



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL**

ROBERT MARLEY FERREIRA SANTOS

**“A NEGRADA EM AÇÃO - O ATAQUE AOS BONDES DA LIGHT”. SERVIÇOS DE
TRANSPORTES URBANOS EM SALVADOR (1897 - 1909).**

Salvador

2025

ROBERT MARLEY FERREIRA SANTOS

**“A NEGRADA EM AÇÃO - O ATAQUE AOS BONDES DA LIGHT”. SERVIÇOS DE
TRANSPORTES URBANOS EM SALVADOR (1897 - 1909).**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia, como requisito para a obtenção de título de mestre em História Social.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Luigi Negro

Salvador

2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI)

Biblioteca Universitária Isaias Alves (BUIA/FFCH)

Santos, Robert Marley Ferreira dos
S237 “A negrada em ação - o ataque aos bondes da Light”: serviços de transportes urbanos em
Salvador (1897 - 1909) / Robert Marley Ferreira dos Santos, 2025.
119 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Luigi Negro

Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Filosofia
e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2025.

1. Salvador (BA). 2. Transporte urbano. 3. Bondes. 4. Eletricidade. 5. Negros. 6. Revoltas.
I. Negro, Antônio Luigi. II. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal
da Bahia. III. Título.

CDD: 981.42

Responsável técnica: Hozana Maria Oliveira Campos de Azevedo - CRB/5-1213



2 PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO

NOME DO ALUNO Robert Marley Ferreira Santos	MATRÍCULA 2023112208	NÍVEL DO CURSO Mestrado
TÍTULO DO TRABALHO		
<i>A negrada em ação. O ataque aos bondes. Serviços de transportes urbanos em Salvador (1897-1909)</i>		
EXAMINADORES <i>Antonio Luigi Negro (UFBA)</i>	ASSINATURA  Antonio Luigi Negro	CPF 94115320710
<i>Jonas Brito dos Santos (IFCe)</i>		03586418531
<i>Daniel Rebouças (IFA)</i>		008.167.995-55

ATA

Aos 24 dias do mês de julho do ano de 2025, foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por Robert Marley Ferreira Santos, mestrando do Programa de Pós-Graduação em História. Após a abertura da sessão, o professor Antonio Luigi Negro, orientador e presidente da banca examinadora, passou a palavra ao autor, a fim de expor a pesquisa e seus resultados. Terminada esta, procedeu-se às arguições, com, em seguida, as réplicas do examinando. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu APROVAR a dissertação. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.

PARECER GERAL

O mestrando defendeu uma dissertação bem estruturada e bem escrita, com narrativa fluente e, em especial, com apreciável pesquisa de arquivo. A decorrente diversidade de fontes primárias foi manuseada com habilidade, refletida na análise inteligente do autor, contribuindo positivamente para a pesquisa histórica. A banca ressalta, ainda, a atividade do mestrando como professor e, ao mesmo tempo, concorrendo, vitoriosamente, em concurso público para docente no ensino de História.

Salvador, 24 de julho de 2025.



Salvador, 24 de julho de 2025.


Antonio Luigi Negro

A Albertino Coutinho (in memorian), meu querido bisavô, que um dia me falou sobre a importância de apostar nos estudos. Te amo incondicionalmente, “vovô”.

AGRADECIMENTOS

Essa dissertação foi fruto de um trabalho árduo, do qual eu não teria conseguido dar conta sem o apoio de tantas outras pessoas. Foram muitos os dias sombrios, de dúvidas e medo de não dar certo. Fazer pesquisa envolve coragem para navegar no desconhecido. É preciso ter comprometimento, constância e disciplina. É apostar na técnica e saber ouvir o coração, é entender que nem todas as perguntas serão respondidas aqui e agora, é aprender a ter paciência e confiar no tempo e na vida.

Agradeço à Maria de Lourdes Diogo, minha “mainha”. Obrigado por acreditar e me dar condições para avançar nos estudos. O silêncio para que eu me concentrasse, a comida na mesa e a roupa lavada foram essenciais para a minha formação. O seu trabalho possibilitou o meu. Te amo, mãe. A tia Jailma e ao tio Tonho por me darem um teto durante parte da minha formação na graduação. Obrigado pela confiança e por me possibilitarem seguir apostando nos meus sonhos. Às minhas primas Manuelle e Marianne, por respeitarem as minhas ausências e por serem a representação de família. Sei que sempre posso contar com vocês. Ao meu tio Caco e a Jó, pelo acolhimento e afeto que transborda.

Ao meu pai Joedson por compreender os meus passos, pelo apoio aos meus projetos profissionais e pelos anos de investimento na minha educação. Apesar das nossas vidas terem tomado rumos diferentes, sei do orgulho que sente ao ver o filho mudar de vida a partir dos estudos. Com o tempo tenho conseguido perceber a sua forma singular de me amar. Às minhas irmãs paternas Duda e Anna por vibrarem pelas minhas conquistas e estarem presentes nos momentos especiais. A minha tia Érica pelo amor, confiança e escuta ativa. Obrigado por ser uma das minhas maiores incentivadoras.

A Rosângela, a mulher que me trouxe ao mundo, meu eterno agradecimento. Sei que a vida não foi nem um pouco fácil contigo e, apesar de não termos tido a oportunidade de viver juntos, você nunca me abandonou. Lembro com carinho das cartas no meu aniversário e outras tantas datas comemorativas. Você sempre fazia questão de contar e recontar a nossa história para que eu entendesse os porquês. Independente da distância e dos caminhos que a vida nos levou, eu te entendo e te amo, mãe. Bruno Henrique e Vitinho, meus irmãos maternos, vocês são a minha esperança em dias melhores.

A Luana Pereira e a Juliano José, agradeço pela escuta empática e ferramentas que me ajudaram a trilhar a jornada do autoconhecimento. Sem isso, dificilmente eu teria conseguido. A Natalia Hardmann, pelos papos cheios de graça e boas reflexões. Você tornou mais leves os meus dias na graduação. A Pedro Henrique, pelas trocas sinceras. As nossas longas chamadas

discutindo textos acadêmicos foi uma das coisas mais preciosas que me aconteceu. Foi graças a esse lindo projeto que criamos na pandemia que eu recuperei a autoestima intelectual e tive coragem de tentar a seleção para o mestrado. A Sheyla Trapiá, pela lealdade e sinceridade. Eu tenho o privilégio de ser amigo e trabalhar ao lado de alguém tão comprometida como você. A Ana Victória, pelo acolhimento; a Hiandra, Victória Sousa, Victória Paixão, e Joabe, amigos que fiz na pós-graduação, por serem fontes de confiança e inspiração.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento, essencial para o desenvolvimento desta dissertação. A Daniel Rebouças que compôs a banca, pelos comentários que me fizeram olhar para lugares que eu não conseguia sozinho. A Jonas Brito, também integrante da banca, pela leitura atenciosa, observações precisas e documentações enviadas após a qualificação. Essa banca só poderia ser composta por vocês. Aos funcionários dos arquivos que visitei, em especial a Graça, da Biblioteca dos Barris, que pegou na minha mão e me deu régua e compasso para explorar o mundo dos arquivos, que parecia tão impossível para mim.

Gino, meu incrível orientador, me faltam palavras para te agradecer. Você é uma das minhas maiores referências de vida. Saiba disso. Te admiro não apenas como pesquisador e excelente professor, mas como pessoa. A sua sensibilidade e forma de enxergar o mundo é apaixonante. Obrigado por me dar espaço para explorar o mundo da pesquisa, por respeitar e confiar nos meus desejos, pelos comentários, sempre tão atenciosos, sobre os meus escritos. Você orienta não apenas para a pós-graduação, mas para a vida. Com você eu aprendo a focar no que realmente importa e a caminhar com disciplina e coragem. Das vezes que duvidei da minha capacidade, você sabiamente notou e me encheu de palavras de autoestima e esperança. Obrigado por entender que a vida não se resume à universidade e que para pessoas que veem de onde eu venho, é preciso saber dosar a paixão com a realidade. Se hoje eu sou professor concursado e vivo com mais tranquilidade, devo muito aos seus sábios conselhos. Obrigado por ter feito essa trajetória no mestrado ser mais leve.

A minha amiga Clara Pinto, pelo cuidado, pela sensibilidade, pelo amor que transborda. Obrigado por todas as vezes que você confiou em mim e me ajudou a sair das profundezas da minha mente. Eu não sei o que seria da minha vida sem a sua amizade. Você e a sua família são uns dos maiores presentes que a vida me deu. A Joice, pelas conversas nas madrugadas, pelos áudios trocados e pelas reflexões sobre a vida, sonhos e tanto mais. Minha futura colega de profissão, obrigado por existir. A Mateus, o amigo/irmão que a vida me deu. Que bom que o concurso cruzou as nossas vidas.

Ao meu namorado Aldo, por ter acompanhado todas as fases desse processo e sempre estar ao meu lado me dando forças, respeitando as ausências e dando coragem para enfrentar esse mundão. Você me ofereceu um lar cheio de afeto e tornou menos cansativa a minha jornada no Mestrado. Obrigado pelas horas de escuta sobre os bondes, por me fazer entender o que parecia confuso e a confiar na potência do meu trabalho. Sua tranquilidade e leveza para encarar a vida me inspira. Todos os dias aprendo um pouco contido, meu grande amor. Sem você essa dissertação não seria possível.

Aos meus colegas e amigos de profissão, agradeço pelos conselhos. A experiência de vocês me faz desacelerar e confiar no processo. Em especial a Nanci, obrigado por tanto amor e verdade. Por fim, agradeço aos meus alunos e alunas do Hermano Gouveia Neto e do Solange Coelho, que sem saber me deram forças para seguir pesquisando e escrevendo. Sou egresso do ensino público municipal e estadual e hoje poder estar nesse espaço como professor, é lembrar todos os dias de onde eu vim. A sala de aula é o lugar em que eu acesso a potência da nova geração e onde eu mais aprendo do que ensino. Meus queridos alunos e alunas, obrigado pela paciência, pelas trocas diárias e por me permitir redescobrir o mundo com vocês.

É mesmo original esta Bahia
Quando menos se espera... é que rebenta!
Aqui não se anuncia,
Quando tem de estalar qualquer tormenta...
Todo barulho é sempre de improviso;
Agarra, mata, esfola... é num zás-traz...
A coisa não se faz!
É sempre de surpresa o bererê...
Vive a cidade em doce pasmaceira,
E, súbito, sem que nem para que...
Cidade sossegada,
É neste ponto mesmo original!
Para haver na Bahia uma estralada,
Não se prega edital!¹

¹ Série “Cantando e Rindo”. Jornal de Notícias, 6 de out. de 1909.

RESUMO

Essa dissertação busca investigar o serviço de transportes de bondes elétricos em Salvador entre finais do século XIX e primeira década do século XX. De maneira específica, interessa compreender o Quebra-Bondes de 1909, protesto marcado pela destruição de bondes elétricos, sobretudo os fornecidos pela Bahia Tramway Light & Power Company (Light). A partir da análise de jornais, revistas, charges, processos, relatórios oficiais, registros administrativos, foi possível dar luz ao contexto de mudança dos bondes por tração animal para elétrica e perceber os conflitos em torno da disputa pelo mercado de eletricidade e o de transportes públicos. As fontes também permitiram aproximar-se do cotidiano com os bondes e mapear os conflitos, tensões e acidentes que aconteciam frequentemente. Diante dos serviços ruins e custosos prestados pelas companhias privadas, os usuários, compostos majoritariamente por trabalhadores e trabalhadoras, questionavam, criticavam e propunham melhorias, fazendo-se, assim, sujeitos ativos no processo de transformações urbanas na Bahia durante a Primeira República.

Palavras-chave: bondes elétricos; eletricidade; Quebra-Bondes.

ABSTRACT

This dissertation seeks to investigate the electric tramway transport service in Salvador between the late 19th century and the first decade of the 20th century. Specifically, it is interested in understanding the 1909 Quebra-Bondes, a protest marked by the destruction of electric trams, especially those operated by the Bahia Tramway Light & Power Company (Light). Based on the analysis of newspapers, magazines, cartoons, legal cases, official reports, and administrative records, it was possible to shed light on the context of the transition from animal-drawn to electric trams and to perceive the conflicts surrounding the dispute over the electricity and public transportation markets. The sources also made it possible to get closer to the daily life involving trams and to map the conflicts, tensions, and accidents that frequently occurred. Faced with the poor and costly services provided by private companies, the users —mostly composed of male and female workers—questioned, criticized, and proposed improvements, thus making themselves active subjects in the process of urban transformation in Bahia during the First Republic.

Palavras-chave: electric streetcars; electricity; Streetcar-Breaker.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Um modelo de bonde por tração animal	20
Figura 2: Bonde de tração elétrica.....	22
Figura 3: Renda de tráfego da Linha Circular.....	24
Figura 4: Cabine do Plano Inclinado.....	25
Figura 5: Desenhos esquemáticos de alguns bondes elétricos.....	26
Figura 6: Desenho esquemático de bonde da Carris Elétricos.....	28
Figura 7: Bonde aberto da Linha Circular.....	28
Figura 8: Exemplo de um bonde fechado.....	29
Figura 9: Carro funerário da Linha Circular.....	30
Figura 10: Bonde mortuário.....	31
Figura 11: Bonde sanitário.....	31
Figura 12: Prancha ornamentada para o carnaval.....	32
Figura 13: Inauguração do sistema CCE.....	35
Figura 14: Bonde elétrico em circulação.....	41
Figura 15: O cotidiano em Salvador.....	43
Figura 16: Uma baiana de Acarajé.....	44
Figura 17: Cena de rua em torno do Corredor da Vitória.....	45
Figura 18: Vendedores ambulantes.....	45
Figura 19: Bonde elétrico na Cidade Alta.....	49
Figura 20: Bonde na rua Chile.....	50
Figura 21: Linhas de bondes elétricos em Salvador.....	58
Figura 22: Um bilhete da companhia Carris Elétricos.....	62
Figura 23: A falta de troco.....	63
Figura 24: Fotografia de Emil Hayn.....	77
Figura 25: Charge sem título.....	79
Figura 26: Praça do Ouro em 1909.....	85
Figura 27: Charge sem título.....	106
Figura 28: Charge “A negrada em ação”.....	106

LISTA DE ABREVIATURAS

AHMS (Arquivo Histórico Municipal de Salvador)

APEB (Arquivo Público da Bahia)

CCE (Companhia Carris Elétricos

CLC (Companhia Linha Circular)

CMB (Centro de Memória da Bahia)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
CAPÍTULO 1: OS BONDES E A DISPUTA PELO MERCADO DA ELETRICIDADE.....	20
1.1 A criação dos bondes à tração animal, elevadores e planos inclinados.....	20
1.2 Tipos de bondes (tração animal e elétrica).....	25
1.3 Da tração animal à elétrica: conflitos e disputas.....	32
1.4 Light x Guinle: Disputas e tensões.....	35
CAPÍTULO 2: QUEIXAS, TENSÕES E O COTIDIANO NOS BONDES.....	42
2.1 Nas ruas da cidade.....	42
2.2 As cidade e os bondes.....	46
2.3 Os motorneiros: entre o estigma e o acúmulo de funções.....	53
2.4 Conflitos em tornos dos cupons de passagens.....	61
2.5 As principais queixas dos usuários.....	64
2.6 Desvendando o facciosismo da imprensa.....	74
2.7 O povo e o abaixo-assinado.....	81
CAPÍTULO 3: “A NEGRADA EM AÇÃO. O ATAQUE AOS BONDES”.....	84
3.1 Acontecimentos posteriores.....	93
3.2 Força Policial: ação ou coparticipação?.....	96
3.3 Os motivos para o protesto.....	99
3.4 Classe, raça e o Quebra-Bondes.....	103
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	110
REFERÊNCIAS.....	114
FONTES.....	118

INTRODUÇÃO

Na manhã de 5 de outubro de 1909, um atropelamento de bonde resultou na morte do morador de rua José Luiz Gonzaga e foi o estopim para a eclosão de uma revolta popular contra a companhia de bondes que fornecia serviços de eletricidade e bondes elétricos na Cidade Baixa. Em poucas horas, centenas de postes de luz foram destruídos, cerca de 11 bondes foram queimados e a usina termelétrica foi arrebatada. Nos dias seguintes ao protesto, a cidade estava aos pedaços e as ruas ficaram sob vigilância da polícia. O acontecido mobilizou os órgãos de imprensa da cidade (e de fora também), com relatos detalhados sobre o desenrolar dos conflitos. O transporte por bondes foi suspenso por mais de 48 horas e os efeitos do Quebra-Bondes mobilizou a atenção de agentes da companhia e políticos na esfera municipal, estadual e federal.

O veículo que atropelou e matou José Luiz Gonzaga era da Bahia Tramway Light and Power Company. Quando esse grupo chegou em Salvador, em 1905, já atuava em outros dois estados: São Paulo e Rio de Janeiro. No ano em que estendeu os negócios para a Bahia, o interesse era disputar o mercado de eletricidade e o de transportes urbanos. Nesse contexto, as companhias de bondes locais passavam por um processo de eletrificação das linhas, a partir de um projeto de lei aprovado pela intendência em 1898.

Apenas em Salvador alguns eventos foram classificados como Quebra-Bondes. O primeiro ocorreu em 1890, quando os bondes funcionavam por tração animal. Alguns veículos foram danificados, sendo dois deles atirados ao mar, na zona da Munganga. A companhia que teve seus carros atacados foi a Veículos Econômicos e o motivo, segundo pesquisas, teve relação com o recolhimento das passagens.² Outro, que é objeto dessa pesquisa, aconteceu em 1909 e foi fruto da ação de insurgentes que se voltaram contra os bondes da Light and Power e os seus serviços ruins. O terceiro ocorreu em 1930, fruto de um protesto contra as tarifas.³ Veículos e inúmeras propriedades da empresa de bondes foram destruídas. Em sua tese, Jonas Brito mostrou como o protesto foi “uma maneira da população

² SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019. p.149.

³ Não há consenso sobre o número exato de Quebra-Bondes. Santiago e Karina citam três, em um período de quarenta anos (1890 - 1930), e Jonas Brito, na sua tese publicada em 2024, aponta para mais, sendo quatro somente entre 1926 e 1930. Sendo assim, o de 1930 provavelmente não foi o terceiro. Ver em: SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019. p.149; BRITO, Jonas. O Quebra-Bondes: Política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930). Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2023. p.86.

soteropolitanas, impactada pela Grande Depressão, exprimir suas esperanças diante da rebelião que prometia destituir autoridades públicas”.⁴

Esta pesquisa, no entanto, não tem como objetivo desenvolver uma análise sobre esse Quebra-Bondes, ocorrido sob a atmosfera da revolução brasileira de 1930. Não busco também retomar as principais demandas dos insurgentes envolvidos no primeiro protesto detectado na década de 1890. Apesar de importante, ocorreu em uma conjuntura específica, quando os bondes funcionam por tração animal. Nesse sentido, carece de uma análise própria, que poderá ser realizada em outros trabalhos. Essa dissertação tem como objetivo investigar os serviços de bondes em Salvador, na primeira década do século XX. Em específico, interessa compreender o Quebra-Bondes de 1909 e as principais demandas dos insurgentes envolvidos.

Em um plano macro, a segunda fase da Revolução Industrial, ocorrida na Europa em finais do século XIX, apresentou um caráter diferente do que chamamos de primeira Revolução Industrial, devido ao destaque ao plano técnico-científico. Esse contexto foi marcado pela invenção da fotografia, da eletricidade, do telefone, do cinema, do motor de combustão interna, entre outros. O setor elétrico se expandiu à medida em que ganharam corpo “as corporações monopolistas e as companhias especializadas na geração, transmissão e distribuição de energia”.⁵ No início, a eletricidade ainda não se configurava como um produto rentável. Para isso ocorrer, foi necessário a ampliação de uma série de investimentos, entre elas a realização de grandes obras de engenharia, usinas termelétricas e motorização.

A consolidação do setor elétrico como um ramo industrial autônomo ocorreu em paralelo à expansão do capitalismo em escala internacional, com as elites dos países periféricos sendo responsáveis por consolidar o mercado industrial em proporção global e garantir a influência de grandes corporações sobre uma série de setores específicos. No Brasil, os investimentos de capitalistas franceses, alemães, belgas, estadunidenses e canadenses concentraram-se na geração e distribuição de gás, energia elétrica e transportes públicos. No que diz respeito à energia elétrica, a indisponibilidade de carvão mineral em quantidade e de boa qualidade fez com que a rede elétrica demorasse a se desenvolver, visto que, nas primeiras décadas do século XX, a eletricidade dependia da importação do carvão mineral e diesel usados como combustível de usinas geradoras.⁶

⁴ BRITO, Jonas. *O Quebra-Bondes: Política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930)*. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2023. p.23.

⁵ CUNHA, Joaci. *O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos*. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017. p.40-46.

⁶ CUNHA, Joaci. *O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos*. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017. p.40-46.

Além disso, na virada do século XIX para o XX, em diversos países, “escritores, políticos e estadistas lutavam com o problema da herança racial latino-americana”.⁷ Muitas dessas nações conviveram com a escravidão por séculos e após a abolição legal tiveram que lidar com quantitativo de indígenas e afrodescendentes na continuidade da luta pela cidadania plena. As elites, em contrapartida, comprometeram-se em desenvolver projetos que buscavam inserir esses países tidos como “atrasados” no rol das nações “civilizadas”. O branqueamento social era um dos estágios na busca pela europeização das sociedades latino-americanas. Reformas urbanas que apontavam para a transformação física e o desenvolvimento de uma infra-estrutura urbana foram implementados com o objetivo de “não somente modernizar a estrutura das cidades, mas transformar sua composição racial e de classe”.⁸ A instalação de linhas de bondes elétricos, neste sentido, ramificava estes objetivos.

O movimento de atrair companhias para a implantação das linhas de bonde funcionava pelo sistema de contratos entre poder público e as companhias privadas. Em troca das concessões governamentais para a exploração dos serviços por alguns anos, as empresas também eram responsáveis por realizar serviços de pavimentação, manutenção de calçadas e abertura de vias.⁹ Esses serviços melhoravam as atividades dos serviços de transportes viários e, por consequência, contribuíram na urbanização da cidade. O início do século XX marcou a substituição dos bondes por tração animal e a paulatina eletrificação. Esse movimento exigiu a introdução de novas tecnologias e um maior investimento de capital.¹⁰

Salvador foi a segunda cidade do Brasil a ter veículos funcionando à base da eletricidade. O processo, no entanto, aconteceu marcado por tensões e conflitos entre grandes grupos conectados com o capital internacional, mas também contou com a participação ativa da população, que acompanhava, reagia e, por vezes, resistia aos impactos desse processo em seu cotidiano. No primeiro capítulo, o objetivo é entender como se deu a chegada de grupos estrangeiros em Salvador e as disputas que foram travadas na tentativa de monopolizar o mercado da eletricidade. Esse processo acelerou o fim das companhias locais, que foram aos poucos sendo cooptadas por esses grupos que tinham capital para investir na alta tecnologia demandada para a eletrificação dos meios de transportes. A aliança com políticos baianos foi essencial para a consolidação dos negócios das companhias. Pela perspectiva da História

⁷ ANDREWS, George R. América Afro-Latinas (1800-2000). Tradução de Magda Lopes. São Carlos, São Paulo: EdUFSCAR, 2007, p.152.

⁸ Ibidem, p.154.

⁹ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019. p.74.

¹⁰ SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 219-238, 2007.

Social, busco compreender também como essas transformações afetaram e foram tensionadas pelas experiências e ações dos diversos grupos sociais da cidade.

O propósito do segundo capítulo é o de traçar os principais problemas elencados pela clientela que fazia uso diário dos bondes. Encontro, sobretudo nos periódicos da cidade, constantes reclamações sobre os serviços viários prestados por essas companhias. A ideia vendida pelas empresas e propagada por políticos e pela imprensa de que a introdução da eletricidade melhorou substancialmente o serviço de bondes era constantemente desafiada pelo dia-a-dia vivido pelos usuários. Os problemas vinham de muitos lugares, se amontoavam e acidentes aconteciam com frequência, desafiando as noções de “progresso” que eram difundidas. Os usuários, então, buscavam formas de contestar a experiência ruim e custosa com os bondes.

O terceiro capítulo é sobre o Quebra-Bondes de 1909. Esse protesto que teve inicio com o atropelamento seguido de morte de um “pobre cego” tomou grandes proporções e parou a cidade por dois dias. As notícias eram publicadas nos principais jornais da cidade e eram acompanhadas com expectativa e receio pelos políticos e, sobretudo, gerentes das companhias de bondes. Os insurgentes se espalharam pela cidade, e enquanto bradavam palavras de ordem, queimavam bondes e quebravam combustores de iluminação. A usina termelétrica e o gasômetro da companhia foram invadidos e objetos de propriedade da empresa, danificados. A ação mobilizou a presença da polícia e gerou debates sobre a postura dos agentes da ordem no desenrolar do protesto.

Apesar de, nas últimas décadas, o número de trabalhos que examinam a agência da classe trabalhadora — numa sociedade desigual e perversa — ter aumentado bastante, é notável a carência de pesquisas que tomam o transporte nos bondes como ponto de partida. Representantes políticos, importantes figuras da elite baiana, autoridades policiais, trabalhadores urbanos, homens e mulheres, e tantos outros sujeitos, dividiam o mesmo espaço durante as viagens. Possivelmente, esse era um momento onde as tensões sociais e raciais ganhavam novos contornos.

Analizar o contexto de introdução dos bondes elétricos que aos poucos substituíram os de tração animal, contribui para a densidade da investigação, e dá nitidez para a compreensão das transformações que o Brasil e a Bahia passaram entre o fim do século XIX e início do XX. O desejo em esquecer o então recente passado escravocrata e ir ao encontro da “modernidade” ganhou nitidez na elaboração de projetos políticos que apontavam para o embranquecimento da população em paralelo ao aformoseamento urbano, ambos em um curto espaço de tempo. Enquanto isso, palavras de ordem que sugeriam o desenvolvimento técnico,

científico e urbano eram proferidas com ansiedade por parte da elite brasileira. Foi nesse contexto de instabilidade política e criação de novos arranjos sociais que o projeto de eletrificação das linhas de bondes se materializou. Ao analisar a mudança dos serviços de transportes na cidade, foi possível perceber as reclamações sobre os mesmos, apontando para a maneira como os usuários dos bondes elaboraram suas críticas aos serviços fornecidos pelas companhias.

Várias são as pesquisas que buscam compreender a atuação de companhias de eletricidade e serviços de bondes no Brasil. No entanto, há uma prevalência pela investigação centrada no sudeste, sobretudo no Rio de Janeiro e em São Paulo. Destaco aqui os trabalhos de Cruz, Santos e Stiel.¹¹ Essa dissertação, além de desviar desse recorte, trazendo Salvador para o centro da análise, aponta para a continuidade de pesquisas que se distanciam da ideia de que a Bahia, na Primeira República, vivia em um estágio de decadência e atraso.¹² Busco evidenciar a atuação de cidadãos soteropolitanos, sobretudo trabalhadores e trabalhadoras, que massivamente usufruíram dos serviços de bondes e criaram brechas para propor, contestar, tensionar, se fazendo presente na vida social e política da cidade.

As fontes que usei para a elaboração desse trabalho me permitiram entender o histórico das companhias de bondes elétricos em Salvador e articular na abordagem que liga aspectos técnicos, urbanos e sociais. Os relatórios oficiais, registros administrativos, mapas de traçado das linhas facilitam a compreensão da infraestrutura e do funcionamento desse sistema, apontando para as transformações na malha urbana, para atuação das companhias e para o papel de representantes políticos da esfera municipal e estadual na organização do transporte público. Essas fontes, além de apresentarem o aspecto técnico-operacional, revelam as tensões sociais, disputas de poder e o modo como os bondes foram inseridos no cotidiano da cidade. A leitura e uso desses documentos exigiu atenção às camadas justapostas, à linguagem utilizada e aos silêncios, permitindo compreender a relação entre urbanização e a permanência das desigualdades sociais.

Também fiz uso de charges e imagens veiculadas pela imprensa da época. Essas fontes visuais são de grande valor para o entendimento dos significados sociais e políticos atribuídos

¹¹ Cruz Terra, P. (2013). Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. *História Social*, (22/23); SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2009; STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978.

¹² Os trabalhos de Consuelo Sampaio e Luís Henrique Dias Tavares, apesar de importantes, encabeçam a tese da Bahia como um estado atrasado social e economicamente. Ver em: SAMPAIO, C. N. *Partidos políticos da Bahia na Primeira República*. Salvador: Edufba, 1998. p.359-379; TAVARES, L. H. *História da Bahia*. Salvador: Edufba; São Paulo: Ed. da Unesp, 2008.

ao Quebra-Bondes. Diferentemente dos textos jornalísticos, as representações visuais flagram aspectos da cena política local, evidenciando as disputas entre diferentes atores, como o governo municipal, as companhias de transporte e a imprensa, ao mesmo tempo que sugerem uma leitura crítica e sarcástica dos conflitos. Longe de apenas ilustrar os acontecimentos, elas interpretam e enquadram segundo determinados valores e visões de mundo. No caso específico do Quebra-Bondes de 1909 essas imagens permitiram observar como a população envolvida foi representada de forma estereotipada, com traços caricaturais que apontavam para o preconceito de classe e raça. São indispensáveis para compreender as dinâmicas de exclusão, resistência e negociação na experiência urbana de Salvador.

Os registros de imprensa escrita também foram elementares na compreensão do cotidiano e fundamentaram a análise sobre as representações e disputas em torno do mercado da eletricidade e do serviço de transporte público da época. Entre o final do século XIX e início do XX os jornais baianos de maior circulação eram o *Diário da Bahia*, o *Diário de Notícias* e o *Jornal de Notícias*.¹³ O critério que balizou a escolha dos que trabalhei na construção desta dissertação foi os que mais publicaram sobre os serviços de transportes públicos da época, também objeto desta pesquisa: os bondes. Seja através dos poemas, das sátiras, das charges, das denúncias, dos problemas, quando funcionavam por tração animal ou quando houve a paulatina substituição para a eletricidade como força motriz, os bondes eram objetos citados e apareciam com frequência entre as páginas dos jornais.

A imprensa não apenas registrava o funcionamento, mas apontava para os problemas e tensões no cotidiano dos bondes. Além disso, alimentavam narrativas que, aliada à própria experiência dos usuários, influenciavam na percepção pública sobre o transporte urbano. A partir da análise dos periódicos pude identificar os interesses políticos e econômicos nos discursos jornalísticos e perceber como diferentes grupos sociais eram representados. A imprensa revelava não apenas os conflitos em torno da mobilidade, mas também as expectativas, frustrações e valores que os homens e mulheres soteropolitanos tinham sobre os processos de urbanização e mudança nos transportes públicos. Sua análise, entretanto, exigiu um olhar crítico sobre quem produz e o que era produzido, apontando para o facciosismo e interesses políticos econômicos, nem sempre tão explícitos.

Através das fontes e da bibliografia é possível aproximar-se do cotidiano de sujeitos que, ao usufruir destes serviços de transporte público, elaboraram maneiras de viver a

¹³ SEPÚLVEDA, Cecília de Alencar Serra e. O Progresso, a cidade e as letras: o intelectual e a transição do século XIX para o XX em Salvador da Bahia. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, BA, 2018. 305f. p.85.

“modernidade” de empresas privadas que, aliadas ao poder público local, forneciam transportes custosos e ruins. A engenhosidade dos cidadãos pode ser percebida não apenas pela contestação e tensão provocada, mas, sobretudo, através da proposição de alternativas para a melhoria dos serviços de bondes na cidade. Assim, será possível iluminar a compreensão sobre serviços de transportes públicos em Salvador do início do XX e perceber a presença e a agência de trabalhadores no dia-a-dia.

CAPÍTULO 1 - OS BONDES E A DISPUTA PELO MERCADO DA ELETRICIDADE

1.1. A criação dos bondes à tração animal, elevadores e planos inclinados

O projeto urbano idealizado pelas elites a partir da década de 1860 tinha o objetivo de favorecer o desenvolvimento da atividade comercial e permitir o máximo de conforto às classes dominantes. O interesse partiu da necessidade de articular a Cidade Baixa (onde desenvolvia-se de maneira acelerada o setor importação-exportação), com a Cidade Alta (sede do poder político-administrativo e religioso).¹⁴ Esse processo de expansão e articulação de Salvador foi possível por intermédio da implementação dos meios de transportes via tração animal e dos elevadores e planos inclinados. Na segunda metade do século XIX, entre os anos 1864 e 1883, quatro importantes companhias de bondes foram criadas em Salvador: Transportes Urbanos (ou Trilhos Urbanos), Trilhos Centrais, Veículos Econômicos, e a Companhia Linha Circular (CLC). Essas empresas eram encarregadas de prestar serviços para o setor transviário da cidade e até o final do século XIX, os veículos funcionavam por tração animal (figura 1).



Figura 1 – Um dos modelos de bonde que circulou nas linhas de Salvador nas décadas de 1870 e 80. Fonte: Jamil Nassif Abib.

¹⁴ SAMPAIO, Consuelo Novais. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005. p.154-164.

A Companhia Transportes Urbanos (chamada também de Trilhos Urbanos) foi fundada pelo engenheiro Antônio Lacerda em 1864 para atender à população dos bairros da Cidade Alta. Em 1869, a Transportes Urbanos inaugurou a sua primeira linha de bondes em Salvador e neste mesmo ano, o primeiro veículo circulava entre o Largo da Piedade e a Vitória. Os veículos tinham em média 20 lugares e eram puxados por dois animais (figura 2). Nos anos iniciais, uma média de 400 pessoas eram levadas, todos os dias, “da área mais nobre da cidade para a praça da Piedade”.¹⁵ Quatro anos depois, o presidente da província assinou um contrato que permitiu a construção de uma linha entre o Campo Grande e o Rio Vermelho e o assentamento de trilhos na rua Direita do Palácio (atual Rua Chile). Em seguida, a empresa concluiu a extensão de suas linhas, abrangendo os seguintes trajetos: da Praça do Palácio (Rio Branco) à Graça; da Barra à Baixa de Quintas; na descida da Ladeira da Graça (que funcionava por meio de um plano inclinado a vapor) e o do Campo Grande ao Rio Vermelho, mediante de uma locomotiva a vapor.¹⁶ Como comentou Sampaio: “o objetivo principal desse projeto era permitir que altos comerciantes, nacionais e estrangeiros, ao chegar à Cidade Alta, através do elevador hidráulico, se dirigissem, comodamente, a suas residências e vice-versa, rumo ao Comércio”.¹⁷ Além disso, objetivava atender ao lazer, jantares, reuniões (literárias e festivas) e às apresentações de companhias estrangeiras no famoso Teatro Público São João e no Politeama.



Figura 2 – Um bonde de tração elétrica circulando ao lado de um bonde puxado a burros. Reproduzido de: Sobre arcos e bondes.

¹⁵ SAMPAIO, Consuelo Novais. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005. p.189-193.

¹⁶ Orgão Central de Planejamento; Universidade Federal da Bahia/Centro de Estudos Interdisciplinares para o Setor Público. Evolução física da cidade do Salvador: versão preliminar. Salvador: [s.n.], 1979. Documento em versão preliminar datilografada em 5 volumes. (Coleção PLANDURB/FINEP, 22-25). Vol. 4, p.130.

¹⁷ SAMPAIO, Consuelo Novais. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005. p.190-191.

A imagem acima retrata um momento do cotidiano urbano de Salvador no início do século XX, durante o processo de introdução dos bondes elétricos na cidade. À direita, observa-se um bonde de tração animal, puxado por dois burros e levado por um condutor sentado à frente do veículo. À esquerda, mais adiante nos trilhos, um bonde elétrico se aproxima. Em primeiro plano, um grupo composto majoritariamente por crianças parece aguardar a chegada do veículo, enquanto, mais ao fundo, um grupo de pessoas se posiciona à beira dos trilhos, aparentemente prestes a embarcar.

