasta.224.f.3828. Fundo: PMS – Prefeitura Municipal do Salvador: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Secretaria de Cultura.

Figura 99 – Danos do Quebra-bondes de 1930. a) No Retiro, vendo-se carcaças de bondes e das instalações. COELBA, I.F.5.22, foto 2; b) No Terreiro de Jesus, em frente à antiga Faculdade de Medicina. APEB, APO568.

Figura 100 – Bonde de tração animal. Desenho. 2019.

Autora: Poliana Martins. Acervo: Cybèle Santiago.

Caderno de imagens

Figura A – Planta com indicação das linhas do Rio Vermelho de Cima (dois roteiros). Levantamento da Cidade do Salvador, fl. 3e. Serviço Cartográfico do Exército. 1942. Adaptação de Janainna Dias. Acervo: biblioteca do Igeo.

Figura B – 3º Arco. Aquarela da autoria de Marcelo Silva. 2019. Baseado em: Edgard Falcão, Cerqueira. *Relíquias da Bahia*, 1942. p. 393. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura C – Bonde superlotado. Detalhe do painel às margens da BR 324 (Jaqueira), nas proximidades da Estação de Metrô de Pirajá, com base em fotografia de Pierre Verger. Grafite. Acervo: Rildo Foge.

Figura D – Bonde fechado, circulando na Praça Castro Alves. Grafite em Amaralina, da autoria de Rildo Foge. 2015. Autor: Rildo Foge.

Figura E – Bonde no Bonfim. Aquarela da autoria de Marcelo Silva. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura F – Bonde articulado. Aquarela da autoria de Marcelo Silva. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura G – Esquema de empresas de bondes que operaram em Salvador (1898-1961). 2019. Autora: Cybèle Santiago.

Figura H – Planta da autoria de Hugh Wilson, em escala 1/1000, elaborada para a Empresa Locomotora Bahiana. 1871. Fonte: APEB, REG 423B. Imagem montada e retificada por Mariana Teixeira.

Figura I – Planta com indicação dos ramais solicitados para a primeira linha dos bondes da Companhia Circular, de João Ramos de Queiroz. Escala gráfica. 1885. Fonte: APEB, REG 220. Imagem montada e retificada por Mariana Teixeira.

Figura J – Projeto da linha férrea da Companhia Transportes Urbanos (trecho do Praça do Palácio à Graça). 1887. Escala gráfica. Fonte: APEB, REG 328. Imagem montada e retificada por Mariana Teixeira.

Figura K – Levantamento da primeira seção da linha da Estrada Dois de Julho (atual Avenida Vasco da Gama), trecho do Dique do Tororó. Trilhos Centrais. Planta. Escala gráfica. Último quartel do século XIX. Fonte: APEB, REG 94A. Imagem montada e retificada por Mariana Teixeira.

Figura L – Levantamento da primeira seção da linha da Estrada Dois de Julho, trecho do Dique do Tororó. Trilhos Centrais. Perfis longitudinal e transversais. Escala gráfica. Último quartel do século XIX. Fonte: APEB, REG 94B. Imagem montada e retificada por Mariana Teixeira.

Figura M – Modificações no trecho final da Estrada Dois de Julho (Rio Vermelho). Escala: 1/100. Em azul, linha dos bondes da Trilhos Centrais; em vermelho, projeto; linha tracejada, arruamento aprovado pelo governo. 1888. Autor: Antônio Lopes Rodrigues. Fonte: APEB, REG 221.

Figura N – Bonde no Farol da Barra. Aquarela da autoria de Marcelo Silva. 2019. Acervo: Cybèle Santiago.

Figura O – Bonde em frente ao antigo Barracão de Roma (Calçada). Em foto de quadro da autoria do pintor Costa Lima. Acervo: Costa Lima.

Figura P – Bonde na Praça Castro Alves, vendo-se ao fundo a Igreja de São Bento. Grafite na Calçada. 2015. Acervo: Rildo Foge.

Figura Q – Bonde a burro. Detalhe do painel de Rildo Foge. Grafite. Acervo: Rildo Foge.

	COLOFÃO
Formato	260 x 200 mm
Tipografia	DTL Documenta
Papel	Papel LD OffSet 120 g/m ² (miolo)/ Papel LD Cartão 250 g/m ² (capa)
Impressão e Acabamento	PSI7
Tiragem	600 exemplares

Os bondes marcaram época em Salvador. Além de serem veículos modernos e terem a capacidade de “encurtar distâncias”, consistiam em um meio de distração para a população. Desapareceram em 1961, deixando saudades. Alguns viadutos foram usados ao longo do tempo para permitir a sua circulação. Três deles, pela forma arqueada, destacaram-se dos demais, porém dois também foram extintos nos anos 1960 para propiciar a abertura de avenidas de vale. O terceiro foi abandonado, e pouca gente, hoje, lembra-se da sua existência.

Este é o primeiro livro elaborado abordando especificamente esses dois assuntos, arcos e bondes, em Salvador. É um livro de fácil leitura, que agrada a historiadores, arquitetos, urbanistas e geógrafos, mas seguramente também agrada os saudosistas, antigos usuários ou admiradores dos simpáticos veículos, ou aquelas pessoas que simplesmente gostam de conhecer a história da cidade de Salvador.

APOIO FINANCEIRO



Fundo de cultura



GOVERNO DO ESTADO

SECRETARIA DE CULTURA SECRETARIA DA FAZENDA

ISBN 978-85-232-1938-3



9 788523 219383