Em 1869, Salvador tinha duas empresas de bondes: a Transportes Urbanos e a Veículos Econômicos. A primeira atuava nos limites da Cidade Alta e a segunda, na parte baixa. A formação da Veículos Econômicos aconteceu a partir do contrato assinado em 2 de maio de 1866 pela firma Monteiro, Cordeiro e Azevedo para a “exploração do serviço de transporte de passageiros (...) por meio de carros ou veículos de qualquer natureza”.¹⁸ Em maio de 1869 foi inaugurado o primeiro trecho que ligava o Comércio a Itapagipe, “correspondente ao percurso entre os Coqueiros de Águas de Meninos e o Bonfim”, com o emprego de veículos de tração animal. Dois anos depois, em 1871, “incorporou-se a Companhia Veículos Econômicos, sob a forma de sociedade anônima, sucessora da firma Monteiro, Carneiro & Azevedo” e estabeleceu o trajeto contínuo que ligava a Praça do Comércio ao Bonfim (com veículos de tração animal) e do Bonfim à Ribeira (sob uso de locomotiva a vapor).

Anos mais tarde, em 5 de novembro de 1886, foi a vez da Companhia Linha Circular (CLC) ganhar forma. O empresário e engenheiro João Ramos de Queiroz obteve a concessão para construção de uma uma linha férrea que conectava a Praça do Palácio à Baixa dos Sapateiros (atual rua Dr. Seabra), a rua Direita de Santo Antônio, o Campo do Barbalho, o Largo de Nazaré, o Campo da Pólvora, a rua Nova de São Bento, o Largo do Teatro e retornando a Praça do Palácio pela rua dos Carvões, com mais os seguintes ramais: Tororó, Barris, Aflitos, Canela e Campo da Pólvora pela Ladeira da Praça, na Cidade Alta e Praça do Comércio, São José, Boa Viagem (Avenida Luiz Tarquínio), Bonfim e Itapagipe, na Cidade Baixa. O ramal que circulava o Parque Duque de Caxias (atual Campo Grande) foi inaugurado em julho de 1896. Em 1894 os ramais da Cidade Baixa foram vendidos à companhia de Carris Elétricos.¹⁹

¹⁸ ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO; UFBA/CEISP. Evolução física da cidade do Salvador, 1979, vol. 4, p. 131 e 132.

¹⁹ ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO; UFBA/CEISP. Evolução física da cidade de Salvador, 1979, vol. 4, p. 131 e 132.

Em agosto de 1897, após anos de dificuldades financeiras, a Transportes Urbanos (que operava na Cidade Alta) foi comprada pela sua única concorrente que também prestava serviço de bondes na Cidade Alta, a Companhia Linha Circular (CLC). Com o valor de 940 contos de réis, a CLC adquiriu a concessão para explorar as linhas da Transportes Urbanos e “todo o seu material rodante e fixo, animais e direitos que lhe pertenciam”, como o elevador do Taboão e o Elevador Lacerda.²⁰

Até a década de 1890, a população de Salvador tinha entre 145 mil e 174 mil habitantes e o crescimento vegetativo anual era de cerca de 2,60%.²¹ Em paralelo às criações das companhias de transportes públicos, o Elevador Hidráulico da Conceição (atual Elevador Lacerda), foi inaugurado no ano de 1873, articulando a Praça Municipal (Cidade Alta) com a rua da Alfândega (Cidade Baixa).²² Pouco mais de vinte anos depois, em 1896, foi a vez do Elevador Hidráulico do Taboão ganhar forma. Entre 1889 e 1897, dois planos inclinados foram inaugurados: Gonçalves e Pilar.

O plano Gonçalves era o mais lucrativo para a Companhia Linha Circular (CLC), seguido do elevador Lacerda e, na sequência, as linhas de bondes da Graça, Nazaré, do Canela e da Soledade. Em 1904, a renda de todas as linhas de tráfego da CLC foi de mais de 824 mil contos de réis (imagem 3).²³ Segundo estimativas, em 1905, os elevadores e planos inclinados transportavam uma média de 10 mil passageiros por dia.²⁴

²⁰ Ibid, p.130 e 131.

²¹ Essa margem segue como base o cálculo percentual feito por Mattoso e os censos paroquiais analisados pela historiadora, que indicam o menor valor apontado. Ver em: MATTOSO, K. Bahia, século XIX: uma província no império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992, p.110.

²² Almanak Laemmert : Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ) - 1891 a 1940.

²³ COMPANHIA LINHA CIRCULAR DE CARRIS DA BAHIA. Relatório da Direcção da Linha Circular de Carris da Bahia: apresentado à Assembleia Geral em sessão de 30 de setembro de 1905. Salvador: Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 1905. Biblioteca da Memória da Eletricidade, Rio de Janeiro. (Série: Relatórios da Linha Circular de Carris da Bahia, 1905-1928).

²⁴ O Elevador Lacerda e o Elevador do Taboão eram formados por duas torres de “240 e 180 pés de altura, respectivamente.” Ver em: ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO; UFBA/CEISP. Evolução física da cidade do Salvador, 1979, vol. 4, p.2-4.

Plano Gonçalves	126:583\$400
Elevador Lacerda	108:716\$000
Linha da Graça	308:924\$800
Linha de Nazareth	111:663\$400
Linha do Canella	109:376\$600
Linha da Soledade	54:472\$800
Bonds especiaes.	2:045\$000

Figura 3 – Renda de todo o tráfego produzido pela linha circular em 1904. Fonte: Biblioteca da Memória da Eletricidade, Rio de Janeiro.

Uma vistoria realizada em 1903 e encaminhada ao intendente municipal trouxe informações detalhadas sobre a situação e condições de funcionamento dos elevadores e planos inclinados da cidade.²⁵ No caso do Elevador Lacerda, verificou-se que o equipamento atendia aos protocolos de segurança, embora fosse recomendada a substituição completa do sistema do ascensor. O parecer também alertava para a necessidade de respeitar a lotação máxima de 18 pessoas por camarim, o que indica que esse limite não vinha sendo cumprido. Além disso, sugeria-se a realização de uma fiscalização contínua sobre aparelhos, o material rodante e as máquinas do elevador, destacando a importância de sua manutenção para garantir a segurança dos usuários.²⁶

No Plano Inclinado Gonçalves a inspeção apontou boas condições operacionais e um estado considerado de “melhores condições de conservação”, sendo necessário apenas correções técnicas pontuais.²⁷ Já o Plano Inclinado do Pilar foi atentado a estado de má conservação, seguido da possibilidade de desastres “ainda que sem o perigo para a vida das pessoas” e a necessidade de uma fiscalização “assídua e rigorosa”.²⁸ De maneira específica, foi sugerida a revisão do assentamento das linhas e algumas modificações no assento das polias, a aquisição de novo cabo de maior número de fios, a lubrificação dos sistemas de máquinas, a reparação dos carros e o melhoramento do regimento do tráfego.

²⁵ A vistoria foi realizada pelos engenheiros civis Arlindo Fragoso, Francisco Lopes da Silva e Pedro Oliveira da Costa. O documento é rico em detalhes sobre as condições dos elevadores e planos inclinados. Ver em: AHMS. Parecer da comissão de engenheiros sobre os planos inclinados Pilar e Taboão. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS) Fundo: Intendência, Série: Processos, Natureza: Manuscrito (1903).

²⁶ AHMS. Parecer da comissão de engenheiros sobre os planos inclinados Pilar e Taboão. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS) Fundo: Intendência, Série: Processos, Natureza: Manuscrito (1903).

²⁷ AHMS. Parecer da comissão de engenheiros sobre os planos inclinados Pilar e Taboão. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS) Fundo: Intendência, Série: Processos, Natureza: Manuscrito (1903).

²⁸ Ibidem.



Figura 4 – Cabine do Plano Inclinado Gonçalves, similar a um bonde. Reproduzido de: Sobre arcos e bondes.

Como pode ser notado na imagem acima, esses elevadores e planos inclinados consistiam em “bondes sobre plataformas que deslizavam sobre trilhos assentados na encosta”²⁹ e representavam formas de transporte eficazes na articulação entre os distintos trechos da Cidade Alta e Baixa. Em uma região marcada por uma geografia complexa, esses equipamentos eram essenciais na dinâmica urbana por contribuir na superação dos obstáculos naturais à circulação e conectar áreas centrais do comércio, dos espaços de abastecimento e da administração política e religiosa. Em resumo, esses sistemas não apenas facilitavam o trânsito de mercadorias e pessoas, mas favoreciam a coesão econômica e social da cidade.

1.2. Tipos de bondes (tração animal e elétrica)

Existiam diversos modelos de bondes e as suas funcionalidades variavam e atendiam a demandas distintas. Em teoria, os bondes passavam nos espaços da cidade mais densamente ocupados. Atingiam bairros como a Barra, Rio Vermelho, Brotas, Retiro, Liberdade e Itapagipe. A existência de uma variedade de bondes no Brasil tinham a ver com os diferentes fabricantes, o uso de bitolas de tamanhos distintos, a quantidade de pessoas a serem transportadas de uma só vez, a topografia do local, o sistema de tração e o perfil

²⁹ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019 p.105-112.

socioeconômico do usuário e a própria função dos bondes (que variaram entre o transporte de doentes, mortos e mercadorias diversas),³⁰ como explicarei melhor a seguir.

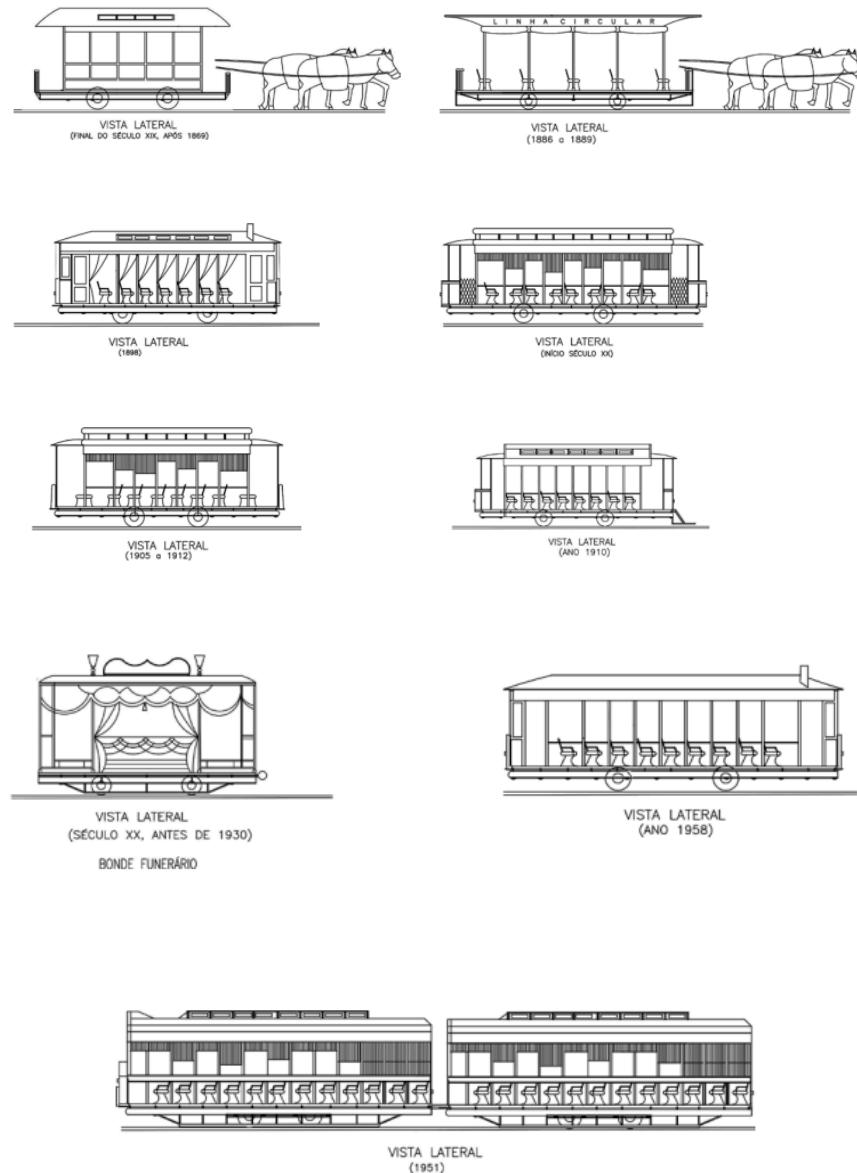


Figura 5 – Desenhos esquemáticos, ilustrativos, sem escala, de alguns tipos de bondes. Reproduzido de: Sobre arcos e bondes.

Os modelos de bondes, em sua diversidade, não circulavam de maneira proporcional por todas as partes da cidade. A questão da classe influenciava no tipo de veículo que a

³⁰ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019 p.43 - 45.

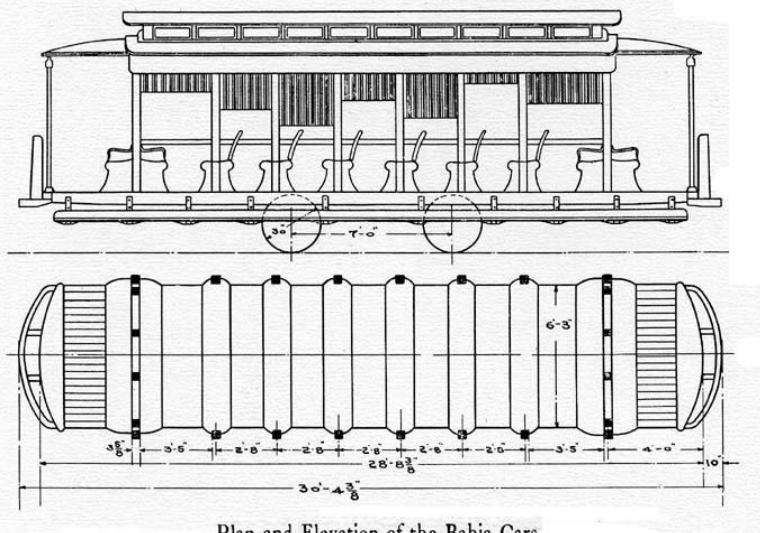
população tinha acesso.³¹ Os bondes da Cidade Alta eram mais sofisticados e a sua população tinha acesso a modelos abertos e fechados, com porta de entrada e saída. Já nas linhas da Cidade Baixa, a maioria eram carros abertos, sendo poucos os de modelo fechados que circulavam na região. Os bondes abertos tendiam a ser mais perigosos devido a ausência de lugar para apoiar. Qualquer movimento brusco ou descuido dos usuários poderia resultar em acidentes e a depender da gravidade, ser fatal. O risco, inclusive, se estendia ao caixeiro que precisava passar pelos usuários para fazer a cobrança das passagens. Em horários de pico, em que os bondes costumavam lotar, atravessar o veículo aberto representava risco e insegurança ao trocador que precisava driblar os passageiros para realizar a cobrança.

Apesar disso, os bondes abertos também apresentavam vantagens. Por serem mais simples, também eram mais baratos e tinham maior capacidade de lotação em decorrência da presença dos estribos que se estendiam ao longo do veículo. A existência dos estribos tornava a experiência de viajar nos bondes ainda mais diversa, a exemplo dos usuários — sobretudo homens, que costumavam pongar e despongar, adotando a prática de viajar pendurados (esse era um hábito comum, que ao longo do capítulo 2 será melhor discutido). Outra vantagem dos veículos abertos era a maior circulação de ar, que ajudava nos dias mais quentes.

Os primeiros veículos à tração animal da Transportes Urbanos eram abertos e tinham capacidade para 40 pessoas. Anos depois, foram adquiridos modelos menores, com capacidade para menos pessoas e que podiam ser puxados por menos animais, a exemplo dos bondes com capacidade máxima de 20 pessoas que eram puxados por dois burros, ao invés de quatro, como os modelos para 40 pessoas. A aquisição de modelos de bondes com capacidade menor tinha a ver com a diminuição de custos no investimento do veículo e com a redução de gastos com os animais, visto que, quanto maior o bonde, maior era a necessidade de uso de mais animais para servir como força de tração. A topografia de Salvador também influenciava na diversidade de tamanho dos bondes, já que carros muito grandes apresentavam dificuldades para passar em lugares com ladeiras, a exemplo do trecho Largo do Teatro (atual Praça Castro Alves). A companhia Linha Circular, que tinha os trilhos na Cidade Baixa, tinha mais facilidade com o uso dos bondes de maior capacidade, devido aos poucos lugares com declive acentuado — algo que era mais comum na Cidade Alta.³²

³¹ ROSADO, Abdon; ARAÚJO, Ubiratan Oliveira de. Salvador era assim: memórias da cidade. 1. ed. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1999, p.176 - 178.

³² SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019 p.48-53.



Plan and Elevation of the Bahia Cars

Figura 6 – Entre 1905 e 1912 a Companhia Linha Circular encomendou 100 carros elétricos de passageiros com a J. G. Brill, na Filadélfia, para circularem na Cidade Alta. Este desenho é de um modelo de 1907. Fonte: Allen Morrison.

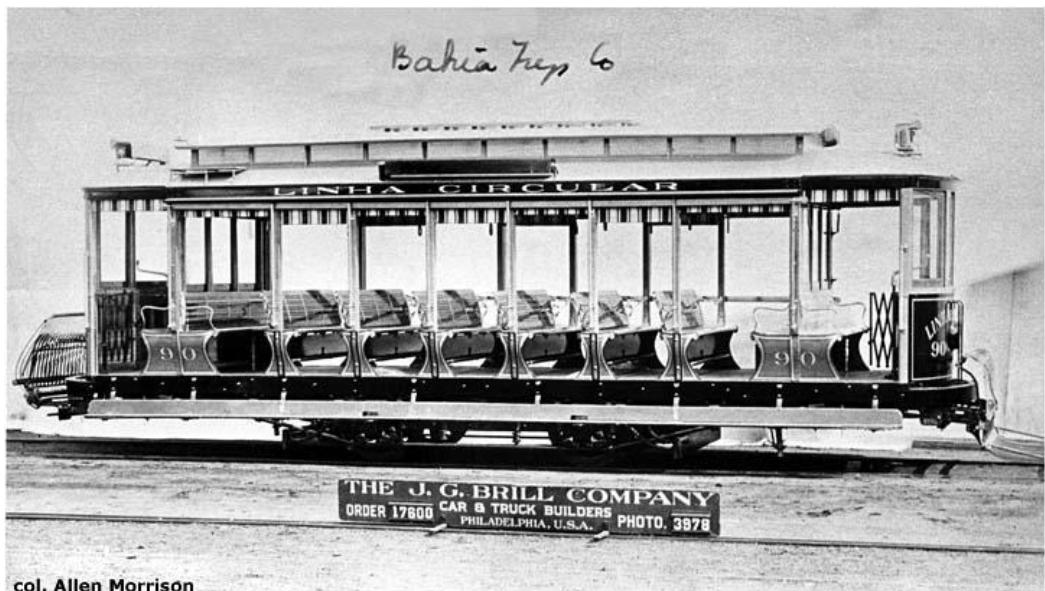


Figura 7 – Bonde aberto da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Esse é o mesmo modelo do veículo ilustrado na figura 6. Fonte: Allen Morrison.

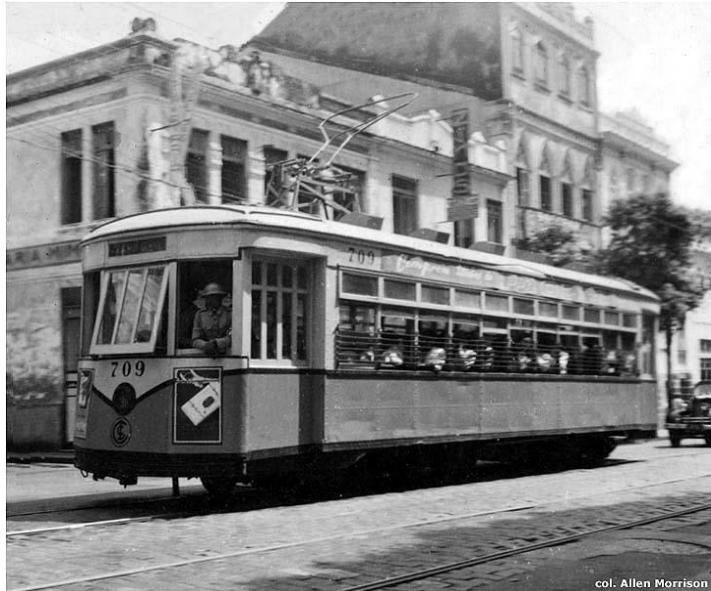


Figura 8 – Exemplo de um bonde fechado adquirido pela Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, em 1945. Fonte: Allen Morrison.

Outro modelo de bondes que tinha era o “Bonde-salão”. Esse costumava ser um veículo mais sofisticado, destinado a eventos oficiais – de caráter público ou privado –, festas, casamentos e podia servir para passeios pela cidade por autoridades políticas,³³ também podendo ser fretado pelos turistas que visitavam Salvador. Esse tipo de veículo começou a circular em 1911, já sob o uso da tração elétrica. Já o bonde mortuário, conhecido também como carro fúnebre e bonde funerário, era utilizado para levar caixões de defunto para o cemitério (figuras 9 e 10). Apresentavam formatos diferenciados, podiam ser movidos a tração animal ou a eletricidade e preços variavam conforme a classe.³⁴ Para os mais abastados, eram cheios de cortinas, plumas e tapetes, enquanto que, para os mais pobres, “existia o franguinho d’água, quase nu de adornos, com umas modestas sanefas que voavam quando o veículo corria nos trilhos”.³⁵

Existiam também os bonde-mistas de segunda, terceira e quarta classes, que levavam o corpo da pessoa morta e os acompanhantes. Esse era mais utilizado entre os menos abastados. Havia, ainda, a possibilidade de os bondes irem até a residência da pessoa que faleceu e, de lá, conduzir o corpo até o cemitério. Alguns carros fúnebres serviam ao Hospital Santa Izabel e ao da Santa Casa de Misericórdia, fazendo rotas específicas no deslocamento até o enterro,

³³ Gazeta de Notícias. Salvador, 21 de Jan. de 1913.

³⁴ Desde o período das góndolas esse tipo de transporte para levar o corpo dos mortos já existia na cidade. Ver mais em: SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019 p.55-56.

³⁵ VIANNA, Hildegarde. A Bahia já foi assim: crônicas de costumes. Prefácio de Thales de Azevêdo. 2. ed. São Paulo: GRD; Brasília, DF: INL, 1979. p. 66.

que podia ser realizado no cemitério do Campo Santo, na Federação, ou no da Baixa de Quintas.³⁶ Quando o falecimento era de alguma figura importante da cidade, bondes mistos e mortuários eram recrutados para o trajeto do velório, como ocorreu no falecimento de Euphrosina Machado da Costa Pinto, filha de Manoel José Machado, cônsul do Brasil na Itália e na Áustria Hungria, que veio à óbito devido uma infecção renal. No velório havia cerca de oitocentas pessoas e o trajeto do Campo Grande para o Cemitério contou com carroagens de companhias da cidade e cerca de dez bondes da Linha Circular.³⁷

Os bondes mistos não tinham apenas a função de transportar o corpo dos mortos para os cemitérios. Variações nesse modelo serviam para o transporte de mercadorias dos usuários e também para o transporte de cargas pesadas, a exemplo de materiais de construção.

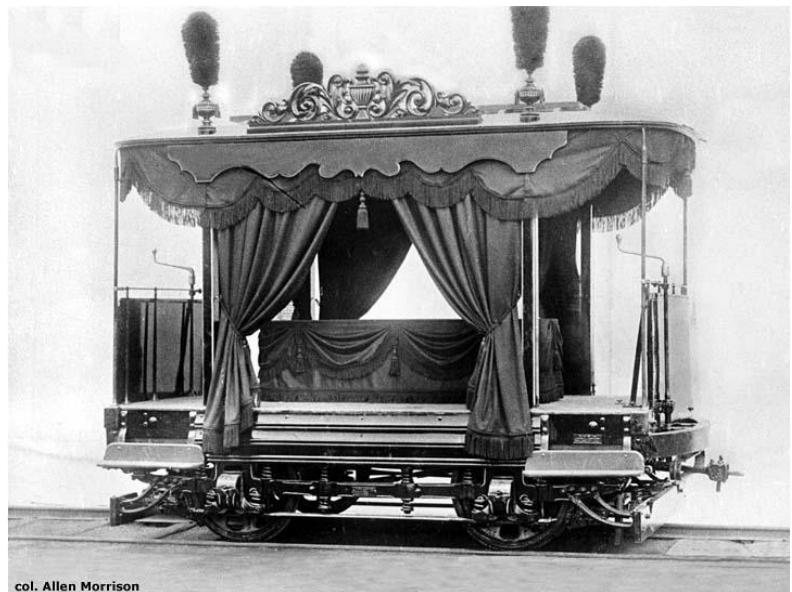


Figura 9 – Carro funerário da Linha Circular, 1907. Fonte: Allen Morrison.

³⁶ Os bondes mortuários deixaram de existir na década de 1930. Não achei mais informações sobre os motivos que levaram ao seu fim.

³⁷ Revista do Brasil (BA), 31 de Out. de 1909.

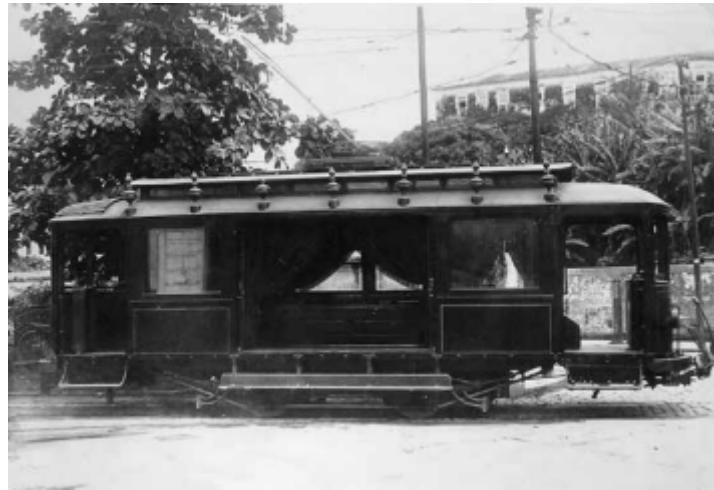


Figura 10 – Bonde mortuário, 1912. Reproduzido por: Sobre arcos e bondes.

Outro modelo de bonde que existia era o “bonde sanitário” ou bonde assistência. Criado pelo gerente da Linha Circular e da Trilhos Centrais, Júlio Brandão, servia para transportar os enfermos que precisavam ser isolados por estarem com alguma doença infectocontagiosa, como febre amarela, varíola, cólera etc. O bonde-sanitário tinha uma bitola compatível para circular em todas as linhas de bondes da cidade e era propriedade exclusiva do estado. Os enfermos eram levados para os hospitais de isolamento de São Lázaro e Monte Serrat.

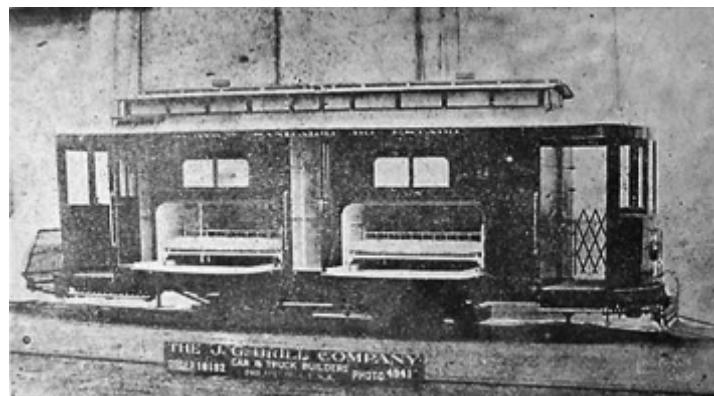


Figura 11 – Bonde sanitário. Reproduzido por: Sobre arcos e bondes.

Os troles (trolleys) e pranchas eram um tipo de veículo pequeno, utilizado para transportar materiais de construção, como areia, barro, pedras, paralelepípedos. Alguns modelos de pranchas tinham laterais removíveis. As companhias também alugavam essas pranchas para o transporte de materiais usados no calçamento da cidade.

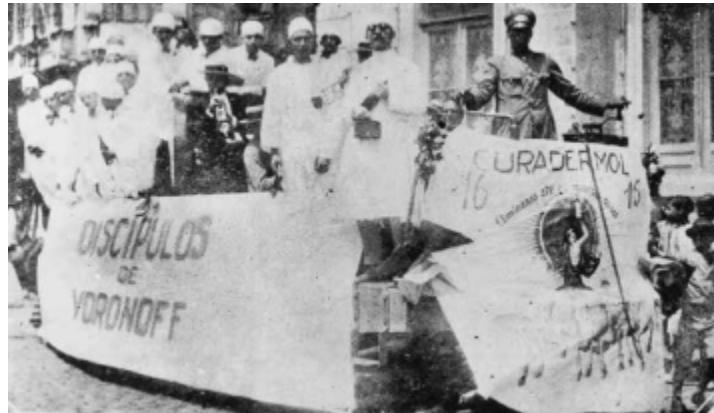


Figura 12 – Prancha ornamentada para o Carnaval. Reproduzido por: Sobre arcos e bondes.

Outro uso era para o carnaval, sendo as pranchas “montadas na carroceria alocadas às companhias de bondes pelos foliões” a fim de levar dezenas de pessoas, entre foliões e músicos da banda. Jorge Amado chegou a citar o uso das pranchas: “naquele tempo o Carnaval da Bahia era feito principalmente pelas pranchas, bondes enfeitados de flores”.³⁸ As mulheres fantasiadas circulavam pelos itinerários dos trilhos “levando alegria a todas as ruas e arrastando atrás de si os autos dos rapazes elegantes”.³⁹ Havia, ainda, premiação para as pranchas mais bonitas e animadas.

1.3. Da tração animal à elétrica: conflitos e disputas

A mudança paulatina dos bondes para a tração elétrica teve relação com diversos elementos, dentre eles: as disputas políticas na Bahia nos anos seguintes à Proclamação da República, o aumento dos custos de importação dos animais, o alto investimento em alimentação e a dificuldade de locais apropriados para a manutenção dos bichos.⁴⁰ A sequência de epidemias nos anos iniciais à Proclamação da República abateu muitos animais, o que gerou impacto no transporte da cidade e resultou em diminuição da renda. No Relatório de 1905 da Linha Circular⁴¹ foi comentado que a manifestação da peste bubônica produziu certo pânico na população, o que gerou uma diminuição de movimento dos habitantes da cidade. Essa diferença na renda, no entanto, atingiu todas as empresas de viação e, apesar do

³⁸ 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.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019, p.145 - 149.

⁴¹COMPANHIA LINHA CIRCULAR DE CARRIS DA BAHIA (CLC), 1905, p.9.

motivo ser especulativo, no semestre seguinte de 1904, quando foi declarada extinta a peste, houve um “imediato aumento da renda”.⁴²

Ainda em 1904 a Linha Circular investiu mais de 175 mil contos de réis no custeio com os animais. De acordo com a companhia, houve um aumento em relação ao ano anterior. O valor gasto anualmente variava e tinha relação, dentre outras coisas, com o preço da importação da alimentação e a quantidade de animais disponíveis naquele ano.⁴³ De todo modo, como os bondes dependiam dos animais para a circulação, qualquer imprevisto que impactasse na perda ou morte, gerava prejuízos para a companhia. No primeiro semestre de 1905, por exemplo, a Linha Circular teve uma média de 106 animais mortos de um total de 464.⁴⁴

Um outro problema comum era o das sujeiras nas ruas, gerado pela falta de locais adequados para os animais fazerem suas necessidades. A quantidade de estrume por dia era grande e o serviço de limpeza não dava conta. Além do mau cheiro, atrapalhava a circulação nas ruas. Por fim, as condições de superexploração a que o animal estava submetido geravam constantes tensões nas viagens. Muitas eram as vezes que os bichos empacavam no percurso, ocasionando atrasos, caos e irritação nos usuários e nos fiscais. Diariamente, ocorria fiscalização nas cavalariças para supervisionar os bichos e evitar que adquirissem doenças ou chegassem no limite do desgaste físico, ao ponto de impactar o transporte.⁴⁵

A introdução da tração elétrica no funcionamento dos bondes teve relação com todos os motivos citados acima, mas não dá para pensá-los de forma desconectada com outros elementos do contexto. Novos interesses políticos e econômicos também ocuparam o centro das negociações e contribuíram no fim da era das empresas familiares, fazendo com que os anos seguintes à Proclamação da República fossem os últimos dessa primeira fase de fornecimento dos serviços de transporte urbano nesses moldes.⁴⁶ No processo de mudança dos serviços dos bondes para a implementação da eletricidade como força motriz, a introdução dessa nova tecnologia exigiu um maior investimento de capital para a instalação das linhas, dos bondes elétricos e das usinas geradoras de energia. A demanda por capital e tecnologia era superior ao que as companhias locais conseguiam dar conta e, ao se depararem com o

⁴² Ibidem.

⁴³ COMPANHIA LINHA CIRCULAR DE CARRIS DA BAHIA. Relatório da Direcção da Linha Circular de Carris da Bahia: apresentado à Assembleia Geral em sessão de 30 de setembro de 1905. Salvador: Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 1905. Biblioteca da Memória da Eletricidade, Rio de Janeiro. (Série: Relatórios da Linha Circular de Carris da Bahia, 1905-1928).

⁴⁴ COMPANHIA LINHA CIRCULAR DE CARRIS DA BAHIA, Relatório da Direcção, 1905, p.36.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 224, 2007.

investimento de poderosos grupos, foram se desfazendo. Deu-se início, então, à aliança entre grandes companhias nacionais e o capital internacional. O processo de falência, fusão e/ou compra das empresas de bondes de Salvador fez parte desse movimento que cresceu em fins do século XIX e ganhou força na primeira década do século XX.

Em 1894, o coronel Antônio Francisco Brandão reorganizou a Companhia Veículos Econômicos (que operava na Cidade Baixa) e obteve uma parte da concessão da Linha Circular. A partir dessa fusão criou-se a Companhia Carris Elétricos, em 1895. Nesse contexto, Salvador ainda não tinha nenhuma usina capaz de fornecer eletricidade em escala suficiente para tal empreendimento. As especulações em torno desse feito apontam para a possibilidade de Antonio Francisco Brandão e demais sócios da Veículos Econômicos estarem envolvidos em negociações com a Siemens & Halske com o objetivo de criar uma empresa para explorar o serviço de bondes elétricos. O contrato entre Antônio Brandão e a firma alemã foi assinado em dezembro de 1895 e o combinado foi que a Siemens & Halske “colocaria em funcionamento, pelo valor de 410 mil marcos alemães uma usina termelétrica; e faria rodar cerca de dez bondes elétricos, equipados com lâmpadas, para-raios e motores modernos”.⁴⁷

Em 1896 deu-se início ao assentamento dos trilhos da linha entre o Comércio e Itapagipe e em junho do ano seguinte foi inaugurado o serviço tendo início o uso da tração elétrica. A Carris Elétricos atendia à massiva população da Cidade Baixa e foi a primeira companhia de Salvador a implementar o projeto de eletrificação das linhas de bondes.⁴⁸ Segundo pesquisas, os primeiros testes com os bondes elétricos aconteceram a partir de março de 1897.⁴⁹ Meses depois, em junho de 1897, a companhia inaugurou oficialmente o trecho que ia da Ribeira à região inferior do elevador Lacerda. No ano seguinte, em 1898 os direitos de concessão foram transferidos à firma Siemens & Halske.⁵⁰

⁴⁷ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.155-163.

⁴⁸ SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 219-238, 2007, p.225..

⁴⁹ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.155-163; SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019 p.82.

⁵⁰ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO; UFBA/CEISP. Evolução física da cidade do Salvador, 1979, vol. 4, p.132.

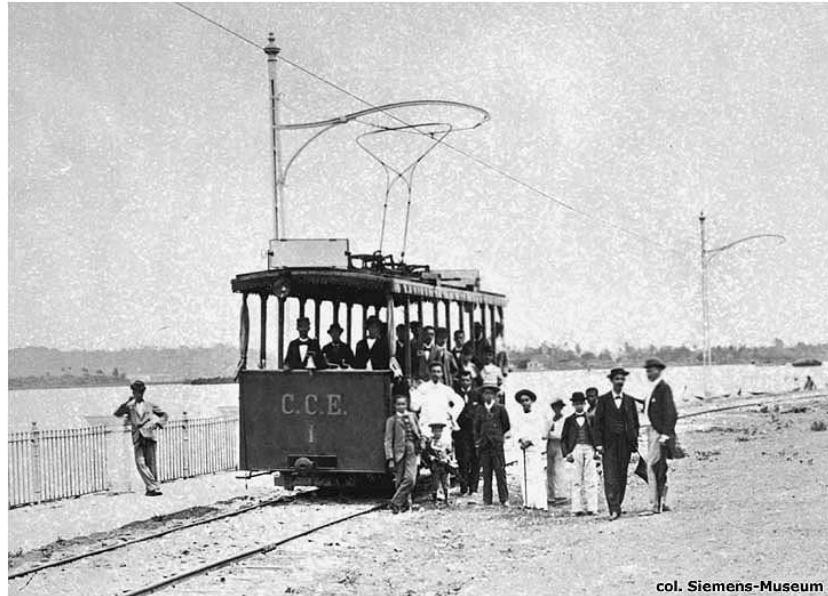


Figura 13 – Inauguração do sistema CCE em 14 de março de 1897. A fotografia foi tirada na Ribeira. Este foi o primeiro elétrico alemão na América do Sul. Fonte: Siemens-Museum, München.

Na imagem acima, vemos um bonde movido à eletricidade da Companhia Carris Elétricos. Ao todo, mais de 20 pessoas, entre crianças e adultos, posam na frente e dentro do veículo, suspenso pelas hastes que ligam ao poste. O pioneirismo da Carris Elétricos sobre as operações de funcionamento de bondes movidos à eletricidade gerou impactos na cidade. Na esfera política, no dia 4 de junho de 1898, a Intendência aprovou a lei nº 330, que intensificou a cobrança para que as outras companhias instalassem a tração elétrica dentro do prazo de três anos, sob pena de não terem os seus contratos renovados. Essa exigência não era fácil de ser atendida, sobretudo se for levado em consideração o grande volume de capital necessário para montar o sistema elétrico.⁵¹ De fato, as companhias locais não conseguiram lograr êxito sem a conexão com grupos estrangeiros e o capital investido por estes.

1.4. Light x Guinle: Disputas e tensões

Na virada do século XIX para o XX havia grandes expectativas pela eletrificação das linhas de bondes. Em 1905, sete anos após a aprovação da lei nº 330, a Linha Circular ainda não havia eletrificado as suas linhas. Em janeiro desse mesmo ano, os acionistas da companhia foram convocados em caráter de urgência para uma Assembleia Geral, a fim de discutir sobre a emissão de recursos para a imediata substituição dos bondes de tração animal

⁵¹ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIA, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.157.

pela elétrica, e autorizar a contratação da instalação do novo serviço. Essa reunião só veio a acontecer, de fato, na terceira tentativa.⁵² Em abril de 1905 a companhia obteve uma prorrogação por mais três anos de prazo para concluir a eletrificação de todas as linhas exploradas pela empresa. Em 16 de dezembro de 1906 foram entregues, provisoriamente, os trechos eletrificados entre a Barra e o Plano Inclinado, junto com o ramal de Nazaré, seguindo as seguintes eletrificações de elevadores e plano inclinado: Elevador Lacerda (1907), Elevador do Taboão (1909), Plano Inclinado Gonçalves (1910), Plano Inclinado do Pilar (1910).⁵³

O movimento de substituição da tração dos bondes só foi possível com o apoio financeiro do grupo carioca Guinle & Cia. – organizado e liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle e com forte relações com a companhia americana General Electric Co –.⁵⁴ O grupo Guinle & Cia teve o seu apogeu no governo de José Joaquim Seabra, mas desde 1904 vinha conquistando o seu lugar no mercado soteropolitano. Na economia interna controlou a produção e distribuição de energia hidrelétrica e termoelétrica e controlou o monopólio dos transportes urbanos privados de Salvador (bondes, elevadores e planos inclinados), fornecendo também serviços de telefonia e atuando em obras de reformas urbanas de responsabilidade do estado. Os Guinle formaram uma aliança com o bloco de poder hegemônico baiano e acumulou uma série de vantagens, dentre elas, “a aquisição da propriedade do solo urbano das zonas de expansão mais valorizadas da capital, como as situadas entre a Barra e Ondina”.⁵⁵

Além disso, obtiveram o controle acionário de três das quatro empresas de transportes de bondes de Salvador: a Veículos Econômicos, a companhia Transportes Urbanos, Trilhos Centrais e a Companhia Linha Circular de Carris foram controladas pelo grupo carioca.⁵⁶ Essa última, como já exposto, era uma importante companhia de Salvador que, ao longo dos anos, adquiriu a companhia Transportes Urbanos, passando a controlar as regiões mais movimentadas da Cidade Alta, onde viviam as classes abastadas”.⁵⁷ Dessa forma, cabe

⁵² O motivo foi a insuficiente presença dos acionistas. *Correio do Brasil*, 11 e 31 de jan. de 1905.

⁵³ O plano Inclinado do Pilar foi comprado, em 1909, por Antonio de Aratijo Porto, o seu primeiro concessionário. Ver mais em: *ORGÃO CENTRAL DE PLANEJAMENTO; UFBA/CEISP. Evolução física da cidade do Salvador*, 1979, vol. 4, p.134-136.

⁵⁴ CUNHA, Joaci. *O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos*. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017. p.56-58.

⁵⁵ Cunha, J. de S. (2019). *REFORMAS URBANAS, POLÍTICA DE SANEAMENTO, ECONOMIA E INTERESSES POLÍTICO-CORPORATIVOS EM SALVADOR NA REPÚBLICA VELHA*. Cadernos Do CEAS: Revista crítica De Humanidades, (247), p. 376–380.

⁵⁶ CUNHA, Joaci. *O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos*. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017. p.59-65.

⁵⁷ SAES, Alexandre Macchione. *Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930)*. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 219-238, 2007, p.226-227.

register que as disputas pelo setor de energia elétrica e transportes públicos na Bahia mobilizou representantes políticos e a elite empresarial local. Em alguns casos, acionistas das companhias tornaram-se importantes figuras da cena política baiana, a exemplo de Júlio Viveiros Brandão, que possuía ações da Linha Circular e da Trilhos Centrais e anos mais tarde, em 1912, se tornou intendente de Salvador.⁵⁸

Outro grupo que esteve diretamente envolvido no processo de eletrificação das linhas foi a Light, estimulado pelas articulações com a Siemens. Em 1899 estabeleceu-se em São Paulo, sob o comando de Alexander Mackenzie e Fred Pearson e cinco anos depois expandiu os seus investimentos para o Rio de Janeiro. Foi o presidente da República Rodrigo Alves, a partir do decreto nº 5957, em 1905, quem autorizou o funcionamento da Light em Salvador, que atuaria sobretudo no ramo dos serviços de transporte. Assim como fazia nos outros dois estados, tinha o interesse em explorar o mercado da eletricidade e fornecer serviços de iluminação e produção de energia.⁵⁹ O grupo comprou empresas locais que eram responsáveis por esses serviços e atuou não somente na geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, como na rede de abastecimento de gás, sistema de telefones e telégrafos nas linhas de carris urbanos, obtendo destaque nos ramos de serviços de iluminação e bondes elétricos.⁶⁰ Nesse contexto, a responsabilidade por gerar, transmitir e distribuir a energia para a cidade era das empresas de bondes.⁶¹

Em maio de 1898 a Siemens & Halske adquiriu a Carris Elétricos pelo valor de 75 mil libras esterlinas. Em poucos meses, toda a linha de trilhos foi reformada, tendo sido trechos modificados e outros duplicados ou estendidos.⁶² Alguns problemas foram solucionados, mas nem de longe todos foram sanados. Como publicado no jornal *Cidade de Salvador*: “Mais uma vez o povo teve de engolir a decepção. A Carris não é igual, é pior do que sua predecessora”.⁶³ Apesar do tom de exagero, essa frase sugere a continuidade das insatisfações

⁵⁸ CUNHA, J. de S. (2019). REFORMAS URBANAS, POLÍTICA DE SANEAMENTO, ECONOMIA E INTERESSES POLÍTICO-CORPORATIVOS EM SALVADOR NA REPÚBLICA VELHA. Cadernos Do CEAS: Revista crítica De Humanidades, (247), p. 376–380.

⁵⁹ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018, p.183.

⁶⁰ SAES, A. Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2008. 428f.

⁶¹ 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.

⁶² REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018, p.155-163.

⁶³ A predecessora da Carris Elétricos foi a Veículos Econômicos. Ver em: Cidade de Salvador, 13 de jan. de 1898.

com os serviços prestados após a chegada do grupo Siemens e a eletrificação dos trilhos da companhia.

A Siemens permaneceu nesse negócio até 1906, quando transferiu suas propriedades para a Bahia Tramway Light & Power Company. O valor despendido foi de mais de 4 mil contos de réis; em troca, recebeu 24 quilômetros de linhas de bondes elétricos, a Usina de Roma, na Cidade Baixa, a usina de Gás do Gasômetro e todo o sistema de gás (público e particular) da cidade.⁶⁴ A aquisição de privilégios legais sobre o setor da energia elétrica era o principal motivo da discórdia do qual giraram interesses políticos e econômicos entre os grupos. Mas como pontuou Joaci Cunha, na época, era impensável dissociar o mercado da eletricidade das linhas e redes de áreas dos bondes. Por esse motivo, mesmo com a clara delimitação territorial desses serviços, os conflitos também envolviam os bondes.⁶⁵

A Light já atuava no Rio de Janeiro e aproveitou da sua organização e estrutura na expansão dos negócios em Salvador. No entanto, “não conseguiu montar, na Bahia, uma frente política e empresarial capaz de tornar efetivas as vantagens jurídicas e contratuais que possuía”.⁶⁶ Faltou ao Percival Farquhar costurar relações sólidas e, na falta disso, os seus negócios sofreram forte oposição em Salvador e das relações que o cercavam. Como comentou Joaci Cunha,⁶⁷ o sucesso econômico desse empreendimento dependia da desconstituição de privilégios legais em termos de distribuição de energia.

Esse processo só seria possível com uma sólida aliança com as forças políticas municipais e estaduais. Um dos principais motivos que justifica essa ausência de alianças foi o fato de Farquhar viver entre Nova York e Paris e pouco visitar os lugares que investia. Em Salvador, por exemplo, ele só esteve uma vez. De todos os diretores do grupo, apenas Emil Hayn residiu em na capital baiana, mas suas capacidades de articulações políticas eram muito frágeis e não conseguiu personificar o grupo Light.⁶⁸ Por outro lado, os irmãos Guinle, devido à aliança firmada com o bloco seabrista, controlaram os serviços públicos por quase duas décadas.⁶⁹

⁶⁴ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2018. p.183.

⁶⁵ Cada empresa tinha suas concessões definidas por linha-região da cidade, desde o século XX. Ver mais em: CUNHA, Joaci. *O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos*. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017, p.65-69.

⁶⁶ CUNHA, Joaci. *O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos*. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017, p. 59-69.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Cunha, J. de S. (2019). Reformas urbanas, política de saneamento, economia e interesses político-corporativos em salvador na república velha. *Cadernos do CEAS: Revista crítica De Humanidades*, (247), p. 376–380.

Em 1905, Hayn, engenheiro e diretor da Light and Power, apresentou uma petição às comissões de fazenda, justiça e obra, solicitando a concessão para assentar uma rede de linhas de bondes elétricos para passageiros e cargas, que ligasse a Cidade Baixa à alta. Foram considerados fatores como a incapacidade das linhas existentes de satisfazerem “as necessidades palpitantes dos habitantes”.⁷⁰ Esse argumento, apesar de parecer convincente, precisa ser analisado com cautela. De fato, o baixo número de bondes elétricos não parecia dar conta de atender de maneira satisfatória aos usuários e é possível perceber isso a partir das reclamações que eram feitas pelos passageiros. Havia, é evidente, um interesse em aumentar o número de transportes na cidade mas, antes disso, demandava-se a eficácia do funcionamento dos que já circulavam. E no que pese os interesses da companhia em expandir a malha viária na cidade, há de se considerar os interesses políticos e econômicos por trás, visto que uma rede de linha que ligasse a Cidade Alta à baixa traria mais lucros para a companhia e estreitaria relações políticas entre representantes das companhias e do poder público baiano.

Quanto ao seu deslocamento na cidade, a petição foi deferida. Foi dado destaque ao fato de Hayn ser uma figura conhecida na cidade e a Light ser reputada como uma exploradora da concessão pública, a que “melhor serve à população”.⁷¹ No próximo capítulo discutirei melhor a visão que os usuários tinham sobre os serviços prestados pela Carris Elétricos. De antemão, destaco que o argumento de funcionalidade e eficácia, apesar de muito repetido, era tendencioso e não necessariamente traduzia a experiência dos usuários.

Através do projeto de Resolução nº120, o Conselho Municipal concedeu a Emil Hayn “o uso e gozo, por espaço de sessenta anos (...) de uma rede de linhas de bondes elétricos, que construir por si ou por empresa que organizar, dentro ou fora do país, destinados ao transporte de passageiros e carga”.⁷² A nova concessão deveria partir da rua Nova das Princesas, passando pela ladeira da Misericórdia e, com ramal, seguiria pela encosta da ladeira da Montanha até chegar à Cruz do Pascoal com direção ao largo do Santo Antônio, onde chegaria ao seu fim. Um segundo ramal deveria passar pela Baixa dos Sapateiros, Nazaré, Caquende, Fonte Nova, Sangradouro, Brotas e Rio Vermelho. O terceiro e último teria de fazer o trajeto pelo largo de São Bento, Piedade, Politeama, Campo Grande, Campo Santo, Graça, Largo da Vitória e Farol da Barra.

O projeto de resolução tinha, ao todo, 11 artigos com normas e regras sobre a concessão feita. Em caso de não cumprimento em um período de dois meses após

⁷⁰ Capital (BA). Salvador, 17 de Jan. de 1905.

⁷¹ Capital (BA). Salvador, 17 de Jan. de 1905.

⁷² Ibidem.

apresentação dos “estudos definitivos” e da ausência de depósito do caução no valor de vinte contos de réis, a concessão perderia a validade. Em caso de assinatura do contrato e pagamento do caução realizado, o não cumprimento do contrato acarretaria o revestimento do valor pago “em benefício do município e sem direito a indenização de espécie alguma”.⁷³

Sobre as condições e benefícios, o segundo artigo apontava para os possíveis benefícios que Hayn e a sua empresa teriam. Dentre eles, a isenção de impostos municipais para todos os materiais importados do município e do país que fossem destinados para a construção das linhas e suas dependências; isenção de todo e qualquer imposto, inclusive o de condução de carga, pelos 20 anos seguintes; cessão gratuita dos terrenos de propriedade do município que fossem atravessados por qualquer uma das redes projetadas na quantidade necessária à construção do leito e dependências dos tramways; e a preferência para ramais e linhas que tivessem imediata ligação ou dependência com a rede construída.⁷⁴

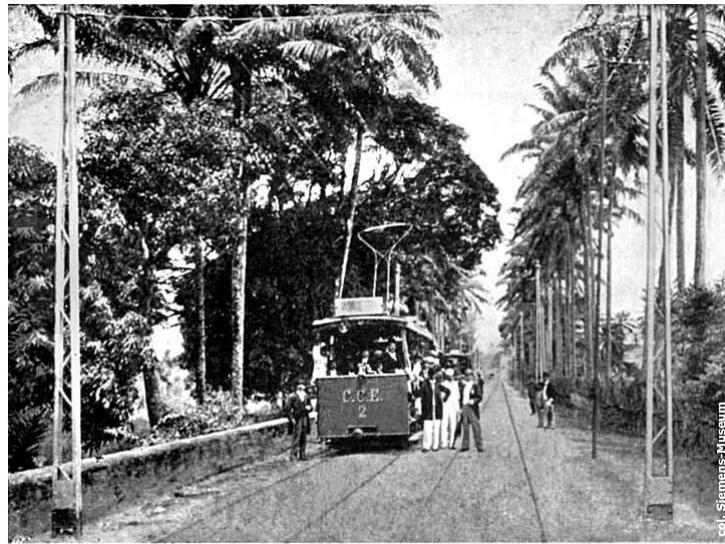
O artigo 3º referiu-se à garantia do direito de empregar a eletricidade como força motriz, o 4º definiu o tamanho da bitola da linha projetada. Os artigos 5º e 6º delimitaram o tempo de seis meses para apresentação dos estudos definitivos sobre os ramais e linhas a serem construídos e “outro tanto” para o início dos trabalhos, sendo o prazo máximo de dois cinco anos para a entrega de todos os ramais, com exceção para os ramais que ligariam a Cidade Baixa ao Rio Vermelho e o Rio Vermelho ao Campo Santo, que deveria cumprir o prazos máximo de dois anos para o término.

Como a troca de tração não aconteceu de forma simultânea em toda a cidade, as companhias costumavam enviar ofícios para o intendente do município sugerindo a suspensão temporária de algum outro tráfego ou linhas de bondes, que atrapalhasse ou dificultasse a execução do serviço. A Carris Elétricos, antes de iniciar os trabalhos, sugeriu a suspensão do tráfego dos bondes bagageiros de bitola larga para a execução da substituição das tração elétrica no Largo de São Pedro (Cidade Baixa), passando por ruas próximas da região, como a dr. Affonso de Carvalho.⁷⁵ Esse processo de substituição da tração para a tração elétrica exigiu, portanto, um repensar da cidade, de forma que não impactasse substancialmente a mobilidade (e os lucros das companhias) e para isso era necessário fazer negociações entre as companhias e o poder público.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ INTENDÊNCIA MUNICIPAL DE SALVADOR. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia [manuscrito], 27 abr. 1906. Salvador: Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), Fundo: Intendência, Série: Processos, Caixa 1.



Bahia, Roma — Bom Fim

Figura 14 – Bonde elétrico em circulação na Av. Bonfim (antiga Av. Dendezeiros) em 1897. A Siemens enviou 12 bondes deste tipo para Salvador. Fonte: Siemens-Museum, München.

De um lado, o grupo Light controlando a Eclairage (responsável pelo sistema de iluminação pública) e a Carris Elétricos, e do outro o grupo Guinle & Cia, unida à CLC e a Trilhos Centrais. A disputa era pelo controle e fornecimento da energia elétrica de Salvador e quase 60km de linhas de bondes “e quedas d’água com potencial hidráulico ainda inexplorado”.⁷⁶ “Apesar dos conflitos envolvendo o controle do mercado de eletricidade e o fornecimento dos bondes movidos à tração elétrica, a população não se mantinha à margem dessas disputas. Pelo contrário, percebia os acontecimentos e, de diferentes formas, posicionava-se diante deles, vivenciando e reagindo aos efeitos de um sistema ineficiente e excludente. Essa atuação será analisada no capítulo a seguir.

⁷⁶ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.184.

CAPÍTULO 2 - QUEIXAS, TENSÕES E O COTIDIANO NOS BONDES

“Um amigo de casa informava: O bonde pode andar até a velocidade de nove pontos. Mas, aí é uma disparada dos diabos. Ninguém aguenta. É capaz de saltar dos trilhos! E matar todo o mundo... ”⁷⁷
(Oswaldo de Andrade)

2.1. Nas ruas da cidade

“Senhores: a eletricidade é viva... Este sabonete cura tudo, até as cataratas no olho do sol e dores de dentes na boca da noite”.⁷⁸ Repetiu o vendedor, em alto e bom som, no entardecer das ruas do Comércio. “Respeitável público! Não há mais calos! Compre uma destas latinhas de pomada e os que tiverem imediatamente desaparecerão”.⁷⁹ Disse outro vendedor, mais um dos muitos que faziam da oratória, a ferramenta para vender de um tudo, inclusive o tal sabonete elétrico, composto pela mistura do óleo de peixe com “os mais finos extratos de flora” — que tinha a fama de curar de um tudo. Havia momentos em que um reclamista não podia esperar que o outro acabasse e tanto o vendedor de sabão quanto o da pomada faziam, ao mesmo tempo, firulas para vender as suas “drogas miraculosas”. Em meio a essa cena passa por um grupo de gaiatos uma “preta velha” carregando uma cesta e calçando um pesado sapato com meias grossas. Um deles grita “A Benção, vovó”. A velha, indignada, responde, “Chebê, Toucinho baixo! Dundado! Vá pedir à tua... tia!”.

As ruas de Salvador, no final do XIX e início do século XX, eram tomadas por um emaranhado de gente que, no vaivém constante do cotidiano, dava cor e ritmo à cidade. Operários retornavam das manufatura, negociantes seguiam para casa após longas jornadas, trabalhadores das obras caminhavam com embrulhos enrolados em jornais, enquanto ganhadores carregavam os produtos da colheita. Rapazes de voz rouca bradavam os números sorteados nos bilhetes de loteria, ao passo que outros apregoavam os jornais da tarde.⁸⁰ Lavadeiras voltavam com suas trouxas de roupas equilibradas na cabeça e crianças brincavam livremente pelas ruas, transformando os espaços urbanos em lugares de sociabilidade e

⁷⁷ ANDRADE, Oswald de. Um homem sem profissão. Memórias e confissões. Sob as ordens da mamãe. (Rio de Janeiro) Civilização brasileira 1971 — 2.a ed. Civilização Brasileira, 1976. p.35.

⁷⁸ As frases entre aspas a seguir, são da mesma fonte. Gazeta de Notícias. Salvador, 1912.

⁷⁹ Gazeta de Notícias. Salvador, 1912.

⁸⁰ Gazeta de Notícias. Salvador, 1912.

convivência.⁸¹ Tudo isso podia ser percebido por qualquer passante atento aos movimentos da cidade.

Na Cidade Baixa, especialmente nas imediações da zona portuária, a presença dos trabalhadores presença era ainda mais expressiva, evidenciando a diversidade de ocupações exercidas no cotidiano urbano. Ali, era possível encontrar carregadores, carpinteiros, pedreiros, pintores, funileiros e chapeleiros (atividades predominantemente masculinas), ao lado de ganhadeiras e vendedoras, ofícios marcados pela predominância feminina. “Além de circularem com tabuleiros, gamelas e cestas habilmente equilibradas sobre as cabeças, as ganhadeiras ocupavam ruas e praças da cidade destinadas ao mercado público e feiras livres, onde vendiam de quase tudo”.⁸² Essa variedade de funções refletia a dinâmica do trabalho atravessada por distinções de gênero e marcada pela intensa movimentação popular. Esses trabalhadores estavam por toda a cidade, das áreas residenciais aos locais de intensa movimentação, a exemplo do bairro do Comércio.⁸³



Figura 15 – O cotidiano em Salvador. Teatro São João da Bahia, Praça Castro Alves.

Fonte: Le musée départemental Albert-Kahn.

⁸¹ PESSOA, Alba Barbosa. Infância e Trabalho: Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus (1890-1920). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010. p. 162 - 164.

⁸² SOARES, Cecília Conceição Moreira. Mulheres Negras na Bahia no Século XX. Dissertação de Mestrado em História. Salvador: UFBA, 1994.

⁸³ Gazeta de Notícias. Salvador, 1912.



Figura 16 – Uma baiana d'Acarajé (vendedora de rosquinhas) posando com seu tabuleiro Bahia, Setembro, 1909. Fonte: Le musée départemental Albert-Kahn.

A primeira imagem acima nos transporta ao cotidiano de Salvador no início do século XX. Vê-se a Praça Castro Alves cortada por trilhos de bondes e pela fiação elétrica que começava a cobrir a cidade. Pessoas de diferentes classes sociais circulam livremente: um senhor bem trajado, de cartola e guarda-chuva na mão, caminha segurança a mão de uma criança, ao lado direito da imagem uma senhora (provavelmente trabalhadora) vestido longo e um cesto na cabeça, trabalhadores sob uma carroça carregada de mercadorias, alguns passageiros aguardando o próximos bonde nas proximidades dos trilhos. Na segunda imagem, vemos uma criança bem vestida ao lado de uma mulher com saias longas e os produtos equilibrados na cabeça, a serem vendidos. As fotografias acima mostram a convivência de uma Salvador em transformação, um espaço onde a vida pública acontece e o técnico e “moderno” se entrelaçava com o comum, dando cor e ritmo ao cotidiano.

Como afirmou Bruno Durôes,⁸⁴ o cotidiano de trabalho nas ruas de Salvador em finais do século XIX “eram permeados por resistências e lutas por espaços e lugares de labuta e, assim, iam ganhando e perdendo pontos de aglomeração, ganhando ou perdendo cantos da cidade”.⁸⁵ Nesses cantos, suas visões de mundo eram expressadas, as disputas e negociações ocorriam e as redes de parentesco eram consolidadas. Dito de outra forma, nos cantos constituíam-se redes sociais que auxiliavam na consolidação da tradição africana na Bahia. De um lado, o poder público representado pelos chefes de política e pela Câmara Municipal

⁸⁴ DURÃES, Bruno José Rodrigues. Trabalhadores de rua de Salvador: precários nos cantos do século XIX para os encantos e desencantos do século XXI. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2006, 230 f.

⁸⁵ O “canto”, citado pelo autor, é trabalhado de forma ampla e refere-se aos espaços que haviam concentração de diversas funções de trabalho, referente aos espaços citadinos em que os homens e mulheres costumavam realizar seus trabalhos. Em meio às ruas, mas concentrados nas esquinas movimentadas da cidade.

faziam uso de um complexo sistema organização e controle e, a partir de leis, punições, decretos e prisões, buscavam atender aos interesses de uma elite e, de outro lado, os trabalhadores em suas múltiplas funções (ganhadores, carregadores, vendedores ambulantes, quituteiras) que faziam do labor uma forma de sobreviver e resistir.⁸⁶

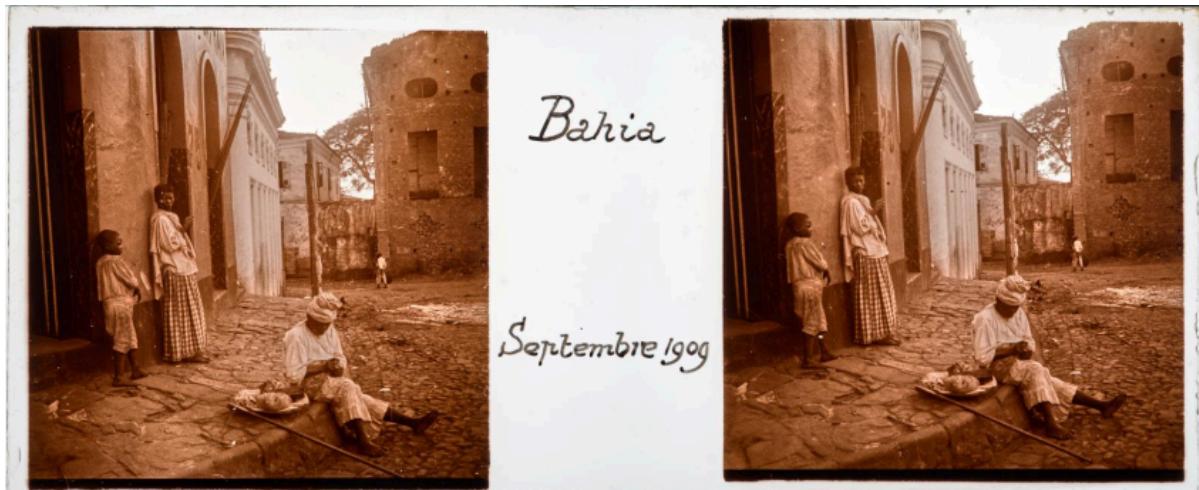


Figura 17 – Cena de rua em torno do Corredor da Vitória. Bahia, Setembro de 1909. Fonte: Le musée départemental Albert-Kahn.



Figura 18 – Vendedores ambulantes. Bahia. Fonte: Le musée départemental Albert-Kahn.

Quando os bondes elétricos foram inseridos no cotidiano de Salvador, os trilhos que cortavam as cidades davam palco para uma variedade de sujeitos: os que usavam as ruas para as múltiplas formas de trabalho, os passantes, os donos e donas de armazéns que ficaram à

⁸⁶ DURÃES, Bruno José Rodrigues. Trabalhadores de rua de Salvador: precários nos cantos do século XIX para os encantos e desencantos do século XXI. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2006, 230 f.

beira das ruas, moradores de rua, carroceiros e mais. Incidentes aconteciam quase cotidianamente. Em setembro de 1903, o *Correio do Brasil* noticiou o caso de um bonde da Linha Circular, que foi alvo de pedrada quando passava aos fundos de uma casa na rua Chile. O caso resultou na prisão do engraxate João Chrispiniano e José Pereira da Silva.⁸⁷ Acidentes, queixas e reclamações envolvendo bondes e a comunidade ao entorno (seja usuário ou transeunte) aconteciam com frequência, como veremos a seguir.

2.2. A cidade e os bondes

Por volta das 10 da manhã de 15 de junho de 1905, ao atravessar a rua da Calçada, um menor foi atropelado por um bonde e teve o nariz fraturado.⁸⁸ Em 27 de junho de 1908, um bonde foi de encontro a Manoel da Hora, enquanto limpava um veículo da empresa de carruagem que trabalhava. Teve esmagado um dos dedos da mão direita.⁸⁹ Nos primeiros anos de circulação dos bondes elétricos em Salvador, a convivência com esses veículos demandou especial atenção não apenas dos usuários, mas de parte da população, pois bastava estar circulando nas ruas para existir o risco de sofrer acidentes.⁹⁰ Sob a perspectiva da reordenação dos espaços urbanos, uma das consequências desse processo foi o desenvolvimento de uma nova sensibilidade, alimentada pelo avanço tecnológico e pela expansão do mercado internacional.⁹¹

Nas primeiras décadas do século XX, acidentes provocados por bondes elétricos eram publicados nas colunas dos principais jornais da cidade. A maioria não passava de ferimentos leves e era facilmente resolvida com curativos e cuidados em hospitais. Outros casos resultavam em maiores sequelas, podendo levar até à morte, como ocorreu com o português Domingos da Gama.⁹² Os acidentes aconteciam por diversos motivos: descuido do motorneiro ou dos usuários, desatenção dos pedestres, falha técnica ou mecânica, práticas arriscadas envolvendo, por exemplo, o pongar e despontar nos estribos dos veículos, entre outros. No entanto, é importante chamar a atenção para os acidentes como inseridos em um contexto de

⁸⁷ Correio do Brasil. Salvador, 12 de Set. de 1903.

⁸⁸ Gazeta do Povo. Salvador, 15 de Jun. de 1905.

⁸⁹ Gazeta do Povo. Salvador, 27 de Jun. de 1908.

⁹⁰ SANTOS, Dhyene Vieira dos. Motoristas e condutores de bondes em Manaus: sociabilidade, cultura associativa e greves (1899 - 1930). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

⁹¹ BRESCIANI, M. S. M. Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). Revista Brasileira de História, São Paulo, v.5, n.8/9, p.35-68.

⁹² O português foi atropelado por um bondes e em seguida, encaminhado para o hospital, onde veio à óbito. Ver mais em: Gazeta de Notícias: Sociedade Anonyma (BA) - 1912 a 1914.

transformações sociais, “em que a violência, as relações hierárquicas e as sensibilidades se imbricaram com as modificações da vida urbana”.⁹³

Todos estavam suscetíveis a sofrer acidentes, entre os relatos na imprensa, é possível encontrar casos envolvendo homens e mulheres de diferentes idades, crianças, animais e até acidentes provocados por colisão com casas, estabelecimentos comerciais ou outros veículos. Já no título da nota é possível saber o que ocorreu e qual o nível de gravidade. Geralmente eram publicados seguidos de uma ordem de informações: começava destacando o dia, horário e local do ocorrido, quem foi acidentado, o número do bonde e a linha a qual pertencia, o nome do motorneiro (quando se sabia), como ocorreu o acidente, as partes do corpo que foram contundidas, se teve um possível culpado e o que se sucedeu após a colisão — se foi levado para o hospital, se foi atendido no local e, em casos de tragédia, se resultou em óbito. Nem sempre o acidentado tinha o seu nome revelado, mas, quando pertencia a um ciclo de prestígio e reconhecimento social era comum destacar o nome, sobrenome e função. Se fosse criança, geralmente davam nota ao cargo do pai, como o caso do menor Aristóteles da Silva, de 6 anos de idade, que foi atropelado por um bonde e morto enquanto brincava na ladeira da Praça. Aristóteles era filho do artista tipográfico Nereu da Silva.⁹⁴

Por vezes, um mesmo acidente era citado em diferentes jornais e apresentava poucas variações nas descrições, chegando a dar mais ou menos detalhes envolvendo o ocorrido e as circunstâncias. Geralmente, as palavras escolhidas para o título funcionam como um resumo do que aconteceu e costumavam ter um caráter apelativo que ajudava nas vendas. Na edição de 2 de janeiro de 1906, o *Jornal de Notícias* publicou uma nota com o título “Ato heroico – morte”.⁹⁵ Era cerca de 6 horas da tarde quando um bonde da Linha Circular quase atropelou uma criança que encontrava-se em meio à rua, entretida com os anúncios estampados em frente ao teatro São João. O trabalhador Custódio Marques Evangelista atirou-se para salvar o menor. Atingiu o objetivo, mas seu “ato heróico”, infelizmente, levou-o à morte. O estribo do bonde arrastou a vítima no momento em que salvava a criança e o deixou sob as rodas do veículo. Custódio Evangelista recebeu os primeiros cuidados em uma farmácia próxima e no

⁹³ Ferreira, A. N. G.; Gomes, E. C. R.; Ramos, F. R. L.; Silva, J. C.; Teixeira, Karoline Viana; Moraes, K. S.; Chaves, R. S.; Ribeiro, R. A.; Brauna, J. D.; Almeida Neto, J. M. Acidentes de trânsito na Fortaleza do século XIX: os bondes de tração animal e a exigência de novas sensibilidades.. In: José Maria Almeida Neto; Daniel Alencar de Carvalho; Gilberto Gilvan Souza Oliveira; José Décio Braúna. (Org.). Em torno da narrativa. 1ed.Fortaleza: Expressão Gráfica, 2019, v. 1, p. 167-176.

⁹⁴ No velório do menor Aristóteles da Silva estiveram presentes figuras de prestígio da cidade, a exemplo de Cyrillo Gomes dos Santos, chefe de polícia e subdelegado do distrito da Sé. Ver em: Gazeta de Notícias, 14 de out. 1912.

⁹⁵ Jornal de Notícias. Salvador, 2 de Jan. de 1906.

caminho do Hospital Santa Izabel, veio a óbito.⁹⁶ Conforme testemunho dos passageiros, o motorneiro não teve culpa.⁹⁷

Acidentes provocados por bondes eram comuns e aconteciam por muitos motivos. A viagem nos estribos costumava dar o que falar e, à medida que os passageiros eram obrigados a disputá-los, os acidentes desse gênero aumentavam. Em Salvador, por ser uma cidade com muitas ruas estreitas, o risco era ainda maior.⁹⁸ Em São Paulo, apesar de o contrato assinado pela Light e pela Prefeitura tornar proibido viajar nos estribos e nas plataformas⁹⁹, os usuários transgrediram diariamente essas regras, a ponto da Light definir como “péssimo costume dos habitantes”.¹⁰⁰ Em nota no jornal *Capital* foi dito que “seria preciso que os bondes não tivessem estribos, nem plataformas, para que os passageiros não ocupassem uns e outras”.¹⁰¹

Em alguns casos, viajar nos estribos era uma opção, mesmo que houvesse assentos livres. Apesar do perigo, existia uma certa preferência por esse modo de viajar. Aos rapazes, o pongar e despongar alguns metros antes da parada passava pelo desejo de exibir valentia, classe e charme. Além de ser visto como uma habilidade a ser demonstrada, funcionava também como uma distração.¹⁰² No dia 26 de abril de 1906, por volta das 16 horas, o menor Oscar Manuel de Bonfim se divertia pongando nos bondes que passavam na rua Carlos Gomes. Em uma das pongas, caiu e esmagou o pé direito, sendo levado para a enfermaria do hospital Santa Isabel.¹⁰³

Por ser uma prática pulverizada, era comum os jornais publicarem, em suas colunas, reclamações referente ao uso dos estribos (figuras 19 e 20). Vezeiramente resultava em tensões, sobretudo na hora de cobrar a passagem desses usuários (chamados de “pingentes”). Sempre prontos para pular sem pagar, cabia ao condutor cautela para conduzir a situação. Muitos tinham de fazer acrobacias nos estribos para conseguir cobrar as passagens desses usuários.¹⁰⁴ Saltar ou subir nos carros em movimento e andar nos estribos eram atitudes que

⁹⁶ Custódio Marques Evangelista tinha 23 anos. Não encontrei informações sobre a sua profissão.

⁹⁷ Apesar das defesas, o motorneiro chegou a ser preso. Não encontrei mais informações a respeito do caso. Ver em: Jornal de Notícias. Salvador, 2 de Jan. de 1906.

⁹⁸ BRITO, Jonas. *O Quebra-Bondes: Política e protesto urbano na I República* (Salvador, 1926-1930). Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2023. 295f. p.76

⁹⁹ Citado por STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978, p. 183.

¹⁰⁰ SANTOS, João Marcelo. *Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização*. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.

¹⁰¹ Capital (BA). Salvador, 26 de Jan. de 1905.

¹⁰² Santiago, Cybèle Celestino; Cerqueira, Karina Matos de Araújo F. *Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador*. Bahia, EDUFBA, 2019.

¹⁰³ Jornal de Notícias. Salvador, 26 de Abr. de 1906.

¹⁰⁴ BRITO, Jonas. *O Quebra-Bondes: Política e protesto urbano na I República* (Salvador, 1926-1930). Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2023. 295f. p.77

colocavam em risco a vida de condutores e usuários. Em alguns casos, também resultaram em acidente, como ocorreu na tarde de 3 de janeiro de 1906, quando o bonde da Linha Circular passava no largo de Nazaré e o menor Izaias da Silva saltou com o veículo em movimento. No salto, se desequilibrou, caiu e fraturou o antebraço.¹⁰⁵ Ou da vez que a ganhadeira Maria Izabel da Conceição resolveu saltar de um bonde em meio à ladeira, escorregou, caiu e feriu o lado esquerdo da cabeça.¹⁰⁶ Nessa mesma seara de acidentes, em 27 de abril de 1909, um caso curioso aconteceu e foi relatado pelo chefe de tráfego, via ofício enviado ao diretor da Light: um passageiro caiu e foi atropelado pelo bonde, tendo a perna fraturada. O motivo do acidente foi após o usuário tentar assaltar o veículo da companhia.¹⁰⁷



Figura 19 – Bonde elétrico de número 210, na Praça Municipal, na Cidade Alta: Fonte: Allen Morrison

¹⁰⁵ Izaias foi encaminhado para o hospital Santa Izabel, recebeu o curativo necessário e foi encaminhado para casa. Ver em: Jornal de Notícias. Salvador, 3 de Jan. de 1906.

¹⁰⁶ Correio do Brasil. Salvador, 26 de Jun. de 1905.

¹⁰⁷ Salvador (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 27 abr. 1906. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.



Figura 20 – Bonde da CLC, número 134, na Rua Chile, na Cidade Alta. Fonte: Allen Morrison

Nas duas imagens acima podemos observar os “pingentes”. Percebe-se que a prática de viajar nos estribos era estritamente masculina. Isso nos leva a compreender mais a fundo a categoria de acidentes que ocorriam por descuido dos usuários. Nos bondes abertos o mínimo de desatenção poderia provocar um grave acidente, como aconteceu com Jayme Reis que, em uma viagem para a Calçada, caiu do veículo em movimento. De acordo com a *Gazeta de Notícias*, o indivíduo estava “bastante alcoolizado” e a queda provocou-lhe uma fratura no crânio, no pescoço e no rosto. Jayme Reis recebeu os primeiros curativos pelo médico da estação de Roma.¹⁰⁸

Condições naturais também podiam contribuir para o contexto em que acidentes ocorriam, ainda que não fossem, por si só, a causa direta dos eventos. Em períodos de verão intenso, por exemplo, os riscos de acidente aumentavam, devido a intensidade do sol que facilmente ofuscava a visão dos motorneiros. Já nos dias chuvosos, a visibilidade era reduzida e os bondes podiam perder a aderência aos trilhos. A exposição às condições climáticas eram inevitáveis aos veículos de laterais abertas. Alguns trabalhadores usavam capas de chuvas, mas a depender da intensidade da chuva, nem sempre era possível impedir que se molhassem.¹⁰⁹

¹⁰⁸ *Gazeta de Notícias*. Salvador, 7 de nov. de 1912.

¹⁰⁹ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2009.

Quando comparado a outros acidentes, os provocados por bondes tinham um caráter singular. O fato de ocorrer em meio às ruas, inevitavelmente chamava a atenção, culminando em sentimentos de revolta, reações violentas e, em alguns casos, protestos. De acordo com João Marcelo Santos:

Diferentemente de outros acidentes de trabalho que ocorriam no interior dos estabelecimentos fabris ou em outros espaços menos visíveis, o acidente de trânsito envolvendo os bondes elétricos se caracterizava pela exposição pública. Quando acarretava óbito, lesão grave ou a vítima era alguém de prestígio, imediatamente ganhava espaço nas colunas dos periódicos.¹¹⁰

Nem todos os acidentes que aconteciam em meio às ruas eram provocados por bondes. Nos jornais também encontrei casos de colisões causadas por veículos de ordem pública e particular. Em 10 de setembro de 1903, o *Correio do Brasil* publicou uma coluna repreendendo o “modo incorreto dos condutores de carros”.¹¹¹ Era por volta das 5 da tarde quando um veículo da segurança pública, ao passar pela Baixa dos Sapateiros, atropelou um homem, “deixando-o bastante contundido”. O *Correio do Brasil* chamou a atenção para a alta velocidade que o condutor dirigia. Carroças também provocavam acidentes, a exemplo do que ocorreu com Julio Crispim Alves, que foi atropelado por uma e sofreu ferimentos nas costas e na mão esquerda.¹¹² De toda forma, os de bondes eram os mais evidenciados nos periódicos, seja por ocorrer em maior quantidade, seja por provocar maior comoção. Na dissertação de Dhyene Vieira dos Santos sobre a sociabilidade, cultura associativa e mobilizações paredistas dos motoristas e condutores de bondes na cidade de Manaus, a historiadora reforça essa ideia ao afirmar que poucos acidentes foram tão noticiados quanto os de bondes.¹¹³

Os acidentes mais chocantes costumavam receber extensas descrições nos periódicos, sobretudo se as vítimas fossem crianças, idosos ou mulheres.¹¹⁴ Especialmente quando envolvia crianças, os motorneiros costumavam ficar em uma situação delicada. Muitos fugiam do local. Alvo de hostilidades, essa prática era comum e tinha como objetivo escapar da fúria de possíveis conhecidos ou familiares, de agressões ou linchamento, ou ainda da prisão, que

¹¹⁰ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.

¹¹¹ O carro era dirigido por um praça da cavalaria. Ver em: Correio do Brazil, 10 de set. de 1903.

¹¹² Correio do Brasil, 17 de mai. de 1905.

¹¹³ SANTOS, Dhyene Vieira dos. Motoristas e condutores de bondes em Manaus: sociabilidade, cultura associativa e greves (1899 - 1930). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

¹¹⁴ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.

poderia ser feita em flagrante, pela polícia. Certa vez, uma criança foi atropelada e morta por um bonde da Linha Circular. Diante da tragédia, o motorneiro fugiu.¹¹⁵ Nem sempre a fuga tinha relação direta com o nível de gravidade do acidente, a exemplo do que ocorreu com o motorneiro Jeronymo Fernandes que, ao fazer a curva na rua Visconde de Itaboray, tombou o bonde que dirigia. Apesar de ninguém ter se ferido, o motorneiro evadiu-se do local.¹¹⁶ Geralmente a fuga aumentava as suspeitas sobre o motorneiro e poderia funcionar como declaração da culpa. Pelo ofício que ocupavam, os motorneiros eram vistos como agentes imediatos da companhia. Quando ocorria acidente, se já apresentasse um histórico de queixas pelos usuários ou acumulasse algum tipo de desavença com fiscais ou inspetores, o acidente poderia ser a gota d'água para a demissão. Caso contrário, se o motorneiro não tivesse um histórico de reclamações ou fosse visto como alguém de confiança, a empresa costumava trocar o empregado de itinerário ou de função.¹¹⁷

As companhias de outros lugares do Brasil encaravam questões similares, sobretudo quando se tratava de acidentes. Em novembro de 1905, o *Correio Paulistano* destacou em suas páginas um acidente envolvendo uma criança. O ocorrido se deu por volta das 10 horas da manhã. O bonde, guiado pelo motorneiro Ernesto Rossi, ao atravessar a rua Florêncio de Abreu, deparou-se com algumas crianças que brincavam nos trilhos. O motorneiro deu sinal para as crianças, que conseguiram correr a tempo, mas uma delas, de três anos de idade, “desorientou-se no momento e foi alcançado pelo limpa-trilhos” ficando “sob as rodas do veículo”.¹¹⁸ Sob os gritos de protesto de passageiros e transeuntes que testemunharam o atropelo, o motorneiro parou o veículo e procurou justificar-se perante a multidão que o cercou, mas logo foi levado preso. Outra criança, de três anos também, foi esmagada por um bonde em 20 de setembro de 1907. De acordo com testemunhas, um grupo de menores brincava próximo aos trilhos, na rua Mem de Sá, em São Paulo, quando, ao ouvirem o barulho da buzina, correram às pressas. Salvatore Cocozza, ao tentar passar os trilhos, foi apanhado pelo bonde. Encaminhado para a casa dos pais, veio a óbito.¹¹⁹ O motorneiro trabalhava na Light havia cinco anos e foi descrito pelos usuários como um trabalhador de comportamento exemplar e alguém que não tinha a mínima culpa pelo acidente. Seis meses depois foi absolvido.¹²⁰

¹¹⁵ *Gazeta de Notícias*, 14 de out. 1912.

¹¹⁶ *Gazeta de Notícias*, 24 de set. 1912.

¹¹⁷ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.

¹¹⁸ *Correio Paulistano*, 19 de novembro de 1905.

¹¹⁹ A *Gazeta*, *Diário Popular* e *Correio Paulistano* na data de 20 de setembro de 1907.

¹²⁰ *Diário de São Paulo*, 21 de setembro 1907.

Com a introdução dos bondes elétricos na vida citadina, as ruas, que antes eram espaços em que as crianças pobres costumavam brincar, passaram a ser um lugar mais perigoso. Enquanto os filhos de famílias abastadas tinham a casa como um espaço de lazer, os filhos das famílias menos favorecidas exploravam as ruas a partir das suas múltiplas funções: trabalho, diversão e, em alguns casos, moradia. O fato é que a rua representava esse espaço de sociabilidade e era importante para o desenvolvimento das suas relações sociais. Em suma, a despreocupação com a ocorrência de acidentes, passou a conviver com o aumento de atropelos e mortes. Para Alba Barbosa Pessoa, práticas comuns feitas por menores, como correr atrás de bondes ou colocar sabão nos trilhos, ocasionavam derrapagens e atrasos nas viagens desses veículos. E a autora sugere que possamos perceber “esses atos como uma represália contra aquilo que estas crianças não poderiam usufruir”.¹²¹ O convite é para que pensemos o “estar nas ruas”, dos menores, para além da vadiagem e, sobretudo, como uma forma de reinventar e reapropriar o espaço que lhes foi diminuído a partir da reorganização urbana.

2.3. Os motorneiros: entre o estigma e o acúmulo de funções

Com a introdução dos bondes elétricos, uma outra mão-de-obra surgiu no cenário urbano. Unindo duas grandes descobertas do século XX, a eletricidade e a velocidade, é possível pensar que os condutores dos veículos elétricos dirigiam com certo sentimento de imponência. Quem afirmou isso foi João Marcelo Pereira dos Santos ao citar um acontecimento narrado por Machado de Assis. Quando viu um bonde elétrico trilhando a cidade do Rio de Janeiro pela primeira vez, observou a expressão do motorneiro e “sentiu-se nele a convicção de quem inventara não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade”.¹²² Em outra perspectiva, a imponência que os trabalhadores exalavam também passava pelo orgulho e dignidade de ter uma profissão. A eletricidade era uma invenção recente, que abria novas possibilidades de experienciar o mundo, mas não inventou o trabalho e a vida. Pelo contrário, foi inserida em uma sociedade funcional e precisou negociar com as tradições e experiências que já existiam. Trazendo novos elementos, mas em um jogo de ganhos e perdas.

¹²¹ PESSOA, Alba Barbosa. Infância e Trabalho: Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus (1890-1920). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010. p. 162 - 164.

¹²² SANTOS, João Marcelo Pereira dos. Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2009. p.86.

Por terem uma relação direta com os passageiros, ficavam suscetíveis a reclamações que iam desde a falta de troco até a má educação dos usuários. Por vezes, conflitos que emergiam no cotidiano dos bondes acabavam em brigas, a exemplo do que ocorreu em um dos bondes da Linha Circular. Era por volta das 8 da noite quando, ao voltar do Rio Vermelho, o motorneiro foi acusado de insultar os usuários e, com porte de um revólver, de agredir o passageiro Anolino de Mattos Filho.¹²³ Em 9 de outubro de 1909, em um conflito entre motorneiros de dois bondes, acabou sobrando para os passageiros. O ocorrido se deu em frente ao edifício da Associação Comercial, quando dois bondes se encontraram na curva da linha. Os motorneiros dos veículos discutiram, inicialmente sem consenso, sobre quem deveria recuar. Por fim, um deles cedeu a passagem. Os usuários protestaram contra a atitude do motorneiro que seguiu, pois o mesmo “se dispôs a pirraçar”. Dirigiu o veículo lentamente, atrasando, em muito, a viagem dos passageiros. O motorneiro, não satisfeito, parava a cada trecho para xingar e discutir com os passageiros.¹²⁴

Ao analisar acidentes por bondes que ocorreram em São Paulo nas primeiras décadas do XX, João Marcelo Santos constatou que o discurso da imprensa sobre os acidentes de trânsito contribuiu para cristalizar uma versão incriminatória dos trabalhadores dos bondes, recaindo sobre eles a responsabilidade. O despreparo, a imprudência ou o flerte com a velocidade eram argumentos utilizados para reforçar a retórica e atribuir culpa aos motorneiros. “No geral, os jornais não se preocuparam em investigar; lançaram mão de uma estrutura narrativa previamente construída, cuja regra era esgrimir uma retórica condenatória e antecipar a sentença, antes mesmo do inquérito”.¹²⁵ Como o culpado era definido a priori, recaía sob a polícia apenas a função de capturar e prender. Nesse sentido, a desqualificação pública promovida pela imprensa colaborou na elaboração de estigmas sobre os trabalhadores de bondes, tornando unilateral a visão sobre os envolvidos em acidentes de trânsito.

À luz dessa ideia, Dhyene Vieira dos Santos reforça que os motorneiros eram estigmatizados por situações que, na maior parte das vezes, não tinham culpa, visto que a eletricidade e a velocidade do transporte também eram novidade para eles. “Por mais que tivessem habilitados para dirigir o veículo, não podiam prever sujeitos nos caminhos dos trilhos ou falhas mecânicas dos bondes, não tendo culpa da condição material que se

¹²³ Gazeta de Notícias. Salvador, 10 de Fev. de 1913.

¹²⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 9 de Out. de 1909.

¹²⁵ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, 2010, p.122.

encontrava o instrumento de trabalho” e finalizou dizendo que “os motoristas e condutores estavam sujeitos aos acidentes de trabalho tanto quanto os passageiros”.¹²⁶

Ainda assim, o uso excessivo de velocidade era um problema que também resultava em colisões e acidentes. Como aconteceu com um menor que morreu após ser atropelado enquanto descia a ladeira da Praça. O condutor da Linha Circular foi acusado de dirigir em “vertiginosa carreira”.¹²⁷ Como previsto pelo artigo 3º do Regimento das Empresas de Ferro Carris Urbanos, criado em 1893, dirigir os bondes com excesso de velocidade era configurado infração e gerava multa para a companhia. O condutor da chapa nº 38 da Linha Circular foi visto descendo “em disparada” a rampa do Largo do Teatro” e a companhia foi multada pelo engenheiro fiscal.¹²⁸

No entanto, a questão com o uso da velocidade era mais abrangente e não dizia respeito apenas aos motorneiros de bondes. A *Gazeta de Notícias*, já havia chamado a atenção dos motoristas que dirigiam seus automóveis em alta velocidade: “se encontram um bonde, investem contra o que se lhes depara ao lado. Esbandalham-se diante dos postes fixos.” Outras vezes, abusam da velocidade e “desembestam no máximo da marcha, para cortar a frente de outros veículos”. Na coluna, o periódico sugeriu a criação de uma regulamentação para evitar novas vítimas e garantir a segurança dos que andavam pelas ruas da cidade.¹²⁹ Nessa perspectiva, é possível alargar o argumento de João Marcelo Santos e inserir a crítica que era feita à alta velocidade em uma dimensão mais ampla: em um primeiro plano, não tinha relação exclusivamente com o interesse de criminalizar os motorneiros — visto que, concretamente, era uma questão que gerava problemas no cotidiano da cidade, podendo resultar em acidentes. Em um segundo plano, a crítica ao excesso de velocidade era feita a todos os que tinham veículos ou, como definida pela *Gazeta* aos “automóveis corredores”,¹³⁰ sendo os motorneiros de bondes também impactados por outros veículos.

Em uma ocasião, a *Gazeta de Notícias* relatou um trágico acidente causado pelo atropelamento de um automóvel particular. Era por volta das 17 horas, quando, ao passar na calçada do Bonfim, um veículo em “carreira vertiginosa” apanhou e matou instantaneamente o jovem Alvaro Jayme Cardoso e Silva, de 16 anos de idade, que descia de um bonde da Light, em frente à casa do seu pai. Euclides, o motorista que atropelou Alvaro Jayme, não

¹²⁶ SANTOS, Dhyene Vieira dos. Motoristas e condutores de bondes em Manaus: sociabilidade, cultura associativa e greves (1899 - 1930). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

¹²⁷ *Gazeta de Notícias*, 14 de out. 1912.

¹²⁸ SALVADOR (BA). Intendência Municipal. Processos. Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Ofícios e requerimentos, 9 de set. 1903. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 2.

¹²⁹ *Gazeta de Notícias*, 6 de nov. 1912.

¹³⁰ *Gazeta de Notícias*, 6 de nov. 1912.

parou para prestar socorro e seguiu em alta velocidade até Itapagipe, onde abandonou o seu veículo. 24 horas após a tragédia, ainda não se sabia o paradeiro de Euclides.¹³¹ O caso provocou “indignação no ânimo público, dando lugar a grande aglomeração, na Calçada do Bonfim”.¹³² Esse exemplo reforça a ideia de que o uso excessivo da velocidade dizia respeito aos motorneiros de veículos de ordem pública — a exemplo dos bondes como transporte coletivo, e também aos motoristas de automóveis de ordem particular.

Mas no que diz respeito ao uso excessivo da velocidade por motoristas de bondes, é preciso, antes de incriminá-los, refletir sobre o acúmulo de funções e a pressão que os motorneiros sofriam, pois, a eles, não cabia apenas a responsabilidade de dirigir o veículo. Devia também observar o fluxo de veículos ao redor e garantir corretamente as paradas e arranques.¹³³ Era preciso, ainda, se atentar com os pedestres que circulavam nas ruas e cruzavam os trilhos e ter cuidado no trato com os passageiros. Todo transtorno que gerasse atraso causava irritação e, por vezes, atiçava a raiva dos passageiros. O ônus recaia sobre o motorneiro, visto que “atrasos no trajeto, rudeza com o público, indisciplina e acidentes eram punidos com multas”.¹³⁴

Registros sobre acidentes de bondes em Salvador existem desde que eles eram movidos à tração animal. Com a inserção dos bondes elétricos houve um aumento da quantidade e da gravidade desses acidentes, sobretudo porque os veículos passaram a obedecer a horários pré-determinados.¹³⁵ Logo, é possível afirmar que a alta velocidade também tinha relação com o controle sobre o tempo dos motorneiros e com a pressão que sofriam para cumprir com os horários estabelecidos pelas companhias.

Em 1903, a cidade de Salvador era percorrida por três linhas de bondes (figura 13). A Carris Elétricos, que ia do Comércio a Itapagipe. A Linha Circular, que ligava a praça da Constituição ao arrabalde da Barra, do plano inclinado ao Canela e Nazaré, e da Baixa dos Sapateiros a Soledade, com um ramal para o Rio Vermelho, e a trilha Centrais, da Barroquinha ao Rio Vermelho, com ramais para Soledade e Retiro. A linha que conectava o bairro do Comércio a Itapagipe era uma das mais movimentadas, por ligar o subúrbio ferroviário e fabril ao Comércio e seu porto, além de ser a região onde era localizado o templo

¹³¹ De acordo com o periódico, este mesmo motorista já tinha se envolvido com outro caso de acidente que gerou atropelo e morte de um menor.

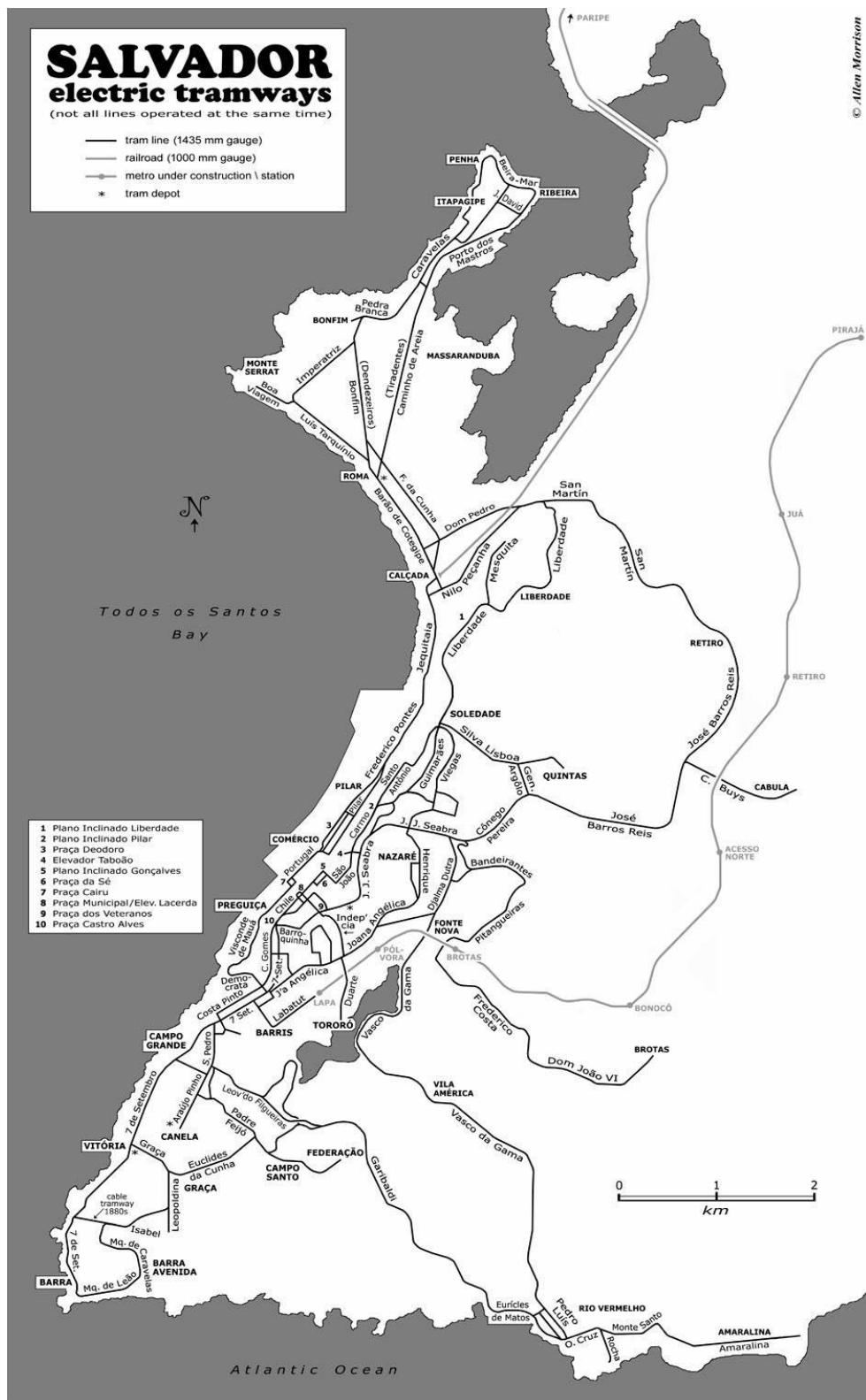
¹³² Gazeta de Notícias. Salvador, 27 de set. de 1912.

¹³³ SANTOS, Dhyene Vieira dos. Motoristas e condutores de bondes em Manaus: sociabilidade, cultura associativa e greves (1899 - 1930). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

¹³⁴ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.

¹³⁵ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019, p.146.

do Senhor do Bonfim, que recebia fiéis nas sextas-feiras e nas tradicionais festas que ocorriam — e ainda ocorrem — todo ano no mês de janeiro, atraindo um número ainda maior de devotos.¹³⁶



¹³⁶ Almanak do Estado da Bahia: Administrativo, Indicador e Noticioso (BA), 1903.

Figura 21 – Linhas de bondes elétricos de Salvador (nem todas as linhas operaram ao mesmo tempo).

Fonte: Allen Morrison.

Em 1909 a Linha Circular possuía um “número superior a 30 carros para o serviço de condução de passageiros aos ramais da Graça, Barra, Barris, Campo Santo, Rio Vermelho e Nazaré”.¹³⁷ Os horários eram aprovados pelo intendente municipal e somente pela manhã os bondes partiam em 40 intervalos de horários, fazendo o percurso do ramal da Graça, sendo 5:30 o horário que saia o primeiro veículo e 11:55, o último da manhã. Entre as 12:50 e às 00:00 saiam carros em 69 horários diferentes. Em períodos de pico os bondes chegavam a sair em um intervalos de 10 minutos. O ramal da Graça era o mais movimentado e lucrativo para a CLC, seguido do ramal do Rio de Nazaré que das 5:30 às 11:55 partiam bondes de 15 ou 30 minutos, em 24 horários distintos. Da tarde para a noite costumavam ter mais horários de trajetos, ainda no ramal da Nazaré eram 36 horários entre às 12:10 e 12:00.

O ramais da Barra e do Rio Vermelho vinham na sequência dos mais movimentados da Linha Circular, sendo, ao todo, 36 horários de partida, sendo 13 pela manhã e 23 entre a tarde e à noite. Diferente dos dois primeiros ramais citados, em que os bondes costumavam sair em intervalos menores de horários, na Barra e no Rio Vermelho eram mais espaçados, em uma média de 30 a 40 minutos entre uma partida e outra. No ramal do Campo Santos, os bondes saiam de 30 em 30 minutos, sendo o primeiro às 6 da manhã e o último às 18:30, tendo um total de 21 horários de partidas. O ramal menos lucrativo e com quantidade menor de veículos circulando era o dos Barris. Os carros saiam de uma em uma hora das 6 da manhã até às 11 da noite sendo, ao todo, 18 horários de partida. O ramal do Campo Santo, apesar de terem 21 horários ao todo e os bondes saírem de 30 em 30 minutos, o último parava de circular às 18:30 e não 23 ou 00:00, como nos demais ramais da linha.¹³⁸

Os horários, como visto, eram definidos à priori e o motorneiro precisava seguir, sob risco de penalidades em casos de atrasos. Na dissertação de Wanderlane Barros, é contado o caso de um acidente provocado pela colisão entre dois bondes. Na investigação sobre os possíveis motivos do choque foi destacado a pressa de um dos motorneiros, que estava atrasado em cinco minutos e “na ânsia por cumprir o horário determinado, prosseguiu seu itinerário sem aguardar a chegada do outro bonde”.¹³⁹ Nessa perspectiva, é possível refletir sobre as condições de trabalho a que esses trabalhadores estavam inseridos. A necessidade de

¹³⁷ Almanak Laemmert : Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ), 1909.

¹³⁸ Almanak Laemmert : Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ), 1909.

¹³⁹ BARROS, Wanderlene de Freitas Souza. Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. p.100-102.

cumprimento dos horários e a pressão gerada em torno disso levavam os condutores a dirigirem de forma imprudente ou irregular.

Dialogando com as pesquisas de João Marcelo Santos e Dhyene Vieira dos Santos, à luz da realidade da imprensa baiana, encontrei alguns casos onde o periódico demarcou a impossibilidade de atribuir culpa aos empregados, como no caso do acidente envolvendo a queda de um usuário, com o veículo em movimento.¹⁴⁰ Em outro caso, a *Gazeta de Notícias* publicou uma nota sobre uma colisão entre um bonde da Linha Circular e uma carroça, por volta das 16:30, próximo à praça do Rio Branco. A carroça estava carregada de barras de ferro e, no choque, o animal ficou bastante ferido. De acordo com o periódico, o motorneiro “esforçou-se para travar o carro, que não obedeceu ao freio”.¹⁴¹ Outra vez, por volta das 14:30 de um sábado, cinco crianças quase foram atropeladas por um bonde, ao atravessarem a rua Dr. Seabra. A *Gazeta de Notícias* disse que a “rapidez” e “prontidão” com que o motorneiro agiu, fez o veículo recuar e evitou a tragédia.¹⁴² Em muitos casos, os jornais relatavam o que aconteceu e nem sempre tomavam partido de quem foi o culpado. Em outros, podiam citar quem foi o possível responsável, podendo recair a culpa sobre não apenas ao motorneiro, mas aos usuários ou até mesmo à falha mecânica (como já citado).

Em acidentes comunicados via ofício para as companhias também encontrei situações onde, após a descrição do acidente, o chefe de tráfego teceu comentários que apontavam para a ausência de culpa do motorneiro. A exemplo do caso de atropelo de um usuário que ao tentar pular de um bonde em movimento, caiu e fraturou a perna. “Não cabe a menor culpa ao motorneiro Caetano Esmeraldo dos Santos”, escreveu o chefe de tráfego, responsabilizando o usuário pelo acidente.¹⁴³ Até mesmo em acidentes fatais encontrei comentários de defesa ao motorneiro, a exemplo da morte do homem que esmolava e, ao tentar atravessar a rua, foi colhido e morto por um bonde. O testemunho de quem presenciou o acidente serviu como justificativa para atestar a ausência de culpa do motorneiro.¹⁴⁴ Em resumo, esses exemplos apontam para uma experiência mais diversa a respeito dos registros sobre os acidentes de bondes e permite alargar a compreensão acerca da criação de estigmas sobre os motorneiros envolvidos em acidentes.

¹⁴⁰ *Gazeta de Notícias*. Salvador, 7 de nov. 1912.

¹⁴¹ *Gazeta de Notícias*. Salvador, 13 de fev. de 1913.

¹⁴² *Gazeta de Notícias*. Salvador, 16 de dez. 1912.

¹⁴³ Salvador (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 27 abr. 1909. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

¹⁴⁴ Salvador (BA). Intendência Municipal. Processo sobre acidente envolvendo o carro nº 16 da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 27 abr. 1909. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

2.4. Conflitos em tornos dos cupons de passagens

No cotidiano, outra questão que gerava confusão eram os cupons de passagens. Para o condutor costumava ser tenso o momento de registro dos pagamentos. Na edição de 9 de junho de 1908, a *Gazeta do Povo* publicou o caso de uma senhora que deu ao condutor uma nota de mil réis para que cobrasse a sua passagem. No momento de descer do bonde, a senhora solicitou ao caixeiros o seu troco. “Só no escritório”, foi a resposta. Mas o escritório da companhia Circular ficava localizado no bairro da Sé. “Quer dizer que a passageira devia voltar até lá para receber um troco de mil réis!”, exclamou a *Gazeta do Povo*, dizendo ainda que não era a primeira vez que se registrava “desaforos desse calão”.¹⁴⁵ A nota não deixa claro os motivos pelos quais o caixeiros reagiu dessa forma. Seria falta de dinheiro no caixa? Seria um valor demais alto para a cobrança de apenas uma passagem? Os motivos podem ter sido vários, mas o que chamo atenção é para o cotidiano de desentendimentos nos bondes. Nesse caso, em específico, envolvendo a questão com as passagens.

Em julho de 1908, Antônio Carneiro da Rocha, intendente municipal, determinou a subdivisão da passagem na Companhia Carris Elétricos em seção de 100 réis (figura 22). Em uma mesma linha seriam utilizados quatro diferentes tipos de cupons. Cada um equivaleria a um trecho específico da viagem, tendo o seu valor alterado dependendo do local que o passageiro desejasse ir. Da Cidade ao Canto da Cruz, do Canto da Cruz à estação de Roma, de Roma à estação do Bonfim e da estação do Bonfim à igreja da Penha, os cupons valeriam 100 réis. Da cidade à estação de Roma, de Roma à Igreja da Penha ou do Cano da Cruz ao Bonfim, os cupons passariam a valer 200 réis. Da Cidade do Bonfim ou do Canto da Cruz à Penha, os cupons valeriam 400 réis e a Linha Inteira custariam 400 réis.¹⁴⁶ Com essa alteração, recaiu sobre os condutores mais uma responsabilidade: marcar nos cupons a seção em que o bilhete foi tomado. As consequências dessa alteração provocaram conflitos entre os usuários dos bondes e os funcionários das companhias. Em agosto de 1908, um condutor da Trilhos Centrais deixou de dar dois cupons para um passageiro. No momento em que este foi fazer a baldeação para outro veículo, o condutor fez uma nova cobrança. O passageiro recusou pagar novamente e isso foi suficiente para que o condutor lhe dirigisse uma série de impropérios.¹⁴⁷

¹⁴⁵ *Gazeta do Povo*. Salvador, 9 de Jun. de 1908.

¹⁴⁶ *Gazeta do Povo*. Salvador, 4 de Jul. de 1908.

¹⁴⁷ *Gazeta do Povo*. Salvador, 3 de Ago. de 1908.



Figura 22 – Um bilhete da Companhia Carris Elétricos, de propriedade da Siemens & Halske. Fonte: Fonte: Allen Morrison.

Os testes de transição para o uso de cupom eram tensos devido a resistência dos passageiros em aceitar ou preservar os bilhetes.¹⁴⁸ Uma estratégia utilizada pela Light de Manaus para controlar o faturamento dos transportes foi a prática do sorteio. O bilhete utilizado pelo usuário naquela viagem concorreria a um sorteio ao final do mês, com o prêmio sendo um valor em espécie.¹⁴⁹ Além de ser uma forma de monitorar a entrada e saída de dinheiro, foi uma estratégia para incutir nos usuários a cultura da preservação do bilhete. Em Salvador, a Light também tinha a prática de sortear bilhetes dos usuários e o resultado era divulgado nos jornais da cidade. Em 6 de agosto de 1909, foi publicada uma nota no *Jornal de Notícias*, em nome da companhia, avisando publicamente que, a partir daquele dia, dois prêmios mensais no valor de 100 réis seriam concedidos aos usuários. O primeiro sorteado seria o cupom de 100 réis e o segundo o portador do cupom de 200 réis.¹⁵⁰

¹⁴⁸ Revista do Brasil, 30 de nov. de 1909.

¹⁴⁹ BARROS, Wanderlene de Freitas Souza. Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. p.55-58.

¹⁵⁰ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Ago. de 1909.

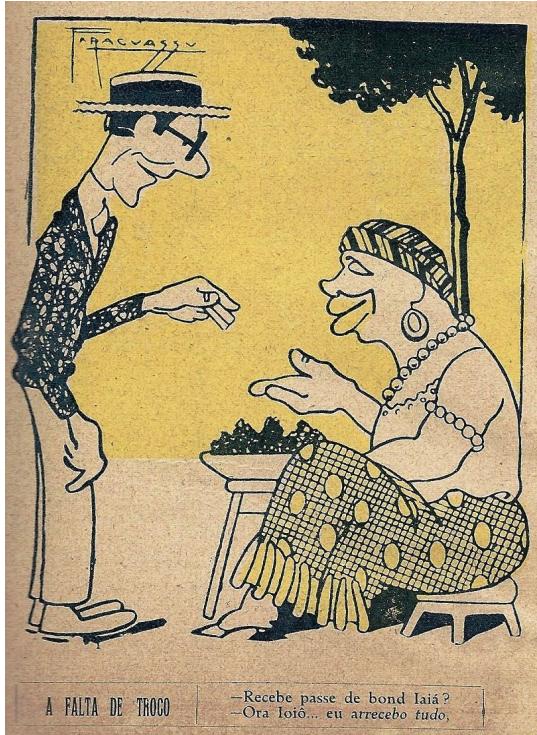


Figura 23 – A falta de troco. Reproduzido por: A Luva. Concedida e editada por Severo José dos Anjos. Circulou em Salvador entre 1925 e 1932.

A relação dos usuários com os bilhetes não ficava restritas apenas aos bondes. Por vezes, serviam como moedas de compra ou troca entre diferentes sujeitos sociais. A charge acima é um exemplo que pode ser analisada a partir de alguns elementos. A começar pelo visual, são duas pessoas bem diferentes. De um lado, um homem elegante, trajado com roupa que remete à urbanidade (a exemplo do chapéu de palinha) e do outro, uma baiana vendedora, exalando elegância com os seus adereços, sentada com os seus produtos à venda, enquanto troca com o rapaz. No elemento textual, o homem questiona se a vendedora, nomeada de Iaiá, aceita passe de bonde como forma de pagamento. A vendedora diz aceitar. O curioso é que essa charge evidencia as relações de classe, raça e gênero, onde o homem, na tentativa de se desfazer do bilhete do bonde, sugere que o pagamento seja feito não em dinheiro, mas com a passagem do veículo. Uma proposta dessas só poderia ser feita a alguém que estivesse em situação de dependência, com escolhas restritas, em virtude de uma presumível pobreza, o que sugere subalternidade. Assim, os bilhetes de bondes podem ser pensados em sua circulação no universo para além dos veículos de transporte, servindo como elementos para analisar a Salvador do início do século XX.

2.5. As principais queixas dos usuários

No dia-a-dia os problemas com os bondes dificultavam a prometida mobilidade dos cidadãos pela cidade. Quando os transportes circulavam com tração animal, uma das reclamações girava em torno das viagens que atrasavam e comprometiam o tempo dos usuários. Outras vezes, quando os bondes quebravam, as viagens não completavam o percurso previsto, fazendo com que os passageiros perdessem o dinheiro da passagem. Por consequência, eram forçados a caminhar por longos trechos para completar o percurso. Foi o que aconteceu no dia 2 de maio de 1900, quando o condutor que fazia o percurso do Campo Grande à Mariquita, parou o bonde no meio do caminho. Após minutos de espera, os passageiros foram informados que a locomotiva estava desarranjada e tinham de esperar até que fosse consertada. Dos minutos, passaram quase duas horas de relógio no aguardo. Alguns, cansados da demora, decidiram ir embora e completaram o destino a pé.¹⁵¹

No dia-a-dia, os fiscais da intendência costumavam estar atentos a tudo que acontecia e qualquer irregularidade (ou suspeita) era motivo para punição. Situações de atrasos, grosseria com os usuários, indisciplina e acidentes podiam ser punidos com multa. Quando a administração tinha conhecimento da denúncia de um fiscal, a punição sob o empregado que a cometeu era certa. Como disse João Marcelo Santos: “os fiscais eram os olhos da companhia nas ruas”.¹⁵² Encontrei uma situação em que a Light and Power foi multada em 100 mil réis pela Intendência Municipal devido os motoristas “não trafegarem os seus carros até o Largo da Conceição da Praia”.¹⁵³ Essa situação sugere um descumprimento no contrato de concessão de transportes urbanos. A Companhia entrou com recurso contra a penalidade. No parecer emitido, a comissão decidiu pela manutenção da multa, com o argumento de que o ato era legítimo e que não havia fundamentos suficientes para a anulação da penalidade. O processo ilustra o papel fiscalizador do Conselho Municipal e aponta para as tensões entre o poder público e as companhias de bondes.¹⁵⁴

A circulação dos bondes tinha conexão direta com as condições concretas da cidade. Se uma rua estivesse com problemas, se a iluminação fosse inadequada, se os trilhos passassem por uma região frágil a nível infra-estrutural, tudo isso poderia gerar inconstância na circulação dos bondes e, em casos mais graves, levar à suspensão do tráfego. Em 6 de abril

¹⁵¹ Diário de Notícias. Salvador, 2 de Mai. de 1900.

¹⁵² SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 113, 2010.

¹⁵³ SALVADOR (BA). Conselho Municipal. Ofício e parecer sobre multa à Bahia Tramway Light and Power Company, 22 jun. 1910. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

¹⁵⁴ SALVADOR (BA). Conselho Municipal. Ofício e parecer sobre multa à Bahia Tramway Light and Power Company, 22 jun. 1910. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

de 1906, o *Jornal de Notícias* publicou uma nota afirmando que os bondes da companhia Carris Elétricos deixaram de ir ao Elevador Lacerda devido a um incêndio que havia ocorrido no mês anterior:

“Ora, se essa interrupção é motivada pelo receio de que as paredes do prédio incendiado desabem, é triste notícia-lo; pois, em bem da vida dos transeuntes, já elas deveriam ter sido demolidas, e não se conservarem assim há dez dias (...) Sabemos que o sr. dr. Victorio Falcão, intendente municipal, já deu algumas providências sobre o caso, mas, estas não tiveram execução ainda, de modo que num dos pontos mais concorridos do bairro do Comércio está a aquele montão de ruínas a reclamar uma remoção, que não pode demorar, não só em bem da saúde pública, como também pelos prejuízos que está causando às casas de negócio vizinhas”¹⁵⁵

A demanda era que a casa fosse demolida, para preservar a vida dos cidadãos que circulavam diariamente pela região e também para que os bondes pudessem voltar a circular normalmente pela rua. É evidente, portanto, que qualquer instabilidade que ocorresse na cidade poderia comprometer o tráfego viário na cidade. Muitas mudanças eram implementadas no intuito de facilitar a locomoção e dar peso à narrativa de “progresso” que parte significativa das lideranças políticas levava adiante. No cotidiano, no entanto, os problemas se amontoavam e não era difícil encontrar reclamações sobre impasses urbanos que dificultavam a circulação dos transportes pela cidade.

Na virada do XIX para o XX, as mudanças eram perceptíveis e, sobretudo, a chegada da eletricidade e dos bondes chamava a atenção para a urgência de uma cidade que investisse em condições infra-estruturais para o melhor proveito dessas tecnologias oferecidas em serviços fornecidos por empresas privadas, concessionárias do poder público. A cidade carecia de mais modificações para que o poder público a abrisse ao propagandeado progresso representado pelo transporte de bonde, alargando e calçando ruas, saneando os logradouros.¹⁵⁶ Enquanto as modificações necessárias para o trânsito operacional dos bondes não eram feitas, a população lidava com o ônus de circular em carris sem adequada infra-estrutura. Os atrasos ou situações que impediam os veículos de seguir a viagem perpassavam por essas questões infra-estruturais e qualquer empecilho facilmente virava um grande transtorno aos passageiros.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Abr. de 1906.

¹⁵⁶ Gazeta do Povo. Salvador, 27 de Jun. de 1908.

¹⁵⁷ BARROS, Wanderlene de Freitas Souza. Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

No dia 8 de julho de 1908, a *Gazeta do Povo* publicou uma nota com o título “O serviço da Carris Elétricos”, listando uma série de problemas que a companhia precisava resolver.¹⁵⁸ As críticas repetiam problemas antigos: o material rodante, os carros, o conforto, a iluminação e as comodidades ruins e que não atendiam a demanda do público. Tudo isso dava lugar a frequentes atrasos das partidas dos bondes e constantes paradas no meio das viagens que consumiam tempo nunca calculado pelo poder público que aprovou o seu horário”.¹⁵⁹ As reclamações estampadas nos jornais apontavam não somente para o interesse em atender as demandas do público da cidade, mas também passava pelo desejo de vender mais jornais através da exposição de problemas e acidentes. Para o *Gazeta do Povo*, o anseio era que a Carris Elétricos melhorasse o serviço prestado. De certa forma, uma expectativa da população usuária dos bondes da companhia.¹⁶⁰

Em 14 de julho de 1908, o serviço da Carris Elétricos foi mais uma vez criticado, dessa vez o motivo foi a demora nas viagens. Na manhã da terça-feira de 14 de julho, as viagens que iam de Itapagipe ao Elevador Lacerda estavam durando cerca de hora e meia. Os usuários do transporte pediam pelo fim dos atrasos nas viagens.¹⁶¹ Com o acúmulo de reclamações, a *Gazeta do Povo* publicou uma nota acusando a Carris Elétricos de agir com falta de vontade diante do “clamor público”. O desinteresse em ouvir e atender às demandas dos usuários foi pontuada como o motivo de as reclamações sobre os serviços viários da companhia persistirem, como pontuou a *Gazeta do Povo*: “não quis ouvi-los e por isso a grita dos prejudicados continua tão intensa quanto é mal o serviço que oferece a viação da companhia, o mais irregular e inconveniente possível”.¹⁶²

A Carris Elétricos era responsável pelos trechos que levavam os passageiros do Comércio à península de Itapagipe. Essa região tinha uma grande quantidade de moradores e era composta majoritariamente por trabalhadores. Problemas com as viagens, portanto, impactavam diretamente no atraso da chegada em seus respectivos locais de trabalho e no retorno para casa. Em uma das semanas faltou energia elétrica nas primeiras horas da manhã, justamente as de maior pico de usuários. Esse problema tinha se tornado habitual, de tal modo que era comum as viagens extrapolarem o tempo máximo de percurso. Em tom de denúncia, a

¹⁵⁸ *Gazeta do Povo*. Salvador, 8 de Jul. de 1908.

¹⁵⁹ *Gazeta do Povo*. Salvador, 8 de Jul. de 1908.

¹⁶⁰ *Gazeta do Povo*. Salvador, 8 de Jul. de 1908.

¹⁶¹ Viagens sem empecilhos costumavam durar menos de uma hora. Ver em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 14 de Jul. de 1908.

¹⁶² *Gazeta do Povo*. Salvador, 16 de Jul. de 1908.

Gazeta do Povo, uma das maiores críticas da companhia, disse ser raro uma viagem para Itapagipe acontecer em menos de uma hora e meia.¹⁶³

As insatisfações dos usuários não eram restritas a uma companhia de bonde em particular. A Linha Circular também era criticada por “servir mal” e a Trilhos Centrais, acusada de “seguir o mesmo caminho”.¹⁶⁴ Por vezes, as queixas apareciam com tons de ironia, como publicado no *Diário de Notícias*: “ao sair de casa para tomar o bonde deve um cidadão encomendar-se ao seu anjo da guarda e ao santo de sua devoção pedindo-lhe uma boa dose de paciência e proteção no caso de um desastre”.¹⁶⁵ Os passageiros reclamavam que os primeiros bondes do dia que saiam da Fonte Nova em direção ao Rio Vermelho atrasavam, causando prejuízos para os que precisavam da condução para chegar ao centro da cidade. O atraso de bondes era uma das reclamações mais comum.

Outro problema que afetava o cotidiano dos usuários tinha a ver com decisões arbitrárias por parte das companhias e/ou trabalhadores dos bondes. As críticas podiam ser feitas pelo público que costumava prestigiar peças de teatro na cidade. O retorno para casa era, quase sempre, um problema. Era por volta das 23 horas de 5 de maio de 1905 quando, após espetáculo no teatro São João, os espectadores foram em direção à Barroquinha para pegar o bonde. Ao chegar, souberam que o veículo só partia depois que aparecesse o público que se encontrava no espetáculo que acontecia na Politeama. Após a espera de quase uma hora, o grupo pressionou o chefe da estação a “cumprir o seu dever, mandando seguir o bonde”.¹⁶⁶ Perplexo com o sucedido, questionaram: “não seria mais razoável que, desde quando são dois espetáculos, dois fossem os bondes à espera dos espectadores?”¹⁶⁷ Possivelmente, essa decisão tinha a ver com o número reduzido da frota no horário da noite e com a má vontade da empresa em servir ao público.

As casas teatrais eram bastante frequentadas, sobretudo a partir do final do século XIX, quando o processo de urbanização tornou-se mais intenso e apresentou novos hábitos urbanos nessas regiões. Os dois principais teatros da cidade ficavam localizados nas freguesias da Sé e de São Pedro. O sistema de iluminação a gás, instalado na cidade desde a década de 1860, facilitou o acesso de espectadores em horários cada vez mais tarde. Moradores de regiões mais distantes, como a Barra e o Rio Vermelho, compareciam aos

¹⁶³ Possivelmente, a afirmação tinha um tom de exagero, sobretudo pelo jornal ser bastante crítico à companhia e não expor com a mesma veemência os problemas de outras empresas de viação. Ver em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 16 de Jul. de 1908.

¹⁶⁴ *Correio do Brazil: Orgão Democrata* (BA). Salvador, 5 de Mai. de 1905.

¹⁶⁵ *Diário de Notícias*. Salvador, 2 de Mai. de 1900.

¹⁶⁶ *Correio do Brazil: Orgão Democrata* (BA). Salvador, 5 de Mai. de 1905.

¹⁶⁷ *Correio do Brazil: Orgão Democrata* (BA). Salvador, 5 de Mai. de 1905.

teatros utilizando dos serviços de bondes à tração animal, que atuavam na capital desde 1870. O serviço, porém, apresentava sérios problemas, fazendo com que o atraso e descumprimento dos horários estivessem entre as principais críticas dos usuários. Segundo Daniel Rebouças, muitos espetáculos denunciavam problemas cotidianos da cidade e, através de trechos de óperas e alegorias satíricas, voltavam-se contra a municipalidade. Para o autor, o teatro de humor funcionava como forma de intervir na organização da República no Brasil.¹⁶⁸ Os criadores do espetáculo *O Meio do Mundo*, por exemplo, denunciavam o comércio ilegal de bilhetes de bonde, a falta de qualidade dos serviços de burros e, ainda, os problemas envolvendo a iluminação pública à gás da cidade.¹⁶⁹

No processo de implementação dos trilhos para a circulação dos bondes, é interessante observar o cotidiano em movimento e a necessidade de negociar com hábitos cultivados nas práticas populares. No período de São João, festa bastante popular no Nordeste, era comum os moradores colocarem fogueiras na frente de suas casas e, entre familiares e amigos, celebrarem essa data festiva. No dia 22 de junho de 1908, a *Gazeta do Povo* publicou uma nota, a pedido da companhia Linha Circular, avisando aos cidadãos para não colocarem fogueiras ao longo dos trilhos “a fim de facilitar o tráfego de seus carros nas noites de 23 e 24”.¹⁷⁰ Na nota destacou que, se cumprido a recomendação, o benefício seria do próprio público, visto que nesses referidos dias, o serviço do tráfego se prolongaria até às 3 horas da madrugada. É interessante observar, no entanto, que no dia-a-dia a relação dos bondes com a comunidade era permeada por negociações e, com frequência, hábitos costumeiros eram percebidos como empecilhos para o desenvolvimento da cidade.

Exemplo disso foi a mobilização dos moradores do Rio Vermelho, que demandaram à companhia Linha Circular a abertura de um novo ramal. A proposta de construção tinha como objetivo resolver as dificuldades no transporte de passageiros na região e assegurar a efetividade do serviço prestado. Apesar de estar no processo final de construção, a companhia atendeu à reivindicação dos moradores e abriu, mas sugeriu que os moradores relevassem qualquer irregularidade que viessem a ocorrer, dado o período de chuvas. Esse tipo de prática, evidentemente, não barrava o surgimento de problemas que colocassem em risco a vida dos trabalhadores de bonde e da população. A abertura de uma nova linha de ramal costumava ser feita sob tensão. Era preciso tempo para que a população que circulava na região se

¹⁶⁸ CARVALHO, Daniel Rebouças. A liberdade em cena: teatro, humor e racismo no templo da abolição e além (Salvador, Bahia, 1884-1906). Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2021, 220 f.

¹⁶⁹ Ibidem, p.143.

¹⁷⁰ Gazeta do Povo. Salvador, 22 de Jun. de 1908.

acostumasse com o trânsito de veículos sobre trilhos. Logo após a implantação, os riscos de ocorrer algum problema com a eletricidade ou com os trilhos eram comuns, podendo resultar em acidentes. Como aconteceu na segunda-feira do dia 11 de maio de 1908 com o menor Joaquim, morador do distrito de Santo Antônio, que foi apanhado por um bonde enquanto brincava e teve a perna esquerda quebrada.¹⁷¹

Nos períodos festivos os bondes desempenhavam um importante papel na locomoção dos usuários. Uma festividade que os jornais cobriam anualmente era a festa da Boa Viagem. No ano de 1907 só a Carris Elétricos conduziu cerca de 10 mil passageiros para celebrar o evento.¹⁷² Se em dias comuns, problemas com o transporte viário eram frequentes, em contexto de festividades, com o aumento da demanda, as reclamações se amontoavam. No carnaval de 1906, por exemplo, as partidas de bondes na rua Chile e na praça do Teatro ficaram suspensas pela tarde e o tráfego foi redimensionado para o alto de São Bento.¹⁷³ Essa prática de modificar o tráfego comum dos bondes era comum nessas ocasiões, sobretudo em áreas de intensa circulação de pessoas. Outra festa que costumava ser servida pelo transporte viário era a do Bonfim.¹⁷⁴ Já nos festejos do 2 de julho de 1908 a energia faltou em muitos momentos, atrasando as viagens em cerca de duas horas. Problemas com a eletricidade, inclusive, eram outra ocorrência comum no cotidiano dos bondes. Ainda no 2 de julho de 1908, apenas nos pontos do Elevador, do Plano do Pilar e da Cruz do Cosme aguardavam cerca de mil pessoas.¹⁷⁵ A Carris Elétricos foi acusada de fornecer carros em número insuficiente, deixando de atender com satisfação a alta demanda de passageiros.

As queixas sobre o cotidiano nos bondes não paravam por aí. Algumas, tinham a ver com as condições perigosas em que os veículos se encontravam. Havia bondes que não estavam devidamente isolados. Nos dias de chuva, com o aumento da umidade, era comum os passageiros levarem choques ao simples toque em qualquer peça metálica. Em 6 de fevereiro de 1905, uma faísca saltou de um bonde e atingiu um poste, derrubando-o no chão. A ignição dessa faísca ocorreu devido ao encontro de duas correntes contrárias no interior do veículo. “Se em vez do poste, vem ao bonde, quantas vítimas teria feito?”,¹⁷⁶ questionou o cidadão que estava no veículo. Incêndios por curtos-circuitos não eram poucos. Quando aconteciam, os

¹⁷¹ Gazeta do Povo. Salvador, 11 de Mai. de 1908.

¹⁷² Jornal de Notícias. Salvador, 2 de Jan. de 1908.

¹⁷³ Jornal de Notícias. Salvador, 24 de Fev. de 1906.

¹⁷⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Jul. de 1908.

¹⁷⁵ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Jul. de 1908.

¹⁷⁶ Bahia. Salvador, 6 de Fev. de 1905.

passageiros costumavam entrar em desespero, chegando até abandonar o carro, receando o risco que corriam.¹⁷⁷

Outro problema bastante comum era o descarrilamento. Durante cerca de dois meses, os passageiros que utilizavam os bondes da Linha Circular reclamavam dos incômodos provocados por esse fato. A *Gazeta do Povo* fez uma nota recomendando à gerência da companhia verificar as causas do constante descarrilamento que desencaminhava os bondes dos trilhos.¹⁷⁸ Santiago e Cerqueira, ao analisarem relatórios anuais dos presidentes da província da Bahia durante a segunda metade do século XIX, observarem repetidos comentários sobre a topografia acentuada de Salvador, que dificultava a circulação de pessoas e mercadorias. Essas irregularidades eram percebidas a partir de terrenos desiguais e ladeiras “intransitáveis”. Ladeiras muito acentuadas eram lugares em que os bondes podiam facilmente descarrilar ao descer. Em Salvador, a descida da rua São João de Cima e a da ladeira da Soledade eram trechos que demandavam maior atenção do motorneiro.¹⁷⁹ Nas subidas, com poucas exceções, os bondes elétricos suportavam ladeiras com pendência máxima de 10%.¹⁸⁰ Batidas em postes ou casas, colisões com outros automóveis e atropelos eram registrados frequentemente. Em 13 de julho de 1908, ao passar pela rua São Pedro, um cabo da Linha Circular arrebentou-se, deixando o tráfego parado.¹⁸¹

A suspensão do tráfego também se configurava como uma das reclamações dos usuários. Quando ocorria, dificilmente os passageiros sabiam os reais motivos e essa falta de explicações dava brecha para instalar o caos e a desinformação. Por vezes, alguns trechos ficavam mais de um dia sem funcionar, gerando problemas para os que faziam uso diário. Ao acessar processos e relatórios das companhias e cruzar com informações publicadas em alguns jornais é possível sugerir que os motivos para a suspensão do tráfego costumava estar ligado ao fornecimento da eletricidade e podia ter como gênese do problema a falha técnica e/ou humana ou algo envolvendo a questão hidráulica, como em 14 de março de 1906 que, por conta da falta de água para alimentação das caldeiras, o trânsito no ramal do Rio

¹⁷⁷ BRITO, Jonas. *O Quebra-Bondes: Política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930)*. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2023. 295f. p.68

¹⁷⁸ *Gazeta do Povo*. Salvador, 9 de Jul. de 1908.

¹⁷⁹ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019. p.43

¹⁸⁰ VASCONCELOS, Antônio. *Sobre carris*. Lisboa: Media XXI/Formal Press, 2010. (Coleção Comunicação, Media e Indústrias Criativas).

¹⁸¹ *Gazeta do Povo*. Salvador, 13 de Jul. de 1908.

Vermelho ficou suspenso desde a primeira viagem do dia citado e voltou a funcionar no dia 24 de abril do mesmo ano, ou seja, mais de um mês depois.¹⁸²

Em 5 de janeiro de 1905, a Carris também enfrentou uma série de irregularidades com os bondes. Um dos veículos da companhia ficou parado em frente à Usina de Roma por quase uma hora. A partir das 23:30 os problemas se intensificaram, a ponto de toda a locomoção de veículos da companhia ficar suspensa. De acordo com os empregados da estação, a irregularidade se deu devido a escassez de água para resfriar as caldeiras.¹⁸³ A interrupção de máquinas motoras da Usina de Roma também prejudicou o serviço de iluminação em alguns pontos da cidade, tendo sido o Largo da Lapinha o mais prejudicado, devido à suspensão.¹⁸⁴

Em alguma situações, a falha técnica se alinhava com a falha humana, como o ofício enviado pela Companhia Linha Circular que apontou para problemas técnicos enfrentados na linha de bondes da Barra. Ao constatar avarias na Usina da Preguiça, o engenheiro fiscal da companhia optou por desmontar parte da estrutura das turbinas no foco de sanar os defeitos. Após as tentativas de reparo, o serviço seguia defeituoso, o que levou à suspensão parcial da operação e comprometeu o funcionamento da linha.¹⁸⁵

Problemas envolvendo a interrupção do serviço elétrico eram comuns e aconteciam não somente com os bondes, mas também com os ascensores e planos inclinados. Dentre os motivos também estava a falta no fornecimento de água para o serviço hidráulico do ascensor.¹⁸⁶ Em outros casos, podia ter relação com questões técnicas, como no dia 9 de fevereiro de 1903 que por volta das 8 da noite, uma junta do encanamento hidráulico do Elevador Lacerda começou a produzir escapamento e o serviço foi interrompido para os reparos necessários. No dia seguinte, pela manhã o ascensor estava funcionando regularmente.¹⁸⁷ Diferente desse caso, nem sempre quando algum problema técnico era resolvido com agilidade. Dependendo da gravidade do problema, demorava mais de um dia sem funcionar, causando transtorno entre os usuários.¹⁸⁸ Em 24 de fevereiro de 1906 o serviço do plano inclinado do Gonçales ficou suspenso por dois dias devido ao rompimento de três

¹⁸² Salvador (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 14 mar. 1906; 24 abr. 1906. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

¹⁸³ Em períodos de maré cheia a tração de água salgada para refrigeração das caldeiras era mais difícil de ser realizada.

¹⁸⁴ Capital (BA). Salvador, 7 de Jan. de 1905.

¹⁸⁵ Salvador (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 18 mai. 1906. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

¹⁸⁶ SALVADOR (BA). Intendência Municipal. Processos. Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Ofícios e requerimento, 8 de abr. 1901. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 2.

¹⁸⁷ SALVADOR (BA). Intendência Municipal. Processos. Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Ofícios e requerimentos, 9 de fev. 1903., Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 2.

¹⁸⁸ Salvador (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 25 out. 1906. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 2.

dentes do rodante da transmissão da engrenagem do tambor.¹⁸⁹ Geralmente, essas ocorrências eram comunicadas formalmente, via ofício, pela direção da(s) companhia(s) ao Intendente Municipal, contendo a especificação do causador da interrupção, onde ocorreu e com informes referente à solução da questão. Quando demorava mais de um dia para ser resolvido, outro ofício era enviado, trazendo atualizações sobre o caso.

A interrupção do serviço elétrico também podia ter relação com a problemas que surgiam nas usinas, como em 26 de novembro de 1906 que a Carris Elétricos informou que, devido desarranjo em uma das máquinas, o serviço de eletricidade ficou interrompido das 4 da tarde deste dia até a manhã seguinte do próximo, quando voltou a funcionar normalmente. Em 2 de dezembro do mesmo ano, por conta do desarranjo do motor da usina do canela, o serviço elétrico da Barra e do Rio Vermelho ficou interrompido.¹⁹⁰

Outra reclamação comum que costumeiramente aparecia entre as reclamações dos usuários era a superlotação. Quando um bonde estava cheio, o espaço para o deslocamento no interior do veículo praticamente deixava de existir. Em condições normais, o número de usuários a ser transportado de uma única vez variava a depender do tamanho do carro. Existiam bondes para uma lotação total de 9, 16, 20, 27, 33, 43, 50, 55 e 100 pessoas. No entanto, algumas fontes revelam que determinados tipos de bondes que chegavam a circular com cerca de 170 passageiros, quando a capacidade máxima do veículo deveria ser 100.¹⁹¹ Sobretudo em horários de pico, era comum isso acontecer. Sendo assim, é evidente que a circulação de veículos sob essas condições colocava em risco a vida de passageiros e trabalhadores das companhias.

Em 9 de julho de 1908, um bonde da Carris Elétricos fez uma viagem cheia de percalços. O veículo, em defeitos, arrastou-se até a estação de Roma, onde seria feita a substituição. Ao chegar no local, os passageiros ficaram no aguardo de um novo bonde. Após longa espera, outro veículo apareceu e levou os passageiros “numa marcha de caranguejo até os seus destinos”.¹⁹² O bonde estava lotado. “Ora, isso não pode continuar e a Carris deve se empenhar para que o seu serviço melhore”, reclamou a *Gazeta do Povo*. “Nós não o queremos bom, seja ao menos sofrível e teremos meio caminho andado”. Finalizou sugerindo que “A Carris volte a ser o que era — uma empresa capaz de bem servir o nosso público”.¹⁹³

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ Ibidem.

¹⁹¹ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019. p.43

¹⁹² *Gazeta do Povo*. Salvador, 9 de Jul. de 1908.

¹⁹³ *Gazeta do Povo*. Salvador, 9 de Jul. de 1908.

Outra vez, um bonde seguia em estado de lotação tão grande “que nem se podia transpirar”. Um homem levantou para descer e enquanto apanhava os seus embrulhos, o motorneiro parou o veículo. Como ninguém desceu, o bonde seguiu. O passageiro, então, foi perguntar ao motorneiro “o motivo da precipitação”. O condutor respondeu: “porque não se sabe como servir aos senhores; quando vai devagar fala-se, quando vai depressa grita-se”.¹⁹⁴ Enquanto discutiam, o bonde passou do ponto do homem. E o condutor só parou novamente porque os passageiros intervieram, reclamando a parada. Esse é mais um exemplo que evidencia os conflitos nos bondes. Para Marcelo Santos, a lotação era um mecanismo que a companhia utilizava para garantir a produtividade em alta.¹⁹⁵ Observando por outra perspectiva, Negro e Brito sugerem que “o excesso de lotação fornecia a chance para a quebra das hierarquias e suas regras espaciais de primeira e segundas classes, renovando as tensões”.¹⁹⁶

Quando os bondes estavam cheios, mas a lotação não era em excesso, era possível encontrar diálogos que evidenciam as possibilidades de interações em um cotidiano de adversidades. A exemplo do que ocorreu em 28 de junho de 1905, quando, havendo somente um lugar entre duas senhoras “gordíssimas”, entra um homem “também enorme” e para em frente ao lugar. Arrumando as saias, uma das senhoras pergunta: “não tem assento?”. O homem, impaciente, responde: “sim, minha senhora, isso tenho (...) mas não sei onde hei de meter”.¹⁹⁷ Em meio a um cotidiano perverso, os usuários, por vezes, tentavam descontrair e levavam o caos no bom humor.

Os veículos abertos tinham maior capacidade de lotar, devido à existência de estribos ao longo do seu comprimento.¹⁹⁸ Em ladeiras, os riscos de acidentes aumentavam, devido ao peso. Em uma terça-feira de carnaval, um popular que ia em direção a Nazaré, pegou um bonde que “gemia sob o peso de cem passageiros que não soltavam”. Ao chegar no terminal da linha, o motorneiro não pôde virar os bancos devido o elevado número de passageiros que enchia o veículo. Sendo assim, o bonde voltou para a cidade trazendo todos os passageiros de costas. Um outro passageiro comentou, em tom de ironia “eis o símbolo do nosso progresso social (...) Aqui tudo anda de adiante para trás (...) Viva a pândega”.¹⁹⁹ Esses episódios

¹⁹⁴ Gazeta de Notícias. Salvador, 5 de Abr. de 1913.

¹⁹⁵ SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.

¹⁹⁶ NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra Bondes e a Revolução de 30. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, 2020, p.585.

¹⁹⁷ Correio do Brazil: Orgão Democrata (BA). Salvador, 28 de Jun. de 1905.

¹⁹⁸ SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019. p.49

¹⁹⁹ Gazeta de Notícias. Salvador, 5 de Fev. de 1913.

evidenciavam a contraditória realidade que a ideologia do progresso material não admitia e demonstravam as percepções dos usuários de bondes sobre os problemas cotidianos com o transporte viário (ainda que filtradas pela reportagem dos jornais diários). Em uma nota publicada pela *Gazeta do Povo*, a noção de progresso apresentava facetas adicionais:

“O século da eletricidade leva-nos depressa da admiração ao assombro, de sorte que um passo que ontem era agigantado hoje é excedido por outro que mais digno se tornou desse qualitativo. Quer isso dizer por dedução que no particular das aplicações da eletricidade à viação e qualquer outra indústria, onde é utilizada essa força, não é permitido parar, imobilizar-se, contentar-se com as primeiras vantagens, com as primeiras conquista sobre a rotina, sob pena de quem o fizer ir ficando para trás e não dar de si mais do que um atestado de fraqueza, da incúria ou incapacidade.”²⁰⁰

De um lado, o progresso aparecia como algo que provocava admiração e inveja, representado pela ideia de um passo adiante no “caminho dos melhoramentos”, sinal de modernidade e superioridade técnica. Era uma força mobilizadora, capaz de inspirar projetos e justificar investimentos. Por outro lado, esse mesmo progresso podia se tornar obsoleto, deixando “corresponder às exigências da evolução”, evidenciando a sua própria precariedade diante da velocidade das transformações. Nesse sentido, a própria ideia de progresso carrega em si uma contradição fundamental: ao mesmo tempo em que prometia um futuro melhor, exigia uma constante superação, provocando uma sensação de permanente insuficiência. A modernização não era, portanto, uma linha reta de conquistas sucessivas, mas um processo desigual e, por vezes, excludente.

2.6. Desvendando o facciosismo da imprensa

Nos principais periódicos da cidade as companhias que prestavam o serviço viário ora eram criticadas, ora elogiadas. A população usuária do transporte — composta majoritariamente por trabalhadores — pontuava constantemente os problemas e propunha soluções de melhoria. De maneira geral, os usuários estavam bastante insatisfeitos com as companhias e o ruim serviço que era prestado. As reclamações, como visto acima, passavam pela críticas à precariedade dos bondes, denúncias de má conservação, irregularidade nos horários, abusos no preço das passagens, acidentes com variados níveis de gravidade, entre

²⁰⁰ *Gazeta do Povo*. Salvador, 8 de Jul. de 1908.

outros problemas — já explorados ao longo deste capítulo. A leitura crítica dos periódicos me permitiu compreender o cotidiano dos sujeitos que faziam uso dos serviços de bondes e elaboravam formas de pontuar suas insatisfações diante do descaso de empresas privadas que, aliadas ao poder público local, forneciam transportes custosos e ruins.

Apesar da imprensa ser uma importante documentação, é válido compreender que os redatores tinham seus posicionamentos políticos e quase sempre era a linha que o respectivo jornal seguia. Como pontuou Filho,²⁰¹ a história da imprensa da Bahia está diretamente ligada à história da política baiana. Prova disso são as notas com viés político que sempre eram publicadas nos jornais, em meio às demais informações. A *Gazeta do Povo*, por exemplo, foi criada em 1905 e atuou como “órgão situacionista da imprensa, servindo ao mesmo tempo como veículo partidário e como órgão oficial”²⁰², até 1915, quando foi substituído pelo *Diário Oficial* do estado e perdeu o lugar de órgão oficial. A primeira década do século XX ficou marcada pela ascensão da corrente política liderada por J. J. Seabra. Os seabristas (como eram chamados) eram aliados de Luis Viana, que atuou como governador entre 1896 e 1900 e esses grupos ocupavam posições na *Gazeta do Povo*. Entre 1905 e 1907, Xavier Marques foi um dos redatores da *Gazeta do Povo* e consolidou a sua entrada na política a partir da nomeação ao grupo de correligionários do governo de Seabra.

Esse era um jornal que costumava publicar bastante sobre o cotidiano nos bondes. Durante a investigação, porém, notei que nem todas as companhias eram alvo de críticas pela *Gazeta do Povo*. E diferente do que essa informação possa induzir, nenhuma empresa de bondes atuava com perfeição e sem ser criticada pelos usuários. Notei, então, que a *Gazeta do Povo* não só pontuava as questões que a comunidade levantava sobre os problemas nos bondes da Carris Elétricos, mas atacava de forma recorrente a companhia acusando-a, por vezes, de fornecer serviços “irregulares e inconvenientes”.²⁰³ Como já visto, a Carris Elétricos era uma companhia muito criticada pelos usuários. No entanto, percebendo as relações de conflitos e interesses, é possível notar um tom diferente que a *Gazeta do Povo* usava quando criticava a Carris. Essa relação conflituosa era alimentada pelos dois lados. Em outubro de 1909, a Light, publicou uma nota chamando a *Gazeta do Povo* de “agitador social”, que cumpria o papel de promover conflitos entre usuários e a empresa.²⁰⁴

²⁰¹ CARVALHO FILHO, Aloísio de. Jornalismo na Bahia: 1875-1960. In: TAVARES, L. G. Pontes (org.). Apontamentos para a História da imprensa na Bahia. 2. ed. Salvador: Academia de Letras da Bahia, 2008.

²⁰² SEPÚLVEDA, Cecília de Alencar Serra e. O Progresso, a cidade e as letras: o intelectual e a transição do século XIX para o XX em Salvador da Bahia. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, BA, 2018. 305f.

²⁰³ *Gazeta do Povo*. Salvador, 16 de Jul. de 1908; 6 de out. de 1909.

²⁰⁴ *Jornal de Notícias*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

O *Diário de Notícias* e o *Jornal de Notícias* surgiram no final do século XIX e são jornais conhecidos como independentes e sem vinculação à líder ou partido político. Essa, ao menos, era a ideia reforçada pelos seus membros. Na análise feita por Daniel Rebouças, há um enfrentamento a essa dimensão de imparcialidade e desinteresse com a política partidária. Referindo-se, em específico, ao *Jornal de Notícias* (liderado por Aloísio de Carvalho), o pesquisador trabalhou com a ideia de que os seus textos se tornaram um importante espaço de intervenção para o intelectual baiano, que se via tomado pelo sentimento de desilusão e insatisfação pelo regime republicano.²⁰⁵ Aloísio de Carvalho manteve fortes relações políticas com José Joaquim Seabra, um dos mais destacados políticos baianos da Primeira República. Daniel Rebouças evidenciou como a série “Cantando e Rindo” esteve intimamente conectada às disputas políticas no período de ascensão de Seabra, participando e intervindo, à sua maneira, nos acontecimentos desse momento”.²⁰⁶

Aloísio Pereira de Carvalho passou a trabalhar no *Jornal de Notícias* em 1886, a convite do seu cunhado, Carlos Moraes. Inicialmente, produzia pequenas reportagens e mais tarde, em 1894, passou a cobrir fatos policiais e julgamentos com Cosme de Farias. Três anos depois, em 1887, começou a assinar os seus textos como Lulu Parola — pseudônimo adotado para assinar a coluna “Cantando e Rindo” publicada no jornal. Em 1890, com o falecimento do seu cunhado, criou uma sociedade com os irmãos e passou a comandar o *Jornal de Notícias*, sendo o responsável por responder à direção da folha.²⁰⁷ A partir das publicações reforçava, de um lado, as críticas aos vícios do regime e de outro apostava na mudança política que deveria vir de fora dos circuitos políticos da época do Império. Tanto em episódios anteriores quanto nos posteriores à ascensão ao cargo de governador do estado da Bahia, o *Jornal de Notícias* esteve envolvido e ajudou o político a conquistar seu espaço na Bahia a partir das crônicas e outros textos.²⁰⁸ O *Jornal de Notícias* era simpático à Linha Circular²⁰⁹ e, curiosamente, o diretor da Linha Circular era o Júlio Brandão, um candidato seabrista, que anos à frente ocupou o cargo de intendente municipal e contava com o apoio de Aloísio de Carvalho (diretor do *Jornal de Notícias*).²¹⁰

²⁰⁵ CARVALHO, Daniel Rebouças. As crônicas de Lulu Parola na Bahia: Desilusão republicana e engajamento político em Aloísio de Carvalho (1891-1916). Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2013, p.51-66.

²⁰⁶ CARVALHO, Daniel Rebouças. As crônicas de Lulu Parola na Bahia, p. p.56-68.

²⁰⁷ Ibidem, p.12-13.

²⁰⁸ Ibidem, p.66.

²⁰⁹ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.184.

²¹⁰ REBOUÇAS, Daniel. As crônicas de Lulu Parola na Bahia, p.107.

Diferente dos já citados, um periódico que parecia ter boas relações com o grupo Light era a *Revista do Brasil*. Como já mencionado anteriormente, nos primeiros anos do século XX, os serviços de bonde por tração elétrica entre o bairro do Comércio e a Ribeira, na Península de Itapagipe, estavam sob responsabilidade da Companhia Light and Power, que atendia “o maior arrabalde da cidade de Salvador”. Essa linha se destacava pelo grande fluxo de passageiros em seu trajeto diário e a atuação da empresa era frequentemente comentada pela imprensa local. A *Revista do Brasil* costumava ressaltar a eficiência dos serviços e a figura de seu diretor, o engenheiro Emil Hayn.²¹¹ As menções ao Hayn iam além de suas qualidades técnicas: era descrito como “competente engenheiro eletricista, coração bondosíssimo, distinto amigo da grande família baiana”, revelando o apreço pessoal e simbólico atribuído a ele por parte da revista. Em momentos festivos, esportivos ou de grande mobilização, os elogios aos serviços prestados pela companhia voltaram-se para a sua gestão frente à Light.²¹²



Figura 24 – Fotografia de Emil Hayn. Reproduzido por: Revista do Brasil (BA), 1907

Por ocasião do aniversário do diretor da companhia, a *Revista do Brasil* destinou uma página inteira para felicitações. No texto, foi chamado de “querido amigo” e recebeu mais elogios, seguidos dos “parabéns cordiais”.²¹³ As felicitações de aniversário e a homenagem também se estenderam à sua família com “respeitosas saudações, com votos de perenes

²¹¹ Revista do Brasil, 24 de dez. de 1908.

²¹² Revista do Brasil, 24 de dez. de 1907.

²¹³ Revista do Brasil, 31 de ago. de 1908.

“felicidades”.²¹⁴ Dias após o seu aniversário, a *Revista do Brasil* dedicou, mais uma vez, uma página inteira para tecer mais elogios ao diretor da companhia: “nossa retratado (...) é um homem ativo, empreendedor e enérgico, dotado de esclarecida inteligência e grandes qualidades administrativas, postas em evidência no elevado cargo de diretor-gerente da Carris Elétricos”.²¹⁵ Como visto, não apenas o trabalho de Hayn era pautado, mas havia uma louvação à sua pessoa, para além do cargo em que ocupava. Certamente, esses elogios também tinham relação com os interesses políticos e econômicos e apontavam para as alianças que eram criadas com as elites locais.

A Gazeta de Notícias,²¹⁶ em nota para se referir aos serviços de bondes prestados pela Light durante as festas do Bonfim elogiou a “admirável regularidade, fartura de veículos, horários rigorosamente executados e firmeza absoluta de energia”, apontando, ainda, para a inexistência de reclamações dos usuários sobre o serviço prestado. Na mesma nota, afirmou que a companhia era “sempre muito perseguida pelas administrações municipais”. Apesar do tom elogioso ao desempenho da companhia, é importante estar atento ao possível tendencionismo das informações. No entanto, chamo atenção aqui para o destaque que o jornal deu à “perseguição” que a companhia vinha sofrendo. Provavelmente tinha conexão com a ideia já apresentada de que o grupo canadense teve dificuldades de firmar relações com os políticos locais, além de ser uma forma de demonstrar apoio ao grupo.

²¹⁴ Ibidem.

²¹⁵ Nesse contexto, a Carris Elétricos já era propriedade da Light em Power. Ver em: Revista do Brasil, 31 de ago. de 1908.

²¹⁶ Gazeta de Notícias, 21 de jan. de 1913.

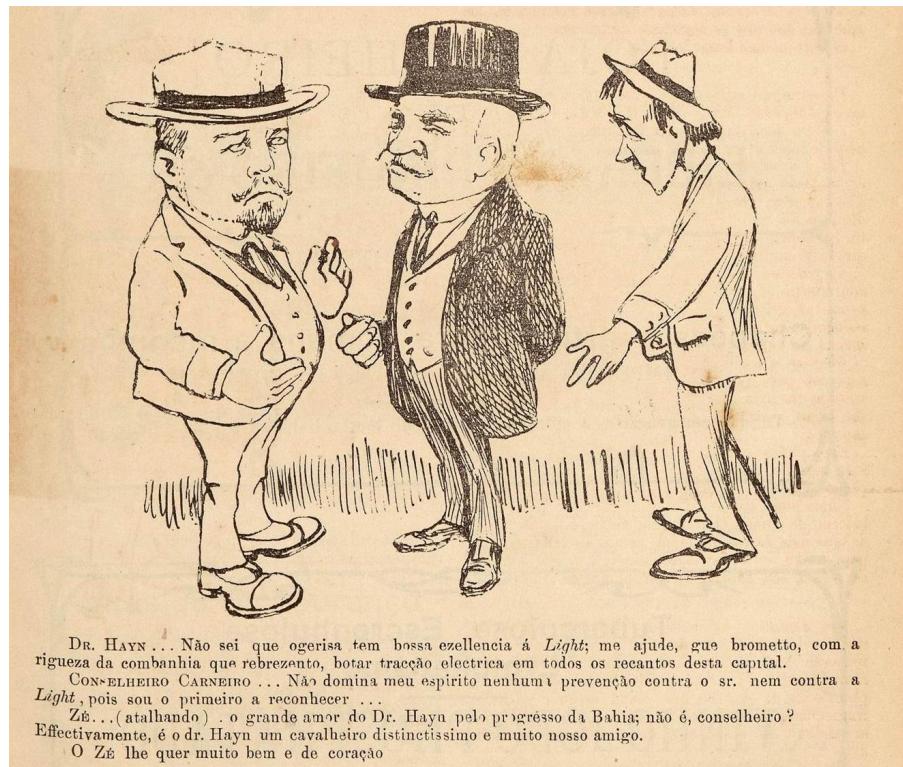


Figura 25 – Charge sem título. Reproduzido por: Revista do Brasil (BA), 1908.

Na charge acima, é possível perceber elementos que corroboram com o argumento de que o grupo Light teve dificuldade de consolidar boas relações com políticos baianos. “Não sei que ogeriza tem vossa excelência à *Light*”, comenta Hayn ao conselheiro Antônio Carneiro da Rocha. Esse questionamento, seguido da promessa em abranger a malha dos trilhos elétricos por toda a cidade, sugere um sentimento de rejeição à companhia, que provavelmente era percebido de outras formas, visto que, por parte de políticos como José Marcelino de Souza e João Ferreira de Araújo Pinho, o grupo Guinle, representado na Bahia pelas companhias CLC e Trilhos Centrais era, de alguma maneira, blindado.²¹⁷

Na edição de 24 de dezembro de 1908,²¹⁸ a *Revista do Brasil* pôs ao centro da página uma fotografia do edifício onde ficava instalado o escritório da Light, na rua Chile, e completou, ao redor, com comentários que apontavam para sua importância por prestar à capital baiana serviços considerados de relevância, feitos com “louvável regularidade”. Sobre os problemas envolvendo os serviços de bondes, a revista não costumava expor e nem entrar em detalhes, afirmado, no máximo, que as interrupções que ocorriam no tráfego eram por questões “meramente acidentais”.²¹⁹ Contrariando o argumento tendencioso da *Revista do*

²¹⁷ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2022. p.204.

²¹⁸ Revista do Brasil, 24 de dez. de 1908.

²¹⁹ Revista do Brasil, 24 de dez. de 1908.

Brasil, uma breve leitura nas edições diárias dos principais veículos de comunicação da Bahia aponta para outra experiência dos usuários com o serviço de transportes de bondes. As multas que as companhias sofriam eram constantes e a Light and Power costumava, ainda mais, acumular infrações.

A legislação federal e estadual tinha uma regulamentação insignificante sobre os serviços de iluminação elétrica e de bondes. Essa brecha deixava nas mãos do poder público municipal a possibilidade de criar contratos entre as empresas e as respectivas câmaras municipais²²⁰, além dos mecanismos para acompanhar esses serviços e, quando necessário, puni-los. A aplicação das infrações era baseadas seguindo o regulamento das empresas de carris urbanos, a lei n.880, criada em 1907. A responsabilidade da fiscalização da municipalidade de Salvador ficava nas mãos dos fiscais, que cobravam das empresas, entre outras coisas, a pontualidade nos horários de chegada e saída dos veículos e a “realização das obras de ampliação das linhas, e de reforma das vias por onde os veículos passavam”.²²¹

Em 21 março de 1909 a Light and Power foi comunicada pelo engenheiro fiscal sobre as multas do dia 14 e 17 do mesmo mês.²²² Os motivos foram o descumprimento do horário pré-estabelecido, a permissão de que os bondes circulassem sem o letreiro que indicava o destino das viagens e o descarrilamento ocorrido por condução sem a “devida precaução”. Hayn solicitou ao poder público a suspensão das multas, argumentando ser fruto do excesso de rigor contra a companhia. Para o diretor da Light essas sequências de multas que a companhia recebia confirmavam a perseguição sofrida. Na visão do grupo, essas punições eram arbitrárias e não representavam problemas concretos e recorrentes.

O ponto é que, dois anos após a aprovação do regulamento das empresas de carris urbanos, a Light já acumulava cerca de “15 contos de réis em multas com o município por problemas na prestação de serviço”.²²³ Se, de um lado, a Light acusava o poder público de atuar de forma rigorosa, prejudicando os lucros, por outro, não dá para anular as queixas que os usuários faziam sobre os serviços de bondes. Isso nos ajuda a compreender como a *Revista do Brasil* alimentou uma narrativa que forjava a realidade vivenciada pelos usuários ao colocar a Light como uma empresa que fornecia serviços impecáveis, como um exemplo a ser seguido.

²²⁰ SAES, A. Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2008. 428f.

²²¹ SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 219-238, 2007.

²²² AHMS - Pasta Intendência - Processos - Cia. Linha Circular de Carris da Bahia, 21 mar. 1909.

²²³ SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 219-238, 2007.

Em setembro de 1909,²²⁴ a *Revista do Brasil* publicou uma nota em defesa da Light e Emil Hayn, se posicionando contra as supostas perseguições e “investidas de ódios contínuos” que vinham sofrendo da parte do poder público que “a todo momento a embaraçava com as mais absurdas exigências”. Chegava, por vezes, a passar “por cima da fé dos contratos com o maior desembaraço”. Como desagravo, foi sugerido que se desse o nome de Hayn à praça onde ficava a Usina de Roma, em tributo ao “engrandecimento da cidade”. Em resumo, é possível perceber que os acordos e desacordos com a Light evidenciaram “um grande jogo de interesses”²²⁵.

Como comentou Sepúlveda²²⁶ “entre os jornais de maior circulação, formava-se sempre a imprensa situacionista e a imprensa de oposição, a depender da conjuntura política”. Essa disputa também respingava na relação que os diretores dos periódicos tinham (ou não) com os sócios e gerentes das empresas de bondes elétricos. Afinal, o serviço de transportes de bondes estava diretamente ligado às disputas envolvendo o mercado de eletricidade. Em Salvador, dois grupos brigavam pelo monopólio do serviço: a Light e os Guinle. Esses grupos estavam fortemente articulados com companhias de bondes locais que atuavam em Salvador desde a segunda metade do XIX.²²⁷ Ou seja, o que era ou não publicado nos jornais também tinha relação com os interesses políticos e econômicos dos envolvidos.

2.7. O povo e o abaixo-assinado

Deixando o facciosismo da imprensa de lado, é evidente que havia uma tensão no ar, carregada de questões que atravessam o cotidiano dos usuários de bondes, em sua maioria trabalhadores, mas composta, também, com membros de grupos privilegiados. Os problemas vinham de muitos lugares e com o passar do tempo se amontoavam. Os jornais quase que cotidianamente destacavam as questões envolvendo a qualidade ruim dos serviços fornecidos pelas companhias. Em relatórios enviados ao Intendente Municipal também era comum o destaque à necessidade de reformas dos bondes.²²⁸ A falta de soluções para as reclamações populares eram interpretadas como descaso e o poder público era solicitado para agir no

²²⁴ Revista do Brasil, 15 de set. de 1909.

²²⁵ Revista do Brasil, 15 de set. de 1909.

²²⁶ SEPÚLVEDA, Cecilia de Alencar Serra e. O Progresso, a cidade e as letras: o intelectual e a transição do século XIX para o XX em Salvador da Bahia. Tese (Doutorado) – Universidade Federa da Bahia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, BA, 2018. p.94.

²²⁷ Inicialmente, funcionavam por tração animal.

²²⁸ Salvador (BA). Intendência Municipal. Relatório do engenheiro fiscal da Linha Circular de Carris da Bahia, 1902. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

sentido de pressionar as empresas por melhorias. As reclamações comuns evidenciaram problemas que já se tornavam crônicos e as companhias resolviam apenas de forma paliativa, fazendo com que os mesmos problemas, com o tempo, retornassem, e o prejuízo era encarado pelo público.²²⁹

Na manhã de 6 de Julho de 1908, viagens que em contexto de normalidade levavam cerca de 30 minutos, demoravam cerca de uma hora e meia para completar o seu percurso devido a constante falta de energia. Com o passar dos anos, a tensão era evidente e a *Gazeta do Povo* publicou uma coluna alertando que “providências enérgicas e imediatas” fossem tomadas para atender ao público.²³⁰ Em 1908 fez um ano da implementação do tráfego elétrico que ligava a cidade ao arrabalde de Itapagipe e já havia a necessidade de “sérios reparos” para atender ao grande número de passageiros que morava na região.²³¹ Com a falta dos reparos necessários para o funcionamento adequado do transporte público na cidade, passavam a surgir atos de protestos vistos, na perspectiva oficial, como “ameaçadores”. Em resumo, a *Gazeta do Povo* já havia alertado para a necessidade de melhorias, para evitar reações de indignação popular.²³²

Na falta de melhorias, no dia 16 de julho de 1908, os moradores do arrabalde de Itapagipe fizeram um abaixo assinado contra a companhia Carris Elétricos e o seu serviço fornecido à comunidade. “Usando do direito político de representação aos poderes públicos, que lhe assiste, outorgado pela Constituição Federal, pela Constituição do Estado, finalmente pela lei orgânica Municipal vigente”, o abaixo assinado foi entregue ao conselheiro intendente e apontou para providências necessárias a fim de atender aos direitos e interesses do povo, que há muito vinham sendo prejudicados com o transporte viário da cidade. No documento foram citados os diversos órgãos da imprensa baiana que vinham, há muito, publicando em suas colunas as queixas dos usuários e, de alguma forma, se posicionando contra o péssimo serviço que a companhia estava fornecendo aos usuários.

“O horário, exmo. sr. cons. intendente, é uma coisa vã para aquela companhia, cujos veículos, frequentemente pela falta de energia elétrica suficiente, que a dita companhia não possui, como é público e notório nesta cidade, interrompem curso de suas viagens por uma e mais horas, sendo que as mesmas viagens da cidade a Itapagipe, e vice-versa, ordinariamente se fazem no espaço de tempo de uma hora e meia, e, às vezes mais, causando a todos essas irregularidades sérios prejuízos ao

²²⁹ *Gazeta do Povo*. Salvador, 8 de Jul. de 1908.

²³⁰ *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Jul. de 1908.

²³¹ *Gazeta do Povo*. Salvador, 16 de Jul. de 1908.

²³² *Gazeta do Povo*. Salvador, 16 de Jul. de 1908.

público, que nesta cidade, se vê na dura necessidade de se servir dos bondes daquela companhia. (...) Vimos solicitar as providências requeridas pelo caso, certo de que não chamaremos em vão perante quem, como V. Exia executoridas leis e dos contratos municipais, com o seu elevado espírito de independência e de justiça, todo dedicado à causa do bem público, saberá cumprir seu dever, amparando, com as providências de direito, ora pedidas a causa dos reclamantes, que é de interesse do bem público.”

O abaixo assinado contou com a assinatura de 259 pessoas e foi um documento que formalizou a insatisfação popular com os serviços prestados pela Carris Elétricos. Ao mesmo tempo em que denuncia os prejuízos causados à população, o documento evidencia a dependência dos moradores em relação ao serviço de bondes, já que se viam na “dura realidade” de utilizá-los, mesmo com sua precariedade. Para a antropóloga Fraya Freshe, os protestos e as reclamações dos usuários que demandavam melhorias nos veículos e nas formas de tratamento, atualizavam o anseio de exclusão e distanciamento social.²³³ Ou seja, as queixas não se limitavam apenas a uma demanda por conforto, mas expressavam um desejo profundo de serem tratados com dignidade. Aliado a essa ideia, Pesavento entende a cidade como um espaço de manifestação das diferenças sociais. Para a autora, o espaço urbano manifesta “não apenas as diferenças de classe e ocupação, mas todo um ethos, uma sociabilidade e uma carga de valores que vêm associados àquelas diferenças básicas e originárias, comprovando o quadro de contrastes da cidade”.²³⁴

Os bondes faziam parte do cotidiano da cidade e os problemas que atravessavam os usuários contribuíram para a formalização de reivindicações por melhorias nos serviços de transportes fornecidos pelas companhias de bondes. É evidente que bondes aproximavam não apenas as distâncias geográficas, mas também os próprios moradores da cidade que, muitas das vezes, não encontravam um local exato para reclamar.²³⁵ Diante dessa ausência de representantes oficiais para a formalização das queixas feitas pelos usuários, os jornais apareciam como opção. Com o passar do tempo, a falta de soluções impulsionou os moradores a agir de outras formas. Como comentou um popular, em uma coluna *Gazeta do Povo*, cabia ao público reagir, sempre que necessário.²³⁶ E como as palavras já não bastavam, o protesto desceu dos jornais para as ruas e a cidade foi palco de conflitos bem mais diretos.

²³³ FREHSE, Fraya. *O tempo das ruas na São Paulo de fins do Império*. São Paulo: Edusp, 2005.

²³⁴ PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRG, 1999.

²³⁵ *Gazeta do Povo*. Salvador, 9 de Jul. de 1908.

²³⁶ *Correio do Brazil: Orgão Democrata (BA)*. Salvador, 5 de Mai. de 1905.

CAPÍTULO 3 - “A NEGRADA EM AÇÃO. O ATAQUE AOS BONDES”

“Se a Light ainda possui bondes inteiros,
 É, com certeza, algum que não saiu...
 Porque do Cais do Ouro ao Riachuelo
 Os que estavam viajando, em vai e vem,
 Ficaram reduzidos a farelo...
 Não matam mais ninguém!”

(Lulu Parola, 1909)

Era uma terça-feira, por volta das 11 horas da manhã, quando José Luiz Gonzaga e uma criança de cinco anos caminhavam pela praça do Cais do Ouro (atual praça Marechal Deodoro), no bairro do Comércio. Ao tentarem se desviar de uma carroça que seguia em sua direção, acabaram colidindo com um bonde da companhia Light and Power, que cruzava os trilhos naquele instante.²³⁷ As testemunhas começaram a gritar para alertar o motorneiro e evitar o atropelamento, mas, infelizmente, não houve tempo para impedir a tragédia. A criança conseguiu escapar, mas José Luiz Gonzaga foi atingido e morreu na hora.²³⁸ Ele era cego, vivia em situação de rua e estava sendo guiado por seu filho.²³⁹

²³⁷ O bonde, de nº 44, ia em direção a Itapagipe. Ver mais em: Gazeta do Povo. Salvador, 11 de Out. de 1909.

²³⁸ Na autópsia do corpo de José Gonzaga, realizada no Hospital Santa Isabel, foram verificadas fraturas no crânio, esmagamento do pescoço e de cinco costelas do lado direito e escoriações pelo corpo e pernas. O enterro de José Gonzaga foi financiado pelos capitães Christóvão Guimarães, Venâncio Cunha, o tenente José Gonçalves e o major Cosme de Farias. Foram colados folhetos de convites em diversos pontos da Cidade Alta e baixa. José Luiz Gonzaga foi enterrado por volta das 9 horas da manhã do dia seguinte, no cemitério da Quinta dos Lázarus. No seu caixão foi colocado uma coroa mortuária com a frase: Lembrança dos seus filhos - Uma lágrima. Ver mais em: Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909 e Diário da Bahia. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²³⁹ Revista do Brasil (BA), 15 out. de 1909.



Figura 26 – Praça do Ouro. Photografia Lindermann, fotografia, Salvador, 1909. Acervo MAB. Reproduzido de: REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana, 2022, p.206.

Os populares tentaram linchar o motorneiro Bonifácio Augusto dos Santos, mas foram barrados por intervenção de alguns passageiros. Ao perceber o clima instalado, o motorneiro abandonou o bonde e tentou fugir. Alguns trabalhadores e os passantes que presenciaram a cena correram atrás, mas o motorneiro recebeu voz de prisão poucos metros à frente.²⁴⁰ Enquanto isso, um ajuntamento de em média 40 pessoas aproximou-se do veículo que atropelou o homem e aos gritos de “quebra o bonde” viraram o veículo ao chão e puseram fogo.²⁴¹ Em meio ao desespero, queriam retirar o corpo da vítima, que já encontrava-se sem vida, esmagado, entre as rodas e os trilhos. O seu filho estava atônito e foi acolhido por quem ali passava.²⁴²

O objetivo deste capítulo é compreender a ação dos insurgentes envolvidos no protesto nomeado pela historiografia como Quebra-Bondes, que ocorreu em Salvador entre os dias 5 e 7 de outubro de 1909. A ação, inicialmente localizada na região da tragédia, foi ganhando força e o número de populares crescia de forma exponencial nas horas seguintes ao atropelo do “pobre cego”. Os motivos que levaram ao protesto foram vários e, quando conectados, contribuem no entendimento sobre o protesto que, longe de ser uma ação desordenada, tinha alvos bem definidos. No capítulo anterior mapeei as críticas que os usuários faziam aos serviços prestados pelas companhias de bondes da cidade. Apesar do facciosismo dos jornais,

²⁴⁰ A polícia rapidamente chegou ao longo, extinguindo o fogo. Ver mais em: Gazeta do Povo. Salvador, 11 de Out. de 1909; Periódico 12307. Acervo Araújo Pinho e Pedro Calmon, Centro de Memória da Bahia (CMB). [s.l.], [s.d.].

²⁴¹ Gazeta do Povo. Salvador, 11 de Out. de 1909.

²⁴² Revista do Brasil (BA), 15 out. de 1909.

é evidente que os problemas que os usuários enfrentavam eram reais, diversos e impactavam na mobilidade na cidade.

Os primeiros momentos após o acidente são contados de formas distintas. O *Diário da Bahia*, por exemplo, publicou uma nota afirmando que o foi um grupo de saveiristas e catraieiros que “virou o bonde sob o qual estava o cadáver”.²⁴³ Porém, não encontrei em nenhum outro documento a referência a grupos específicos de trabalhadores, como a fonte aponta. Por ser próxima da área portuária, provavelmente havia saveiristas e catraieiros envolvidos, mas não é possível afirmar com precisão a presença desses trabalhadores como protagonistas das primeiras ações.

De todo modo, a notícia da tragédia não demorou a chegar ao conhecimento dos gerentes da Light. William Mitchell, engenheiro e diretor da companhia, estava no escritório quando soube do acontecido. Mitchell chegou ao local do acidente cerca de uma hora depois, acompanhado do chefe de tráfego, em um veículo bagageiro.²⁴⁴ A ida dos representantes da companhia é contada com algumas nuances e as informações que se sucedem a partir desse ponto, são distintas. O *Diário da Bahia* afirmou que Mitchell saiu da estação de Roma em direção ao local do acidente, em um carro, com uma turma de trabalhadores da companhia.²⁴⁵ Mais uma vez, essa informação diverge com todas as outras encontradas nos jornais analisados. A versão mais repetida e que parece fidedigna é a da chegada de Mitchell acompanhado somente do chefe da linha.

Na sequência dos acontecimentos, ao chegarem no local, foram recebidos aos gritos de vaias. O povo pediu que não avançassem o carro. O chefe do tráfego desceu, mas Mitchell seguiu no carro e ameaçou avançar contra os populares. Estes, então, se uniram e atravessaram um “grande pedaço de madeira” sobre os trilhos, impedindo que o veículo avançasse.²⁴⁶ Mitchell retribuiu com agressividade, dirigiu insultos à multidão e, em seguida, sacou o seu revólver e disparou três tiros.²⁴⁷ Outros relatos, ainda, afirmam que o veículo passou por cima do cadáver de José Luiz Gonzaga e diante a reação violenta dos amotinados,

²⁴³ *Diário da Bahia*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁴⁴ *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁴⁵ *Diário da Bahia*, Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁴⁶ *Gazeta do Povo*. Salvador, 11 de Out. de 1909.

²⁴⁷ Dois dias após o acidente, perante o delegado Liberato Mattos, foram ouvidas duas testemunhas: Benigno Marios dos Prazeres, negociante em um quiosque do cais do Ouro e José da Costa Almeida, trabalhador de um estabelecimento no mesmo logradouro. No inquérito, uma das testemunhas afirmou que os tiros disparados foram para cima. No depoimento do guarda Claudemiro Alves Badaró, ele afirmou que os tiros foram disparados contra o povo, deixando feridos. Ver mais em: *Jornal de Notícias*, Salvador, 17 de Out. de 1909; *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909; *Gazeta do Povo*. Salvador, 11 de Out. de 1909.

o engenheiro teria sacado o revólver e gritado que dissessem quanto custava a vida da vítima para que fossem buscar o valor no escritório da empresa.²⁴⁸

Apesar da Light não considerar a versão descrita acima, “foi fato que a situação saiu do controle quando o engenheiro-diretor da Light disparou contra a população, já enfurecida”.²⁴⁹ Duas pessoas ficaram feridas, entre elas, um proprietário de carroças da região.²⁵⁰ O cenário que já não estava tranquilo ficou ainda mais tenso. Os populares foram para cima do veículo em que estava o agressor armado. Para escapar do revide, Mitchell desceu do carro e saiu correndo em fuga. Encontrou, poucos metros à frente, um depósito de mercadorias, onde se refugiou.²⁵¹

Na praça do cais do Ouro foi se aglutinando um mar de gente. Os que ali trabalhavam, os que ali passavam, os curiosos, e tantos outros. A tragédia ocorreu por volta das 11 da manhã e às 12:45 “era extraordinário o movimento destruidor na praça do Ouro”.²⁵² Uma multidão havia se formado no bairro do Comércio e não arredava pé. O grupo de em média 40 pessoas, em duas horas passou para cerca de 2 a 3 mil. Os insurgentes passaram a destruir a fiação elétrica da empresa, à altura do Pilar, a alguns metros do epicentro da revolta”.²⁵³ Como noticiou o *Diário da Bahia*, “os bondes que chegavam eram agredidos, e a destruição sucedia violenta, calorosa”. Os amotinados quebravam “sem descanso, numa vertigem assombrosa”.²⁵⁴ Emil Hayn, gerente da Light, escreveu para os representantes da Light do Rio de Janeiro:

“Desde às 11 horas reina grande tumulto na linha de bondes. O pretexto foi um acidente fatal ocorrido na linha. Mitchell está levemente ferido, tendo sido agredido pelos arruaceiros. Os bondes têm sido queimados e quebrados, sem que a polícia empregue esforços para evitar. Até agora, 2:45 da tarde, continuo sem garantia suficiente. Que aconselha fazer-se?”.²⁵⁵

²⁴⁸ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2018. p.205

²⁴⁹ De acordo com Daniel Rebouças, duas pessoas ficaram feridas. Encontrei, porém, documentações que apontam para o número de três feridos. Ver em: REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2018. p.205 e em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁵⁰ *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁵¹ Mitchell ficou escondido até umas 17 horas, em uma das partes do pavimento térreo da Associação Comercial, local de propriedade da Light. No final da tarde, seguiu, em companhia de Martins Telles e outros três marinheiros, embarcado na lancha que partia da polícia do porto. Mitchel voltou à terra firme nos arrabaldes da Barra, para onde foi levado em um saveiro. Ver mais em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁵² *Diário da Bahia*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁵³ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2018. p.205.

²⁵⁴ *Diário da Bahia*, Salvador, 9 de Out. de 1909.

²⁵⁵ *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

O telegrama alertava para ataques aos trâmues e para o desespero de não saber como reagir para frear a ação dos populares. A chegada pouco amigável do engenheiro-diretor Mitchell, seguida da fala de insultos contra a população, os tiros disparados e a correria em busca da fuga, atiçaram a raiva dos amotinados, já indignados com a morte do José Luiz Gonzaga. Os bondes que seguiam seu percurso na linha foram impedidos de avançar e os populares atacaram e queimaram outros veículos da Light.²⁵⁶ Devido ao tumulto, o tráfego de bondes da região acabou suspenso.

Era por volta das 14:30 quando começaram a se espalhar pela cidade. Inicialmente, o destino era a estação da Light, situada em Roma. A maioria armou-se de paus, estacas, cabos, ferros, pedras e o que mais fosse encontrado pela frente. Enquanto caminhavam, levantavam suas armas contra os veículos tombados em via pública.²⁵⁷ Ao chegarem em Roma, o grupo invadiu o escritório da gerência e o do chefe do tráfego, danificaram a seção de máquinas e o quadro verificador de energia elétrica. Os vidros de um “carro-motor” foram quebrados a pedradas. Frederich George Cockey, um dos engenheiros da Light, foi informado que o povo estava a caminho do edifício do gasômetro. A sugestão foi que “se preparasse para o caso de um ataque”.²⁵⁸ As autoridades públicas da cidade reagiram ao Quebra-Bondes com apreensão. No dia seguinte, em nota publicada na *Gazeta do Povo*,²⁵⁹ o protesto foi definido como “perigoso” e “muito excedente a toda expectativa”. O espalhamento dos populares pela cidade provocou surpresa e medo, sendo descrito como “a maior das anarquias, como se fora uma revolução”. Por volta das 15 horas, alguns veículos foram jogados no mar.²⁶⁰

Ainda no dia 5, outros dois telegramas foram enviados por Emil Hayn para os representantes da companhia do Rio de Janeiro. O primeiro, por volta das 15:30, deu notícia da permanência dos protestos nas ruas, da destruição dos bondes e do ataque à estação da Light. A atitude da força de segurança de não reprimir com violência física o protesto, era algo que chamava a atenção e causava indignação no diretor da Light. O outro telegrama, despachado minutos depois, descreveu a conversa que um dos advogados da companhia teve com o governador Araújo Pinho. A sugestão dada pelos gerentes da Light foi agir com

²⁵⁶ Não encontrei informações sobre quais foram os outros veículos queimados.

²⁵⁷ O *Gazeta do Povo* e o *Diário da Bahia* calcularam uma multidão composta de mil pessoas. Já o *Gazeta de Notícias* afirmou ser cerca de 500. Certamente não foi possível quantificar de maneira exata quantos amotinados estavam no protesto. No entanto, é evidente que a quantidade foi relevante e assustadora aos olhos da imprensa e das autoridades públicas. Ver mais em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Out. de 1909; *Diário da Bahia*. Salvador, 6 de Out. de 1909; *Jornal de Notícias*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁵⁸ *Gazeta do Povo*. Salvador, 9 de Out. de 1909.

²⁵⁹ *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁶⁰ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.205-207.

energia, isto é, violência, para conter a ação dos populares. O governador Araújo Pinho (1908 - 1911) afirmou “não estar disposto a mandar carregar sobre o povo”.²⁶¹ E sugeriu que esperasse até que tudo voltasse ao estado de calmaria.

Enquanto isso, o protesto se alastrava. Era entre 16:00 e 16:20 horas da tarde quando os populares chegaram à região do Gasômetro. Os empregados da companhia, junto a algumas figuras de liderança da empresa arremessaram pedras e garrafas e chegaram a pegar em armas para atirar contra o povo. Nesse momento, chegaram ao local 16 praças da cavalaria da Polícia Militar e um piquete com mais 15 homens da infantaria do exército.²⁶² A presença da cavalaria da Polícia Militar em contextos de protestos em ruas não era incomum, como disse Luis Henrique Dias Tavares.²⁶³ No conflito, em meio a pedradas, garrafadas e tiros, uma das balas por pouco não atingiu Pinheiro, oficial comandante da força da cavalaria. Os populares, então, reagiram com mais pauladas e pedradas na estação. O interesse era invadir a região do gasômetro. Apesar de não ter sido suficiente para dispersar os manifestantes, os praças impediram o povo de penetrar na estação.²⁶⁴

No conflito ficaram feridos cerca de dez pessoas, entre populares e empregados da Light.²⁶⁵ Conhecido também como José Izidro, José Ferreira Maturino tinha 29 anos e trabalhava como ganhador. Foi baleado na mão direita e saiu com contusões no corpo.²⁶⁶ Francisco Avelino de Sant'Anna foi ferido com uma garrafada no pé direito. Resende Lopes dos Santos e Augusto Eduardo Costa sofreram ferimentos no rosto e na cabeça.²⁶⁷ Victorino Olympio da Silva²⁶⁸, Manoel Abdio de Azevedo, João Pimenta, Faustino Paulo da Silva, João Augusto de Sant'Anna, tiveram ferimentos nas mãos e alguns, no rosto. Os alferes Borges de Barros e Firmo Pinheiro e os capitães Baptista Coelho e Gonçalves Kuhim também foram feridos levemente.²⁶⁹ O vendedor de jornais Laurindo Ferreira de Souza fraturou a perna enquanto tentava se evadir. Muitos dos feridos deram entrada no Hospital Santa Isabel pouco

²⁶¹ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁶² Liderados por Firmo Pinheiro de Mattos e Borges de Barros, respectivamente. Ver em: Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁶³ Luiz Henrique Dias Tavares chegou a narrar alguns protestos que ocorreram nas ruas, no início do século XX, em que a polícia militar atuou como agente repressor. Destaco aqui o ato público feito por dezenas de estudantes das Faculdades de Medicina e de Direito e da Escola Politécnica a favor da permanência da candidatura de Ruy Barbosa ao governo do estado, em 1903 e o protesto dos comerciantes contra o imposto do álcool, em 1904. Ver em: TAVARES, Luís Henrique D. História da Bahia. São Paulo: Ed. Unesp; Salvador: Ed. UFBA, 2001, p.314-319.

²⁶⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁶⁵ Diário da Bahia. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁶⁶ Gazeta do Povo. Salvador, 6 e 7 de Out. de 1909.

²⁶⁷ Ambos trabalhavam como marítimos. Ver em: Gazeta do Povo. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁶⁸ Victorino Olympio da Silva trabalhava como maquinista da Light. Ver mais em: Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁶⁹ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909; Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

tempo depois. Outros foram medicados nas farmácias localizadas nas redondezas do Gasômetro. O caso mais grave ocorreu com um dos populares: Manoel do Nascimento²⁷⁰ foi atingido com uma bala no peito esquerdo e morreu na hora. O disparo do tiro veio da parte interna do gasômetro.²⁷¹

No quebra-quebra muitos postes e combustores que forneciam energia (elétrica e à gás) foram danificados.²⁷² Às 5 da tarde, em meio à confusão, o conselheiro Carneiro da Rocha chegou de carro ao local do gasômetro para certificar se à noite a cidade teria energia. O chefe de polícia Antônio Dantas partiu do Comércio em direção ao gasômetro e, ao chegar, decretou a prisão de Antônio Nargorski Fernandes e Hugo Scarmann, apontados como principais suspeitos pelo assassinato de Manoel do Nascimento. Ambos ficaram detidos no estabelecimento, devido à aglomeração dos populares que estavam em peso na área externa do gasômetro. Ao longo da tarde, chegaram o capitão Francisco Kuhim Pedro Guedes, o subdelegado do Pilar, Álvaro Cova, o major Ivo Pinheiro e o alfer Manoel Abreu. O tenente Ferreira e o capitão Batista Coelho permaneceram na região até o anoitecer, acompanhados do delegado Liberato de Mattos.²⁷³

Devido à suspensão do tráfego de bondes para Itapagipe, os moradores voltaram a circular a pé, em canoas ou em embarcações contratadas. Por volta das 5 horas da tarde, à mando do governador do estado, um carro à vapor da Navegação Baiana partiu de Itapagipe para o Comércio, em estado de lotação. No dia seguinte, às 9 horas da manhã, o mesmo veículo retornou à cidade “cheio até o teto” e realizou outras duas viagens no dia.²⁷⁴ Em nota, a *Gazeta do Povo* recomendou aos poderes públicos que mandassem mais alguns carros ou fizessem com que a Light restabelecesse o tráfego de Roma para Itapagipe, para transportar a a população operária da Calçada, Mares, Boa Viagem e Bonfim e Itapagipe (algo que não aconteceu). Mackenzie, o diretor geral da Light no Rio de Janeiro, telegrafou ao Emil Hayn, gerente da Light em Salvador, e reforçou a medida de suspensão do tráfego das linhas de

²⁷⁰ Manoel do Nascimento, conhecido como Piruleta, tinha entre 19 e 20 anos de idade, era filho de Maria Glyceria e residia no beco dos Carvões, distrito dos Mares. Ao que as fontes indicam, Manoel do Nascimento trabalhava como carregador de carvão e não estava participando da ação popular. De acordo com relatos, ele estava assistindo ao acontecimento do Gasômetro, quando foi atingido pela bala que o matou. Ver mais em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷¹ Na autópsia, feita no dia seguinte, verificou-se que a causa da morte foi hemorragia, em consequência da bala que atingiu o pulmão esquerdo. Manoel do Nascimento foi enterrado no dia seguinte ao quebra-quebra, no cemitério do Campo Santo, por conta da Santa Casa de Misericórdia, por não ter sido procurado por nenhum outro parente ou pessoa (sinal de condição de pobreza). Ver em: *Jornal de Notícias*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷² *Diário da Bahia*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷³ Autoridades policiais permaneceram no palacete dos Mercês em contato com o governador do Estado. Ver mais: *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷⁴ *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

bonde, até segunda ordem, condicionando o retorno do funcionamento aos interesses da companhia.²⁷⁵

No dia do quebra-quebra, do Comércio à Roma, a cidade estava marcada pelos sinais de protesto. “De espaço a espaço, ardia a chama de um lampião posto no chão”.²⁷⁶ Pedras arremessadas se viam nos lugares e, em alguns pontos, os trilhos estavam levantados²⁷⁷. Bondes e troleis estavam virados no chão e ardidos pelo fogo. Muitos foram os locais que estavam depredados pelos insurgentes, mas as miras eram para a empresa. “Diante do gasômetro, sente-se a impressão de um combate. Todo o edifício tem janelas arrebentadas, as paredes estão esburacadas”.²⁷⁸ Pela tarde, os bombeiros fizeram o rescaldo do fogo dos bondes incendiados. Às 19:30 da noite, no bairro do Comércio, enquanto lampiões seguiam sendo quebrados, dois tiros foram disparados para o alto.²⁷⁹ E a cidade seguia sendo apedrejada pelos populares:

“O quebra-quebra de lampiões estendeu-se desde Roma, alguns no comércio, Taboão, Baixa dos Sapateiros até a Fonte Nova, Largo do Barbalho, ruas dr. J. J. Seabra, Maciel de Baixo, Pelourinho, São Miguel, Poeira, Saúde, Mangueira, Bangala, Campo da Pólvora, Portas do Carmo, 15 Mistérios, Santo Antônio, Perdões, Flores e Independência.”²⁸⁰

Não foi apenas bondes da Light que foram quebrados pelos populares. Por volta das 22 horas, veículos da Trilhos Centrais também foram apedrejados. Em São Miguel, insurgentes deitaram sobre os trilhos da linha, quando foram dispersados “a pano de espada” pela cavalaria. Bondes da Linha Circular, do ramal de Nazareth, também foram quebrados. Por esse motivo, o tráfego ficou suspenso até o final da noite. Os amotinados ameaçaram, ainda, entrar no escritório da Light, localizado na rua Chile. O chefe de polícia encaminhou para o local uma força de dez policiais, mas o escritório da companhia não sofreu nenhum ataque. No bairro do Comércio, Manoel Francisco das Chagas, remador da alfândega e o engraxate Justino de Moura foram presos durante o quebra-quebra. Na região da Sé, enquanto quebravam lampiões, também foram levados à delegacia Gregório de Mattos e Gervasio Pereira da Silva.²⁸¹

²⁷⁵ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷⁶ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷⁷ Isso ocorreu, por exemplo, na rua do Pilar.

²⁷⁸ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁷⁹ Os tiros foram disparados a mando do capitão Baptista Coelho, que estava liderando a infantaria. Ver em: Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸⁰ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸¹ Não encontrei informações sobre as suas profissões. Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

O delegado Silvestre de Faria passou a noite na estação de Roma.²⁸² Os bondes quebrados e virados nas vias públicas foram vigiados durante a noite por policiais que faziam a ronda pela cidade.²⁸³ Um grupo de policiais também montou guarda no escritório da Light. Durante o dia, casas particulares e comerciais foram fechando e as ruas, aos poucos, ficaram com um aspecto “fúnebre”.²⁸⁴ Pela noite, logradouros como a Baixa dos Sapateiros, Taboão, Julião, Pelourinho, Dr. Seabra, ladeira das Palmas e as ruas dos distritos de Mares, Pilar, Conceição da Praia, Rua do Passo, Nazaré, Brotas, Sé Sant’Anna e Santo Antônio estavam às escuras, devido à danificação dos combustores.²⁸⁵ O engenheiro fiscal da iluminação pública comunicou à Intendência Municipal que até às 10 da manhã do dia 6, foram contados cerca de 800 combustores quebrados. Na estação de Roma permaneceu um piquete de cavalaria, “no Gasômetro, outros piquetes, na Baixa dos Sapateiros, uma força de 15 praças de infantaria”, no bairro do Comércio tinha “uma força de 10 praças de cavalaria e 20 de infantaria” e no distrito da Sé, “uma força de 10 praças e a cavalaria”.²⁸⁶

A Light dispunha de apenas 13 ou 14 veículos em capacidade de funcionamento.²⁸⁷ No dia 6, o conselheiro Antonio Carneiro da Rocha, enviou ao chefe de polícia o seguinte ofício:

“Passando às mãos de v. ex. uma cópia do ofício que recebi do diretor geral da Bahia Tramway Light, pedindo-me garantia para o pessoal e material do seu serviço, em vista dos lamentáveis acontecimentos ontem ocorridos de maneira a poder ser restabelecido o tráfego de sua linha, não dispondo esta Intendência de meios para fazê-las efetivas, venho solicitá-las de v. ex., que, estou certo, as dará com a prontidão que o caso requer atendendo, sobretudo, ao grande prejuízo resultante para o público da suspensão do mesmo tráfego”.²⁸⁸

Como visto acima, o interesse dos representantes da Light nutria a expectativa de que os órgãos públicos oferecessem suporte para a companhia, haja vista seus prejuízos. O quebra-quebra na estação de Roma, no gasômetro e a danificação de trilhos e bondes serviu como justificativa para que as suas demandas de apoio fossem atendidas. Em resposta, o conselheiro intendente enviou um ofício para Emil Hayn, diretor geral da Light, afirmando

²⁸² Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸³ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸⁵ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸⁶ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

²⁸⁷ Entre 1905 e 1906, a Light detinha 24,1 KM de linhas construídas e 27 bondes. Não consegui encontrar informações sobre o número de veículos que a Light tinha três anos depois, em 1909. Ver em: CUNHA, Joaci. O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017. p.47.

Gazeta do Povo. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁸⁸ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

que estaria envidando esforços para que no dia seguinte (dia 7) fosse normalizado o tráfego de bondes até o Pilar. Quanto ao pedido de garantias do suporte, só seria atendido quando o tráfego fosse completamente restabelecido. A Light, insistentemente, queixou-se com o governo do Estado e demandou que todo o prejuízo sofrido por ela fosse resarcido pelo órgão público. O *Jornal de Notícias* e o *Gazeta do Povo* falaram sobre a explosão do protesto como algo de fato surpreendente e alertaram para a incapacidade da polícia em evitar sua propagação. A cargo da Light, os esforços de reunir o posicionamento dos principais veículos de comunicação evidenciavam sua tentativa de reunir provas contra o município e o estado que, na sua perspectiva, buscavam se isentar do protesto e dos prejuízos causados.²⁸⁹ O argumento de garantia constitucional da propriedade foi reforçado na retórica da empresa.

Em resposta a um telegrama de Augusto Tavares de Lira, ministro da Justiça e Negócios Interiores, o governador do Estado José Marcelino de Sousa expediu um telegrama informando que os edifícios da Usina do Gasômetro, da estação de bonde e do escritório da companhia seguiam sob vigilância dos agentes de segurança. Informou também que as providências para prevenir outros incidentes já estavam sendo tomadas e as atividades rotineiras encontravam-se normalizadas.²⁹⁰ Essa informação, no entanto, não era compatível com a realidade. O tráfego seguiu suspenso e continuaram o controle e a vigilância da força policial.

3.1. Acontecimentos posteriores

Odilon Santos, advogado da companhia, apresentou ao juiz 11 quesitos para a realização do corpo de delito nos edifícios do gasômetro e na estação de Roma²⁹¹. As diligências requeridas pela Light foram assistidas pelo juiz seccional Paulo Fontes, que se fez presente no local.²⁹² O exame foi realizado nos dias 6 e 7, pelo delegado Silvestre Farias e estiveram presentes também Liberato de Mattos, chefe de polícia da 1º circunscrição policial, Madureira de Pinho, promotor público da região e o chefe de polícia Antônio Dantas.²⁹³ Assistindo aos exames como representante do estado, compareceu o promotor da 2º

²⁸⁹ Diário da Bahia. Salvador, 10 de Out. de 1909.

²⁹⁰ Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros: 1910.

²⁹¹ Gazeta do Povo. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁹² Estavam presentes também o escrivão do Juiz Federal, Baptista Soares, o diretor geral da Light, Emil Hayn, com o também engenheiro da Light, Mitchell e outros três advogados da companhia: Ernesto Sá, Pedro Gordilho e Odilon Santos. Para ver mais: Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

²⁹³ José Antônio Alves, Antônio Sodré Pereira e Mario de Sousa Dantas estiveram presentes como peritos e Liberato Mattos, o promotor público Madureira Pinho e outros dois engenheiros estiveram sob a companhia do delegado da 1º circunscrição. Ver mais em: Gazeta do Povo. Salvador, 7 e 8 de Out. de 1909.

circunscrição, Alexandre Sousa. O médico da polícia realizou o exame de corpo de delito nos empregados da Light feridos no conflito do dia 5.

No gasômetro, foram encontradas janelas externas com vidros e caixilhos arrebatados, outras 5 lâmpadas internas quebradas e dois buracos na parede, feitos, provavelmente, por balas de tiro. Na estação de Roma os peritos notaram que foram quebrados um relógio, um aparelho telefônico, outros quatro voltímetros e “mais um ou outro dano”. Além disso, na parte de fora do edifício, as portas das janelas estavam arrebatadas.²⁹⁴ Além dos estragos na Usina de Roma e no Gasômetro, a companhia teve bondes destruídos e muitos desses encontravam-se inutilizados. No dia seguinte ao quebra-quebra, a Light procurou os advogados Pedro dos Reis Gordilho, Ernesto de Sá Bittencourt Câmara e Odilon Santos para promoverem uma ação de indenização contra o Estado, pelos prejuízos sofridos no dia 5.²⁹⁵ Segundo os cálculos da Light, totalizava um total de 13 contos de réis.

No dia 6, um grupo de populares ainda quebravam combustores pela cidade e, por volta das 17 horas, um caso curioso aconteceu. Envolvido na ação de quebra dos combustores, o “criolo” Miguel estava nas proximidades do bairro do Comércio, quando foi advertido por uma senhora. O jovem reagiu dando-lhe um tapa no rosto. Um trabalhador que passava na região, ao tentar intervir, foi atingido por uma pedrada de Miguel. O cabo Cândido Fontes Filho compareceu ao local acompanhado de alguns praças, com o objetivo de prendê-lo. O popular, ao perceber-se perseguido pela polícia, entrou em um estabelecimento e atirou-se de uma janela de uma altura de cinco metros. Ao pular, caiu no chão e recebeu uma pancada na região do tórax. Miguel foi preso e carregado em uma maca, em estado grave, para a estação policial da Sé e, após as ordens do subdelegado Justiano Bonfim, foi encaminhado para o hospital Santa Isabel para receber os devidos cuidados.²⁹⁶

Dois dias após o quebra-quebra, a notícia já havia se espalhado por outros cantos do Brasil. No Rio de Janeiro “os sucessos havidos contra a Light and Power” foram recebidos com ansiedade e atenção. Alguns jornais aproveitaram o ocorrido para criticar a suposta “passividade da polícia”, enquanto outros voltaram-se contra o péssimo serviço da companhia.²⁹⁷ Em São Paulo, por exemplo, no final do mês anterior, uma criança de 10 anos também havia sido esmagada por um bonde elétrico.²⁹⁸ Como visto, os problemas com a Light não eram comuns apenas em Salvador. Outras partes do país sofriam com questões parecidas,

²⁹⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

²⁹⁵ Jornal de Notícias. Salvador, 7 de Out. de 1909.

²⁹⁶ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

²⁹⁷ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

²⁹⁸ José foi atropelado pelo bonde nº 17 da linha Tamandaré. Ele era filho de Augusta Manoel de Sousa e moravam na rua Rodrigo Silva. Ver mais em: Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

envolvendo os serviços prestados pela companhia. Os jornais eram os principais veículos para a exposição das denúncias dos descasos sofridos pela população usuária dos coletivos elétricos.

No dia 7, quinta-feira, dois dias após o protesto, “foi restabelecido o tráfego dos bondes da Light, do Pilar até o cais do Ouro”. As autoridades, no entanto, receavam que novos conflitos eclodissem na cidade. Devido a isso, os bondes partiam acompanhados, em seu trajeto, por praças de polícia armados.²⁹⁹ Na sexta, dia 8, ainda se podiam ver os resquícios de destruição pela cidade. Por volta das 15 horas da tarde, foram retirados, do cais Riachuelo e da praça dos Tamarindeiros, os bondes da Light danificados devido pela reação popular do dia 5, terça. Por volta das 16 horas da tarde de sexta-feira foi restabelecido o tráfego dos bondes que iam até o Elevador Lacerda. Por ordem do chefe da polícia, uma força da cavalaria percorria os trilhos dos bondes da Light, no bairro do Comércio.³⁰⁰ No mesmo dia, um grupo de populares tentou quebrar alguns lampiões do bairro do Comércio e saquear casas de negócios. O capitão Baptista Coelho estava localizado na praça com um piquete de 20 praças da infantaria, ordenou que fossem disparados três tiros para o ar. A ação provocou correrias e intensificou a confusão.³⁰¹

No dia 9, por volta das 11:30 horas da manhã, um outro incidente aconteceu: “um bonde que viajava em direção à Roma, ao chegar na altura do Pilar, pegou uma carroça”.³⁰² Imediatamente, aglomeraram-se, em torno do veículo outros carroceiros. “Uns protestando, outros acalmando os ânimos dos seus companheiros”. O bonde envolvido no atropelo era, mais uma vez, da Light. Emil Hayn comunicou o ocorrido ao advogado da companhia, Ernesto de Sá, que passou a informação ao chefe de polícia. O subdelegado Baptista Coelho compareceu ao local e, em seguida, sob o comando do tenente Antonio Ferreira, foram enviados para o local 15 praças da cavalaria da Polícia Militar. A intervenção de ambulantes evitou que o incidente ganhasse proporções maiores, como as do conflito do dia 5. O estado de alerta e vigilância, no entanto, seguiu presente. O envio de praças evidencia a preocupação que as autoridades baianas tinham passados quatro dias de ocorrido o Quebra-Bondes. Essas outras situações conflituosas que ocorreram nos dias seguintes apontam tanto para a ausência de soluções, por parte das autoridades públicas e representantes da companhias de bondes,

²⁹⁹ Os bondes nº 51, 47, 48, 41 e 45 da Light estiveram sob a presença dos policiais. Ver em: *Gazeta do Povo. Salvador, 7 de Out. de 1909.*

³⁰⁰ *Gazeta do Povo. Salvador, 9 de Out. de 1909.*

³⁰¹ *Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.*

³⁰² *Gazeta do Povo. Salvador, 9 de Out. de 1909.*

quanto para a disposição dos populares em dar prosseguimento em busca de garantir melhorias envolvendo os serviços de transportes - como apontado no capítulo anterior.

Para depor no inquérito, compareceu na delegacia William Mitchell, o engenheiro da Light, sob companhia do advogado da companhia, Pedro Gordilho.³⁰³ Além da descrição de como se deu o fato do qual o engenheiro Mitchell saiu ferido, também lhe foi perguntado sobre o uso de armas. Quando questionado se costumava andar armado, Mitchell respondeu com uma negativa, afirmado ter pegado a arma no escritório apenas quando soube do motim que se formou após o atropelamento, mas que não tinha intenção de usá-la. Durante as respostas, Mitchel chegou a se contradizer, quando afirmou, por exemplo, que não saia armado. Por qual motivo, então, chegou ao local do acidente sob o porte de arma? Quando questionado sobre isso, afirmou ter pegado “sem a intenção de usá-la”.³⁰⁴

Na visão do engenheiro, o protesto não teve a ver não apenas com o caso isolado do atropelamento seguido de morte da vítima. Afirmou, então, estar relacionado com questões envolvendo as irregularidades de horários e a falta de energia, fatos que, para ele, eram comuns.³⁰⁵ No sábado, o coronel Frederico Augusto Rodrigues da Costa também esteve presente na delegacia para depor como testemunha. Ele afirmou que seria possível evitar a tragédia, caso o motorneiro tivesse apertado, a tempo, o freio do veículo.³⁰⁶ Seis dias depois, as testemunhas Ludugero de Sousa e João Pimenta compareceram à delegacia para depor. Ambos eram empregados da Light.³⁰⁷

3.2. Força Policial: ação ou coparticipação?

Ao longo dos dias, os debates em torno do que acendeu o estopim para a explosão do protesto popular fez-se presente. Um ponto em comum, que apareceu com relevância nos jornais, foi a respeito da ação da polícia. O *Diário da Bahia*, por exemplo, apontou como culpado o chefe de polícia Antônio Dantas. A suposta ausência de reação foi sugerida como principal responsável pela eclosão do protesto.³⁰⁸ O jornal reforçou em suas páginas a suposta “inação” das forças policiais, acusando-o de inércia, incompetência e covardia, frente aos populares. Afirmou que os policiais adotaram uma “postura infeliz” e o chefe de polícia

³⁰³ O interrogatório foi comandado pelo delegado Liberato de Mattos. Ver em: *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

³⁰⁴ *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

³⁰⁵ *Gazeta do Povo*. Salvador, 7 de Out. de 1909.

³⁰⁶ *Gazeta do Povo*. Salvador, 11 e 12 de Out. de 1909.

³⁰⁷ *Gazeta do Povo*. Salvador, 11 de Out. de 1909.

³⁰⁸ *Diário da Bahia*. Salvador, 10 de Out. de 1909.

assistiu a tudo em uma “inatividade de causar lástima”.³⁰⁹ As edições diárias tinham notas com opiniões a respeito da atitude da força policial no protesto. Antônio Dantas foi acusado de agir com “frouxidão” e proceder a um procedimento “eminente passivo”, por não ter reprimido de imediato os primeiros protestos no bairro do Comércio.³¹⁰ Em paralelo, os insurgentes foram definidos como “arruaceiros, desenvoltos e cada vez mais impulsivos”. Nessa perspectiva, a culpa, então, seria da polícia que “não lhes reprimia as investidas”.

A narrativa difundida era de que a reação da população, ante o atropelo de José Luiz Gonzaga, não podia ser evitada. Em segundo lugar, a chegada da força policial, acompanhada dos seus “representantes graduados” tinha de ter atuado de modo a “defender a propriedade alheia, opondo-se à demolição selvagem que se seguiu”. A falta da contenção policial sobre os populares, de acordo com o *Diário da Bahia*, feria o princípio da autoridade pública e, examinada a partir desse prisma, pode ser enquadrada como “frouxa”. Dantas, o chefe de polícia, foi censurado por agir com propósitos de “conciliação paternal”, sendo o responsável por permitir que as depredações do bairro do Comércio se entendessem até a estação Central da Light.³¹¹ “Quem seria o responsável senão o senhor chefe de polícia? A opinião pública não aponta outra”. No entanto, não houve consenso de todos os veículos de comunicação pública, a respeito da postura da força policial. No *Diário da Bahia*, o questionamento girou em torno de perguntas retóricas lançadas ao público leitor: “No caso do dia 5, como se houve a polícia? O seu procedimento em que se resolveu, em definitivo? Numa ação ou numa coparticipação?”

Araújo Pinho, governador da Bahia, escreveu um telegrama para o Ministro do Interior, lamentando os “tais fatos imprevistos e impossíveis de imediata repressão”. Quanto à postura da polícia, o governador elogiou a sua atuação. Para ele, o protesto exigiu uma postura cautelosa, que agisse com o fito de evitar que ganhasse maiores dimensões. Escreveu assim o governador:

“Diante da multidão enorme dos amotinados, no auge da exaltação e fúria, o emprego da força armada seria contraproducente. A polícia, entretanto, por meios dissuasórios, acudia a todos os pontos para evitar linchamentos eminentes como o do motorneiro e engenheiro Mitchell, cujas vidas foram garantidas, e para conter a sanha da destruição de veículos e frustrar novos planos de ataque à propriedade da empresa e pessoas dos seus representantes, conseguindo evitar a danificação dos maquinários da Usina e do Gasômetro, que estão intactos.

³⁰⁹ Diário da Bahia. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³¹⁰ Diário da Bahia. Salvador, 6 e 7 de Out. de 1909.

³¹¹ Diário da Bahia. Salvador, 8 de Out. de 1909.

A polícia agiu com firmeza e prudência, evitando conflagrações de funestíssimas consequências.”³¹²

Os maquinários, de fato, não foram atingidos. No entanto, o escritório da Light e o Gasômetro sofreram danos. Sem a repressão, a versão reiterada pela companhia girou em torno da atitude que assumiu o governo, interpretada a partir da ideia de ausência do poder público. Logo, após o protesto, a Light depositou suas energias na tentativa de encontrar os culpados pelos prejuízos sofridos. Nesse sentido, estado e município foram os responsabilizados, por agir com “conveniência ao vandalismo”.³¹³ Um dia após o quebra-quebra, a companhia publicou uma nota “ao público” no *Jornal de Notícias*. Definiu o protesto como “grande obra destruidora” e protestou contra a “inação” da polícia, contra os prejuízos, contra a indiferença do intendente Municipal e do Governador do Estado, contra a prisão dos empregados da companhia. Enfim, pediu indenizações pelas “perdas e destruições diretas e mais pelos lucros cessantes e emergentes” decorrentes da suspensão do tráfego em suas linhas.³¹⁴

É importante ressaltar que a repressão não ocorreu devido à potência da ação dos insurgentes, pois, no início do protesto, a força pública já se definia por não reprimir. O que parece ter contribuído para reforçar o argumento da impossibilidade de agir com violência contra os amotinados, foi a ligação que o chefe de polícia fez para o governador Araújo Pinho na fase inicial do quebra-quebra. Dantas admitiu sua impotência para conter o povo que se achava amotinado. “Toda a população da Bahia está aqui no Comércio reagindo. Não tenho força.” O chefe de polícia clamou, ainda, por ajuda: “Vossa excelência, providencie, entendendo-se com o coronel Sotero (...) no sentido de descer uma força do exército”.³¹⁵ Um popular mandou recado, depois publicado na *Gazeta do Povo*, afirmando que a polícia não quis e nem podia “desumanamente espingardear”.³¹⁶

3.3. Os motivos para o protesto

Várias foram as versões que tentaram explicar o motim do dia 5, que se constituiu em uma revolta popular. Veículos da imprensa local se debruçaram na tentativa de apontar

³¹² Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros: 1910.

³¹³ Diário da Bahia. Salvador, 10 de Out. de 1909.

³¹⁴ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³¹⁵ De acordo com a fonte, essas palavras foram ouvidas por cavaleiros e repórteres que estavam na sala próxima à secretaria da Associação. *Gazeta do Povo*. Salvador, 6 e 7 de Out. de 1909.

³¹⁶ *Gazeta do Povo*. Salvador, 16 de Out. de 1909.

respostas. Alguns reagiram com surpresa, outros com dúvida e teve também quem se via como incapaz de mapear os possíveis motivos, sobretudo no momento da erupção popular. Em um primeiro momento, as notícias pareciam difusas e desconexas umas das outras. Esse desencontro de informações tinha relação com o horário da edição do jornal. A depender do momento do dia que saísse, o caso podia estar mais ou menos apurado, favorecendo a mudança de olhar sobre o caso. A *Gazeta do Povo*, por exemplo, publicava suas edições diariamente, pela tarde. Além disso, as relações políticas, interesses e alianças estabelecidas também podiam influenciar na maneira que as informações eram registradas.

O *Jornal de Notícias*, por exemplo, era simpático à Linha Circular³¹⁷ e como trabalhado no capítulo um, essa era uma empresa que, sob a administração do grupo Guinle, disputava o mercado de eletricidade e serviços de transportes com a Light. O *Jornal de Notícias* era comandado por Aloísio de Carvalho e foi importante na propagação da figura de J.J Seabra, eleito governador três anos depois. O diretor da Linha Circular, Julio Brandão, também era um candidato seabrista e em 1911 se elegeu intendente municipal, assumindo o cargo em 1912. Tanto o governador quanto o intendente tinham forte relação com o *Jornal de Notícias*. Já o *Diário da Bahia* era de propriedade do Severino Vieira,³¹⁸ que pertencia ao mesmo grupo político do governador de 1909, Araújo Pinho. Na narrativa sobre o Quebra-Bondes, o jornal deu destaque à violência dos populares. Diferente da *Gazeta do Povo*, que narrou o Quebra-Bondes, mas sempre apontava para as irregularidades e problemas nos serviços da companhia.³¹⁹ Ou seja, longe da ideia de imparcialidade, os periódicos tendiam a apostar em narrativas mobilizadas pelos interesses e alianças pré-estabelecidas.

Nas diferentes abordagens sobre o protesto, O *Jornal de Notícias* definiu a ação do povo como fruto do “apaixonamento”, que pode ser interpretado como forte envolvimento emocional dos envolvidos no protesto.³²⁰ Essa dimensão, quando desconectada de outros elementos, promove o esvaziamento dos seus significados, como veremos mais à frente. Dos motivos que ajudam a entender o Quebra-Bondes, é interessante pensar na sequência de cenas que aconteceram no dia 5, a começar pelo atropelo seguido da morte do popular José Luiz Gonzaga. Acidentes com bondes elétricos eram comuns na cidade e aconteciam cotidianamente, desde colisões que feriam levemente os usuários, até as mais graves que resultavam em mortes — como visto no capítulo anterior. A fatalidade que ocorreu com o

³¹⁷ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.184.

³¹⁸ Revista do Brasil, 15 de out. de 1907.

³¹⁹ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

³²⁰Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

José Gonzaga não foi inédita na cena urbana brasileira. O ofício datado de 27 de abril de 1909 registrou um grave acidente envolvendo um homem que esmolava na rua. O bonde atropelou e matou o homem que atravessou a linha inesperadamente, sem que o condutor tivesse tempo de frear. Diante o testemunho de um policial e outras pessoas que presenciaram a cena, o acidente foi considerado inevitável.³²¹

Outro elemento soma-se a esse quebra-cabeça: a atitude do engenheiro-diretor Mitchell ao chegar no local do acidente.³²² Esse ponto foi um dos que mais apareceu na imprensa e no inquérito das testemunhas. Ele compareceu como representante da Light pouco tempo após a morte de José Luiz Gonzaga e se deparou com um público revoltado. Ao volante de um veículo de passageiro, se fez ver em sua particularidade: era um homem branco da classe alta. Certamente, os amotinados reagiram com suspeita e isso somou-se à sua inábil negociação. A atitude de avançar o carro sobre os pedestres, a troca de insultos que se deu a partir disso e os tiros disparados na sequência inflamaram a reação dos populares. A Light assumiu que Mitchell agiu de forma “imprudente”, mas defendeu-o com o argumento de que os tiros disparados contra os populares foram para sua legítima defesa.³²³

De todo modo, os dois elementos destacados acima não dão conta de justificar a eclosão do protesto. Três dias após o Quebra-Bondes, a Light emitiu uma nota se opondo à forma com que a *Gazeta do Povo* referiu-se ao Quebra-Bondes nas páginas do seu jornal. Para a companhia, o órgão da imprensa estaria cumprindo o papel de “supremo agitador do rebotalho social”.³²⁴ O periódico respondeu afirmando o seu posicionamento de condenação “às violências contra a Light” mas, devolveu a responsabilidade para a companhia:

“Não nos rejubilamos, pois, mas justo era que lembássemos as nossas advertências, quando chamávamos a Light ao cumprimento das suas obrigações. Então, prognosticar que, a continuar o serviço de tal modo representando um vexame para o público, mais tarde ou mais cedo veria a reação. Que culpa temos nós de não termos sido ouvidos, e realizar-se o nosso prognóstico?”³²⁵

O trecho evidencia os problemas nos bondes. O referido órgão de imprensa é um dos que denunciava os problemas cotidianos enfrentados pela população usuária do transporte e provocava não apenas a Light, como a Trilhos Centrais e a Linha Circular (outras

³²¹ Salvador (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 27 abr. 1909. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1.

³²² Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros: 1910.

³²³ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³²⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

³²⁵ Gazeta do Povo. Salvador, 8 de Out. de 1909.

companhias da cidade) a agirem em prol da melhora do serviço, que era por elas cobrado. Os problemas, ao longo do tempo, se amontoavam, aumentando o nível de tensão entre os usuários e as companhias de carris elétricos. Para a *Gazeta do Povo*, não bastava a Light se opor à publicização dos acontecimentos do dia 5. O ideal seria, antes, a companhia ter assumido o compromisso de olhar para as questões denunciadas pela população e, então, oferecer soluções adequadas e duráveis para os problemas nos serviços dos bondes elétricos. A responsabilidade, portanto, seria da própria Light.

A *Gazeta de Notícias*³²⁶ do Rio de Janeiro, ao discorrer sobre o Quebra-Bondes do dia 5, falou sobre o uso de um equipamento nomeado de “salva-vidas”, que tanto a Trilhos Centrais, como a Linha Circular, já faziam usos em seus veículos, diferente da Carris Elétricos, da Light que “não os adota”. De acordo com o jornal, a proporção de morte para os desastres que ocorriam com companhias das duas primeiras companhias citadas, é zero, sendo que “em mais de cem casos de indivíduos apanhados pelos bondes, nenhum morreu, nenhum ficou inválido”.³²⁷ Diferente dos acidentes provocados por bondes da Carris Elétricos que “tem sido um caso mortal ou de inutilização pela gravidade dos ferimentos e contusões.” Isso, talvez, ajude a compreender porque no quebra-quebra de 1909, a situação ganhou dimensões inesperadas e levou a população a se revoltar, quebrando bondes e postes de iluminação pública.

As reclamações e “desgostos contra as irregularidades do serviço da Light”, que vinham “há muito se acumulando no espírito público”³²⁸, foram os principais motivos que provocaram o protesto. Em nota publicada no *Jornal de Notícias*, a Light protestou contra as acusações de que prestava um mau serviço.³²⁹ No *Diário da Bahia*, a companhia respondeu que seriam “interpretações subjetivas”, feitas para tentar explicar a explosão do motim, mas que não deviam ser encaradas como centrais para o entendimento do que veio a se tornar o quebra-quebra.³³⁰ A lógica, no entanto, é a contrária. O trágico acidente envolvendo José Luiz Gonzaga e a atitude do engenheiro Mitchel, apesar de terem provocado a reação furiosa dos populares, não justificam isoladamente a eclosão do motim. O protesto tem, portanto, ligação com o cotidiano de restrições e descasos que os cidadãos baianos passavam, por depender dos péssimos serviços de bondes elétricos das companhias.

³²⁶ *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 7 de Out. de 1909.

³²⁷ *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 7 de Out. de 1909.

³²⁸ Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros: 1910.

³²⁹ *Jornal de Notícias*. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³³⁰ *Diário da Bahia*. Salvador, 10 de Out. de 1909.

Abaixo-assinados e, sobretudo, reclamações nos jornais eram formas que a população utilizava para demandar a garantia dos seus direitos. Porém, quando essas estratégias não davam conta de solucionar os problemas, outros meios também eram acionados como ferramenta de luta, a exemplo do protesto. As reclamações diárias apontavam para problemas como atrasos, lotação, sujeira nos veículos e, sobretudo, acidentes. Como reforçou Daniel Rebouças, a ocorrência do “Quebra-Bondes” tem relação com a insatisfação com os serviços urbanos ligados à eletricidade.³³¹ Referindo-se ao Rio de Janeiro, para Paulo Cruz Terra, “a experiência cotidiana das péssimas condições do serviço, aliada à percepção dos privilégios dados pela municipalidade às companhias” certamente contribuiu para o aumento da insatisfação. E acrescento que funcionaram também como catalisador para a eclosão do protesto.³³²

Em síntese, a análise que explica os motivos que levaram os populares a apedrejar a cidade, quebrar combustores e queimar bondes, tem a ver com a união de elementos pontuais e duradouros. Entre eles está a indignação “ocasional e nobre” contra a morte do homem atropelado, a “culpabilidade do motorneiro” no desastre, a atitude do engenheiro Mitchell, a reação dos populares e a explosão violenta de reiteradas reclamações contra o serviço da Light. O elemento que tem a ver com as queixas do povo sobre os péssimos serviços fornecidos pela companhia (como apresentados no capítulo anterior) foram tratados pela Light como “interpretações subjetivas” que emergiram para tentar explicar a explosão do motim, mas não podem ser consideradas centrais no entendimento do que veio a se tornar o Quebra-Bondes.³³³ Esse argumento, porém, é frágil. As queixas e reclamações dos usuários de bondes eram cotidianamente difundidas nas páginas de jornais da cidade e isso sugere que era um forte ponto de incômodo. Além de representar um empecilho para a circulação dos cidadãos pela cidade, colocava em risco a vida dos usuários. O Quebra-Bondes, portanto, “funcionou como uma espécie de ápice a que chegou a insatisfação com os serviços urbanos ligados à eletricidade, sobretudo os da *Bahia Tramway Light and Power*”.³³⁴

³³¹ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2022. p.204.

³³² Cruz Terra, P. (2013). Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. *História Social*, (22/23), 235–253.

³³³ Diário da Bahia. Salvador, 10 de Out. de 1909.

³³⁴ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2018. p.204.

3.4. Classe, raça e o Quebra-Bondes

Autoridades públicas e representantes da Light, através das suas lentes classistas e racionalizantes, tentaram ridicularizar o protesto.³³⁵ Muitas vezes os insurgentes foram adjetivados como baderneiros, irracionais e violentos. As narrativas criadas nos jornais reforçavam a ideia de um quebra-quebra desligado de reivindicações próprias e profundas. Edward Thompson, ao discorrer sobre os motins por alimentos na Inglaterra do XVIII, nos ajuda a compreender que os protestos ocorridos não tinham relação apenas com a fome. Tinha a ver, antes, com a dinâmica estabelecida entre os populares e as autoridades e também com “a cultura política, as expectativas, as tradições e até as superstições dos trabalhadores”.³³⁶ Com base nisso, é possível afirmar que o Quebra-Bondes foi direcionado também por uma noção de direitos costumeiros e populares. Ou como sendo “uma visão consistente tradicional das normas e obrigações sociais, das funções econômicas peculiares a vários grupos da comunidade, as quais, considerada em conjunto, podemos dizer que constituem a economia moral dos pobres”.³³⁷ Ao fazer uma análise sobre o Motim do Vintém, ocorrido na década de 1880, Sandra Graham afirmou que:

O Motim do Vintém marcou uma mudança decisiva não só na maneira pela qual a ação política podia ser, pública e diretamente realizada e compreendida, mas também quanto aos atores envolvidos. Ela significava a transformação da cultura política. Pela primeira vez em mais de quarenta anos, respeitáveis habitantes da cidade, mesmo que sem posição ou conexões políticas formais, participaram de demonstrações populares de protesto. (...) Todos os participantes - sejam aqueles já reconhecidos como porta-vozes políticos - sejam aqueles que ficaram incógnitos reagiram de maneira dramaticamente nova. Levaram a política para as ruas da cidade, distribuíram panfletos, desfilaram diante da redação dos jornais demandando apoio, enfrentaram a polícia, o exército e o imperador, desafiaram a lei. Seus métodos, distintamente perceptíveis pela sociedade, envolveram a comunidade inteira do Rio de Janeiro com questões políticas que, no fundo, colocavam em discussão estruturas sociais básicas. Dessa forma, os habitantes do Rio esboçaram os primeiros traços de um novo estilo político, um estilo que seria elaborado durante a década de 1880.³³⁸

³³⁵ NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra Bondes e a Revolução de 30. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, 2020.

³³⁶ THOMPSON, E. P. A economia moral revisitada. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

³³⁷ THOMPSON, E. P. “A economia moral da multidão inglesa no século XVIII”. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.152.

³³⁸ GRAHAM, Sandra Lauderdale. O Motim do Vintém e a Cultura Política do Rio de Janeiro 1880. In: *Revista Brasileira de História*. Vol. 10. N. 20. Mar./Ago. 91. São Paulo: USP, 1980.

Em um paralelo com o Motim do Vintém, é possível afirmar que o Quebra-Bondes deu sequência ao modelo de cultura política originado na década de 1880, por ter sido urbano e popular. Com isso, os populares envolvidos no quebra-quebra, afastaram-se de uma ideia de luta representada por uma “percepção intuitiva e pouco elaborada de direitos e deveres que, às vezes, explodiam em reações violentas”, como pontuou Carvalho.³³⁹ Essa dimensão, além de banalizar a luta, desconsidera um cotidiano marcado por descasos e insatisfações que costumeiramente ultrapassavam os limites que a comunidade baiana compreendia como suportável.

Na narrativa elaborada sobre o protesto foi dado um destaque à dimensão da violência. O *Diário da Bahia*, por exemplo, viu entre os populares “forças perigosas” e, ainda mais, sugeriu que o quebra-quebra representou o fim do “povo ordeiro e policiado” que por séculos representou os baianos.³⁴⁰ Para a Light, os insurgentes agiram com “derradeiros lances de selvageria”.³⁴¹ O destaque dado à violência fez parte da narrativa utilizada, sobretudo pela imprensa. É evidente que o protesto, ao desmoralizar a polícia e propagar entre a população soteropolitana o medo e radicalização, “comprometeu a segurança na cidade”.³⁴² Porém, o que chamo atenção aqui é para os usos que fizeram disso.

Foram muitas as categorias utilizadas para descrever a ação dos insurgentes; várias, inclusive, em tom pejorativo. A Light categorizou os populares como “sanha de canibais”, “marcha avassaladora da desprezível ralé” e “desclassificados” que se valeram de “atos de selvageria”.³⁴³ Na visão da época, desclassificados seriam aqueles que não tinham “ocupação lícita”, os que não trabalhavam, os viciados em bebidas e drogas ou, ainda, os que praticavam “atos condenados pelas leis sociais ou pelas leis da moral”.³⁴⁴ Um leitor, identificado no jornal como “um popular”, publicou uma carta na *Gazeta do Povo*, colocando-se contra as categorias utilizadas nas mídias públicas para descrever os insurgentes. Afirmou que “quem trabalha, ainda que na mais modesta e grosseira ocupação, é um elemento da organização social”. Sugeriu também que não fossem definidos como desclassificados os que viviam “do trabalho manual ou mecânico, embora sem lustre de capitães, de nobreza de sangue ou de burguesia”. A multidão de trabalhadores que tomou as ruas no dia 5, “não era composta de

³³⁹ CARVALHO, José Murilo de. Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p.79.

³⁴⁰ Diário da Bahia. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³⁴¹ Jornal de Notícias. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³⁴² BRITO, Jonas. O Quebra-Bondes: política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930). Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2023, 295 f. p.254-256.

³⁴³ Diário da Bahia. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³⁴⁴ Gazeta do Povo. Salvador, 16 de Out. de 1909.

gatunos, loucos jogadores, vagabundos ou outros”. O trabalhador não é, portanto, um “desclassificado”.³⁴⁵

Outro termo depreciativo utilizado para descrever os populares foi “arruaceiros”. Essa categoria apareceu em nota da Light e também na descrição do protesto feita em jornais da cidade. Na análise de Maria de Lourdes Eleutério sobre as greves operárias que sucederam em São Paulo entre 1906 e 1920, o termo “arruaceiro” era usado pela grande imprensa sempre que a população tomava as ruas com reivindicações que pautavam a dignidade humana e o direito ao trabalho, à moradia, educação e lazer.³⁴⁶ Isso acontecia a partir da percepção de que a cidade que estava sendo planejada não pautava os interesses da maioria dos cidadãos, representando assim, os projetos de um grupo limitado. Em outra perspectiva, para as classes mais abastadas, os arruaceiros seriam aqueles questionadores da ordem urbana, que promoviam a desordem. À luz da definição de Eleutério, é possível pensar que, no protesto do Quebra-Bondes, não só o “arruaceiro”, mas todos as outras definições citadas foram exploradas com uma conotação próxima: para descaracterizar os insurgentes e invisibilizar as suas demandas.

O protesto do Quebra-Bondes também foi representado a partir da lente racial. O *Diário da Bahia* publicou que “crioulos retintos e reluzentes de suor agitavam braços musculosos” e, em seguida, foram acusados de agir como uma “faina destruidora”³⁴⁷ Em outro momento, afirmou que o chefe de segurança, “fitava a onda negra, via-se inchar, dobrar-se sobre si mesma e explodir raivosa, em fúria”.³⁴⁸ A definição confirma que o Quebra-Bondes refletiu as divisões de classe e raça da sociedade baiana.³⁴⁹ Nos meses seguintes ao Quebra-Bondes, outras análises foram feitas a partir da lente racial. A Revista do Brasil, que costumava utilizar charges em suas edições, publicou uma onde aparecem o governador Araújo Pinho, Emil Hayn, gerente da Light, Antônio Dantas, chefe de polícia e duas outras autoridades. Na charge as figuras comentavam sobre o quebra-quebra (figura 27).³⁵⁰ A fala de Emil Hayn diz que a “negrada da Bahia” era responsável por apedrejar e queimar bondes da companhia. Em outra edição, a mesma revista publicou uma charge na

³⁴⁵ Gazeta do Povo. Salvador, 16 de Out. de 1909.

³⁴⁶ Eleutério, M. de L. (2022). Arruaceiros!. *Literatura E Sociedade*, 27(36), 39-58.

³⁴⁷ Diário da Bahia. Salvador, 6 de Out. de 1909.

³⁴⁸ Diário da Bahia. Salvador, 8 de Out. de 1909

³⁴⁹ BRITO, Jonas. O Quebra-Bondes: política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930). Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2023, 295 f. p.256-259.

³⁵⁰ O personagem “Zé” costumava representar os populares. Era comum aparecer nos periódicos esse nome com outras variações. Por exemplo: Zé Esbodegado, Zé Escovado ou apenas Zé. Ver em: Revista do Brasil (BA), 15 out. de 1909.

qual os populares foram representados com paus e pedras em mãos, correndo com reações de fúria, sob trilhos de bonde (figura 28).³⁵¹



Figura 27 – Charge sem título. Reproduzido de: Revista do Brasil (BA), 1909.

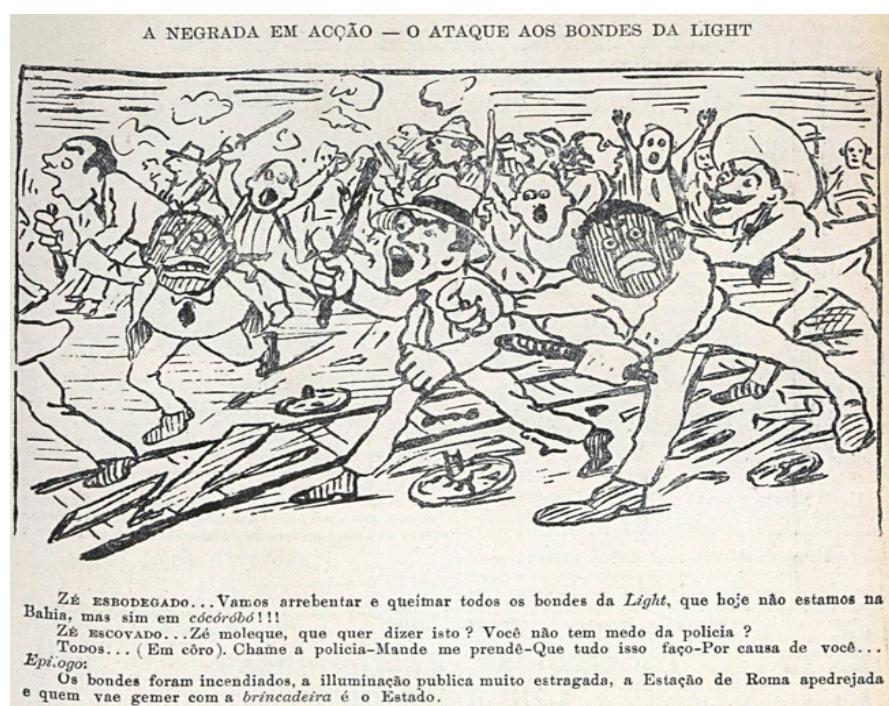


Figura 28 – A negrada em ação. Reproduzido de: Revista do Brasil (BA), 1909.

³⁵¹ Revista do Brasil (BA), 15 out. de 1909.

Os elementos da charge compostos pelo título, o diálogo e a imagem dão o tom com que o Quebra-Bondes foi encarado e, posteriormente, representado nos principais veículos de comunicação da cidade. Isso ajuda a compreender a tensão social e racial existente e, nesse caso, representada através de uma narrativa que deprecia ação de um grupo social composto majoritariamente por operários e negros.³⁵² Referências como “a negrada em ação” e “a negrada da Bahia” apontam para o olhar racializante e para as ansiedades desencadeadas pela ação de um grupo de populares em que o convívio no cotidiano já representava um medo.³⁵³ É sabido que o humor serviu como ferramenta política para muitos homens letados interessados no debate público. Sobretudo no início do XX, essas produções humorísticas permitiam abordar temas delicados em obras consideradas “sérias”. Por isso, não foram poucos os escritores consagrados que utilizaram do humor como uma das facetas da produção intelectual. Como pontuou o historiador Daniel Rebouças Carvalho, a imprensa foi um importante meio para a criação e divulgação dessas produções humorísticas.³⁵⁴

No processo de pós-abolição no Brasil foram constituídas estratégias de racialização das relações sociais. Diferente do que era conhecido nos tempos coloniais e imperiais, o final do século XIX foi palco de novos parâmetros e significados no que tange às diferenças raciais. Em um contexto de afirmação do modelo político republicano, um interesse que moldou a preocupação das elites brasileiras e baianas foi “a redefinição de lugares e hierarquias, fundadas em critérios raciais, naqueles ambientes de falência das seculares formas de diferenciação social: senhor-escravo; súdito-realeza”.³⁵⁵ Como disse Wlamyra Albuquerque, a racialização da sociedade permitia que as “relações absurdas” fossem colocadas como termos mais “naturais”.³⁵⁶ Ou seja, não fossem vistas como um projeto de sociedade interessado em manter determinados grupos em um lugar restrito e distante da condição de cidadania plena. Segundo Franz Fanon, existe uma série de lendas e histórias fadadas de historicidade que apontam para a hierarquia racial e não dependem do aval das

³⁵² NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. *Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra Bondes e a Revolução de 30. Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, 2020.

³⁵³ NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. *Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra Bondes e a Revolução de 30. Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, 2020.

³⁵⁴ CARVALHO, Daniel Rebouças. *A liberdade em cena: teatro, humor e racismo no templo da abolição e além (Salvador, Bahia, 1884-1906)*. Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2021, 220 f.

³⁵⁵ Albuquerque, W. (2023). *A vala comum da raça emancipada: abolição e racialização no Brasil, breve comentário. História Social*, (19), p. 99–100.

³⁵⁶ A historiadora Wlamyra Albuquerque pensa o conceito de racialização enquanto um constructo que denota uma hierarquização entre as raças. Ver mais em: Albuquerque, Wlamyra R. de. *O jogo da dissimulação: Abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 2009. p.123.

pessoas negras, pois são geradas pelo “outro”.³⁵⁷ Essas narrativas são perpassadas pelo racismo e trazem consigo problemas que esvaziam as demandas dos sujeitos através de um movimento histórico que reforça a inferiorização da comunidade negra.³⁵⁸ E raça era um elemento que hierarquizava a experiência dos sujeitos envolvidos no Quebra-Bondes.

Os parâmetros e limites de cidadania previstos no pós-abolição, além de não darem conta dos interesses dos cidadãos baianos, eram amplamente questionados no cotidiano da cidade. Mesmo diante de um cenário de precariedade e limitação de direitos, a reclamação dos serviços fornecidos pelas companhias e a demanda por soluções apontam para a plena compreensão dos populares sobre a negação dos seus direitos.³⁵⁹ O quebra-bonde somou-se, portanto, à agenda de luta por direitos que já estava colocada e deu densidade a reivindicações anteriores. É possível detectar o caminho da luta secular pela cidadania travada por trabalhadores e trabalhadoras negras que, distante do lugar de anomia ou passividade, agiram em busca da garantia do exercício da cidadania.³⁶⁰

Para Flávio Gomes, os debates das elites desde o final do XX ancoravam-se no argumento de que a “ascendência selvagem da raça africana” aliado à condição do cativeiro, posicionou esse grupo em um lugar de despreparo para desfrutar da cidadania - que deveria ser feito a partir dentro da ordem, visando o progresso da nação. Por isso, para as elites, “os negros deveriam aguardar passivamente seu direito à cidadania (não a mesma cidadania destinada ao homem branco!), assegurada pela igualdade jurídica.”³⁶¹ Essa noção de cidadania era pautada não como um direito natural mas como um direito político. Logo, cabia à sociedade decidir e julgar quem era merecedor ou não de desfrutá-lo. Com base nisso, é possível afirmar que os populares envolvidos no Quebra-Bondes, compreendendo os limitados usos dos direitos civis e políticos conquistados historicamente, lutaram em direção da garantia da cidadania plena, por compreendê-la como um essencial para a manutenção da dignidade humana.

³⁵⁷ Frantz Fanon abordou o contexto pós-colonial nas Américas e a experiência do racismo nesse processo. Nesse caso, para o autor, “o outro” é representado pelo branco colonizador. Ver mais em: FANON, F. Pele negra, máscaras brancas. Trad. Sebastião Nascimento com colaboração de Raquel Camargo. São Paulo: Ubu Editora, 2020.

³⁵⁸ GONZALEZ, Lélia. A categoria político-cultural da amefricanidade. *Tempo Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 92, n. 93, p. 69-82, (jan./jun.), 1988b, p. 69-82.

³⁵⁹ Cruz Terra, P. (2013). Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. *História Social*, (22/23), 235–253.

³⁶⁰ LARA, Sílvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Revista projeto História*, São Paulo, vol. 16, fevereiro-1998. p.38.

³⁶¹ GOMES, Flávio dos Santos. No meio das Águas turvas – racismo e cidadania no alvorecer da república – a Guarda negra na Corte(1888-1889). *Estudos Afro-asiáticos*, n. 21, 1991.

O ritmo intenso das mudanças urbanas não dava conta de acompanhar as demandas dos trabalhadores e impactava diretamente na dimensão de direitos conquistados ao longo do tempo. E apesar do motim não ter tornado claro os seus objetivos políticos, isso não desconsidera as implicações políticas e a luta pela cidadania que o protesto cravou.³⁶² A queima de bondes, danificação de combustores, embates dos populares contra a Light e todas as demais ações de rebeldia que aconteceram no dia 5 sugerem que, quando desconsideradas as reclamações diárias, a violência coletiva apresentou-se como uma forma de chamar a atenção pública para as demandas e reivindicações dos populares,³⁶³ Demarcando a presença de rebeldia contra as companhias de transporte ainda na primeira década do século XX.³⁶⁴ Como dito por Negro e Brito “o Quebra-Bondes foi mais uma demonstração da surpreendente e impactante da presença da classe trabalhadora na História do Brasil”.³⁶⁵ Acrescento, ainda, que a potência com que tudo ocorreu e somou às históricas lutas dos trabalhadores ao longo do tempo e reposicionou a agenda a favor da garantia de direitos sociais. Longe de um protesto desordenado, os populares fizeram das ruas um espaço político e, a partir dos seus resultados, deslocaram as autoridades públicas e privadas para debater questões que perpassavam pela defesa da cidadania plena. Em outras palavras: “quebra-se, queima-se, mas não se tira nada”.³⁶⁶

³⁶² PAMPLONA, Marco. A historiografia sobre o protesto popular: uma contribuição para o estudo das revoltas urbanas. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 9, n.17, p. 215-238, 1996.

³⁶³ Trecho original: “Actually, the government's inattention to petitions and letters was teaching suburbanos to resort to collective violence instead”. p.134. Ver em: MEADE, Teresa A. “Civilizing” Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City, 1889-1930 (Pennsylvania State University Press, 1997). Analysis of urban reforms in Rio and popular reaction to them.

³⁶⁴ REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIA, Juliana. A Cidade da Bahia e a Eletricidade. Salvador: Caramurê, 2018. p.258.

³⁶⁵ NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra Bondes e a Revolução de 30. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, 2020.

³⁶⁶ Gazeta do Povo. Salvador, 6 de Out. de 1909.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apresentada as discussões ao longo dos capítulos desta dissertação, torna-se necessário apresentar algumas considerações finais, ainda que consciente de que elas não finalizam o debate e nem oferecem uma verdade absoluta sobre o tema. As reflexões aqui propostas são frutos de um esforço e de um olhar construído a partir da análise de fontes, leitura bibliográfica, métodos e muitas inquietações. Possivelmente outras interpretações poderão surgir a partir de novas questões sobre o tema aqui investigado. Dessa forma, o que foi apresentado nos capítulos acima e as considerações finais aqui apresentadas podem ser pensadas como um convite à continuidade da pesquisa e à ampliação do debate sobre as tensões, os conflitos, os problemas e as negociações em torno da memória dos bondes elétricos em Salvador.

A historiografia, por muito tempo, sustentou a tese que atribuía à Bahia um lugar de atraso em relação ao Sudeste do Brasil. Essa visão, somada à tendência de associar a classe operária exclusivamente aos trabalhadores das grandes indústrias, restringiu a análise histórica e, muitas vezes, marginalizou ou excluiu a participação de trabalhadores que atuavam fora do chão de fábrica. Com essa compreensão limitada sobre quem compõe a classe operária, torna-se difícil reconhecer, com seriedade, o papel dos populares e trabalhadores baianos envolvidos no Quebra-Bondes. Há algumas décadas outros trabalhos vêm surgindo no sentido de questionar as noções limitadas de classe operária e o lugar de decadência destinado à Bahia da Primeira República. Essa dissertação tentou contribuir nesse sentido, ao falar sobre o que foi o Quebra-Bondes de 1909 e compreendê-lo como uma expressão marcante da presença ativa e impactante da classe trabalhadora na história do Brasil (e em específico da Bahia), revelando que suas formas de luta e reivindicação ultrapassaram os limites das estruturas industriais tradicionais.

O primeiro capítulo teve como objetivo principal analisar a chegada de grupos estrangeiros a Salvador e as negociações e disputas em torno do anseio em monopolizar o mercado da eletricidade e o de transportes urbanos. Por algumas décadas, o sistema de bondes na cidade era administrado por empresas locais, de caráter familiar, que atendiam a áreas específicas na capital. Com a introdução de grupos estrangeiros e a maior capacidade de investimento em tecnologias de eletrificação, essas empresas locais foram gradualmente cooptadas ou substituídas. A presença desses grupos conectados ao capital internacional acelerou a mudança dos transportes urbanos, ao mesmo tempo que marcou o fim da predominância dos pequenos empresários locais. A consolidação dos negócios das novas

empresas estrangeiras contou com o apoio de políticos baianos na esfera municipal e estadual, cuja articulação foi fundamental para garantir concessões e permissões.

A partir da perspectiva da História Social, busquei analisar não apenas os processos estruturais da eletrificação dos transportes em Salvador, mas também as maneiras pelas quais essas mudanças foram percebidas, vividas e tensionadas pelos grupos sociais. A chegada das empresas estrangeiras e a implementação de novas tecnologias não ocorreram em um vazio social: elas alteraram rotinas, reconfiguraram dinâmicas urbanas, trouxeram novos conflitos e redesenharam relações de poder. Longe de serem espectadores das decisões tomadas pelos representantes políticos, os usuários de bondes, não apenas, mas majoritariamente compostos por trabalhadores, participaram ativamente desse processo reagindo, negociando e adaptando-se de muitas formas.

No segundo capítulo foi apresentado o cotidiano dos bondes elétricos em Salvador e as principais reclamações que os usuários faziam em relação aos serviços e condições dos transportes. Iniciei o capítulo mapeando o entorno da cidade que aos poucos era cortada pelos trilhos dos bondes e apontei para a variedade de sujeitos que faziam uso das ruas e dividiam espaços com os bondes elétricos, fazendo, por vezes, uso deles. Ao longo do capítulo apresentei as principais queixas dos usuários e a maneira que questionavam e propunham melhoria do serviço de transporte público. Além das reclamações, também era comum acontecer acidentes provocados por bondes e estes casos revelavam os desafios de adaptação de uma cidade em transformação. Apesar de ocorrerem desde que os bondes funcionavam a tração animal, é evidente que os casos de acidentes envolvendo bondes elétricos tendiam a ser mais trágicos devido a fatores como velocidade e a intensidade dos choques.

A implementação paulatina dos bondes elétricos, seguidos da sua substituição pelos movidos à tração animal, não aconteceu de forma natural e despretensiosa. Representou, ao invés disso, um projeto de parte das elites em urbanizar a sociedade brasileira. Um dos desafios dessa dissertação foi discorrer sobre os serviços de bondes para além da seara da mobilidade simples e pura — voltada tão somente para a locomoção de sujeitos para outros pontos da cidade —. De maneira abrangente, os bondes também representavam espaços onde as tensões e projetos sociais estavam em disputas e a análise a respeito dos problemas e questões desse transporte urbano forneceu densidade para a compreensão da sociedade brasileira e baiana em contextos de Primeira República.

Mais do que encurtar distâncias geográficas, os bondes aproximavam os próprios moradores da cidade que, infelizmente, não dispunham de canais institucionais para apresentar suas insatisfações. Longe de aceitarem passivamente o serviço ruim que era

oferecido, os usuários sempre pontuavam e propunham possibilidades de melhorias. Nessa seara, os jornais serviam como os principais veículos de registro das queixas da comunidade. Apesar da postura facciosa da imprensa, foi possível, a partir do cruzamento dos jornais e permanência das reclamações, que as queixas dos usuários eram legítimas, variadas e refletiam problemas reais que afetavam a mobilidade urbana em Salvador.

O terceiro e último capítulo teve como foco analisar o protesto do Quebra-Bondes, ocorrido em Salvador em outubro de 1909. O quebra-quebra teve início a partir do atropelo que pôs fim à vida do “pobre cego” e rapidamente se expandiu pela cidade, mobilizando centenas de populares nas horas seguintes. Os motivos que levaram ao protesto não estavam claros em um primeiro momento. Em uma análise superficial, parecia ter sido motivado pela morte do popular, mas quando compreendido à luz dos problemas elencados no segundo capítulo foi possível compreender o protesto como produto de uma insatisfação da comunidade que usufruia dos serviços de transportes urbanos ruins e custosos fornecidos pelas companhias.

A permanência dos problemas nos serviços de bondes gerava frustração entre a comunidade usuária que, diante da escolha das companhias em não solucionar as queixas, passavam a buscar alternativas possíveis. Os jornais sintetizavam esse sentimento de frustração coletiva ao afirmar que os problemas destacados não se tratavam de um fato isolado ou acidental, mas de fatos repetidos e continuados. Comentários assim não apontam apenas a indignação sobre os precários serviços, mas sugerem que o cotidiano urbano era marcado por um padrão de descaso, naturalizado pela falta de soluções reais.

A cobertura da imprensa sobre os serviços de bondes na cidade era marcada por um forte facciosismo. Muitos jornais adotavam posições tendenciosas sobre as companhias de bondes, protegiam determinados grupos enquanto atacavam outros, conforme os interesses do jogo. Essa parcialidade tinha a ver com as relações e vínculos pessoais, políticos ou econômicos que os redatores e proprietários de jornais estabeleciam com os políticos baianos e que influenciavam, por vezes, no tom do que era publicado. Essa imprensa se tornava, assim, uma extensão das disputas entre os grupos empresariais e o poder público, além de, aliado à experiência dos usuários, influenciar na opinião pública.

Ao longo do que foi apresentado, fica evidente que a eletrificação dos bondes em Salvador foi marcada por profundas tensões, nas quais os moradores da cidade atuaram como agentes desse processo de contestação e luta. A precariedade dos serviços, o descaso das companhias na resolução (ou falta dela) dos problemas, as queixas e acidentes recorrentes contribuíram na criação do acúmulo de insatisfação que, em 1909, transbordou para as ruas. O

Quebra-Bondes, nesse sentido, não foi um ato isolado ou irracional, mas uma reação direta a um cenário de negligência e desigualdade. Como afirmou um popular em uma coluna, “cabia ao povo reagir sempre que necessário” (Correio do Brasil, 1905). E naquele momento a reação se fez urgente. O protesto ganhou as ruas como expressão real do limite da tolerância popular e da exigência por mudanças em uma cidade que, embora se transformasse, permanecia excludente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, W. A vala comum da raça emancipada: abolição e racialização no Brasil, breve comentário. *História Social*, São Paulo, ano 19, 2023.
- Albuquerque, Wlamyra R. de. *O jogo da dissimulação: Abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 2009.
- AMADO, Jorge. *História do carnaval*. In: COSTA, Flávio Moreira da. *Os melhores contos brasileiros de todos os tempos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2009.
- ANDRADE, Oswald de. *Um homem sem profissão. Memórias e confissões. Sob as ordens da mamãe*. (Rio de Janeiro) Civilização brasileira 1971 — 2.a ed. Civilização Brasileira, 1976.
- ANDREWS, George R. *América Afro-Latinas (1800-2000)*. Tradução de Magda Lopes. São Carlos, São Paulo: EdUFSCAR, 2007.
- BARROS, Wanderlene de Freitas Souza. *Nos trilhos da cidade: a trajetória dos motorneiros e dos bondes em Manaus (1930-1946)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.
- BRESCIANI, M. S. M. *Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)*. Revista Brasileira de História, São Paulo, v.5, n.8/9.
- BRITO, Jonas. *O Quebra-Bondes: Política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930)*. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2023.
- 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.
- CARVALHO, Daniel Rebouças. *A liberdade em cena: teatro, humor e racismo no templo da abolição e além (Salvador, Bahia, 1884-1906)*. Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2021, 220 f.
- CARVALHO, Daniel Rebouças. *As crônicas de Lulu Parola na Bahia: Desilusão republicana e engajamento político em Aloísio de Carvalho (1891-1916)*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2013.
- CARVALHO FILHO, Aloísio de. *Jornalismo na Bahia: 1875-1960*. In: TAVARES, L. G. Pontes (org.). *Apontamentos para a História da imprensa na Bahia*. 2. ed. Salvador: Academia de Letras da Bahia, 2008.
- CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

- Cruz Terra, P. (2013). Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. *História Social*, (22/23)
- CUNHA, Joaci. O fazer político da Bahia na República (1900-1930): matriz das relações entre Estado, corporações e políticos. Bahia, EDUFBA, 1º edição, 2017.
- MATTOSO, K. Bahia, século XIX: uma província no império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.
- Cunha, J. de S. (2019). Reformas urbanas, política de saneamento, economia e interesses político-corporativos em Salvador na República Velha. *Cadernos Do CEAS: Revista crítica De Humanidades*, (247).
- Cunha, J. de S. (2019). Reformas urbanas, política de saneamento, economia e interesses político-corporativos em salvador na república velha. *Cadernos do CEAS: Revista crítica De Humanidades*, (247).
- Cruz Terra, P. (2013). Conflitos cotidianos e motins: os usuários de bondes no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. *História Social*, (22/23).
- DURÃES, Bruno José Rodrigues. Trabalhadores de rua de Salvador: precários nos cantos do século XIX para os encantos e desencantos do século XXI. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 2006, 230 f.
- ELEUTÉRIO, Maria de Lourdes. Arruaceiros!. Literatura e Sociedade, São Paulo, v. 27, n. 36, p. 39–58, nov. 2022.
- Ferreira, A. N. G.; Gomes, E. C. R.; Ramos, F. R. L.; Silva, J. C.; Teixeira, Karoline Viana; Moraes, K. S.; Chaves, R. S.; Ribeiro, R. A.; Brauna, J. D.; Almeida Neto, J. M. Acidentes de trânsito na Fortaleza do século XIX: os bondes de tração animal e a exigência de novas sensibilidades.. In: José Maria Almeida Neto; Daniel Alencar de Carvalho; Gilberto Gilvan Souza Oliveira; José Décio Braúna. (Org.). Em torno da narrativa. 1ed. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2019, v. 1.
- FANON, F. Pele negra, máscaras brancas. Trad. Sebastião Nascimento com colaboração de Raquel Camargo. São Paulo: Ubu Editora, 2020.
- FREHSE, Fraya. O tempo das ruas na São Paulo de fins do Império. São Paulo: Edusp, 2005.
- GRAHAM, Sandra Lauderdale. O Motim do Vintém e a Cultura Política do Rio de Janeiro 1880. In: Revista Brasileira de História. Vol. 10. N. 20. Mar./Ago. 91. São Paulo: USP, 1980.
- GOMES, Flávio dos Santos. No meio das Águas turvas – racismo e cidadania no alvorecer da república – a Guarda negra na Corte(1888-1889). *Estudos Afro-asiáticos*, n. 21, 1991.

- GONZALEZ, Lélia. A categoria político-cultural da amefricanidade. *Tempo Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 92, n. 93, p. 69-82, (jan./jun.), 1988b, p. 69-82.
- LARA, Sílvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Revista projeto História*, São Paulo, vol. 16, fevereiro-1998.
- NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra Bondes e a Revolução de 30. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol 33, nº 71, 2020, p.585.
- O Quebra Bondes na cidade de Salvador (1930). Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2015. Documentário (YouTube). Publicado em 22 out. 2015. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=wLIOATif7J4>. Acesso em: 8 mar. 2025.
- MEADE, Teresa A. “Civilizing” Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City, 1889-1930 (Pennsylvania State University Press, 1997). Analysis of urban reforms in Rio and popular reaction to them.
- REBOUÇAS, Daniel. OBERLAENDER, Fernando. FARIAS, Juliana. *A Cidade da Bahia e a Eletricidade*. Salvador: Caramurê, 2018.
- ROSADO, Abdon; ARAÚJO, Ubiratan Oliveira de. *Salvador era assim: memórias da cidade*. 1. ed. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1999.
- SAES, A. Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2008. 428f.
- SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 27, nº 54, p. 219-238, 2007.
- SAMPAIO, C. N. *Partidos políticos da Bahia na Primeira República*. Salvador: Edufba, 1998.
- SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.
- SANTIAGO, Cybèle Celestino Cerqueira; KARINA, Matos de Araújo F. Sobre arcos e bondes: resgatando a memória urbana de Salvador. Bahia, EDUFBA, 2019.
- SANTOS, Dhyene Vieira dos. *Motoristas e condutores de bondes em Manaus: sociabilidade, cultura associativa e greves (1899 - 1930)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.
- SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os trabalhadores da Light São Paulo, 1900-1935*. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 2009.

- SANTOS, João Marcelo. Os operários dos bondes elétricos: trabalho, violência e estigmatização. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 99–123, 2010.
- SEPÚLVEDA, Cecilia de Alencar Serra e. O Progresso, a cidade e as letras: o intelectual e a transição do século XIX para o XX em Salvador da Bahia. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, BA, 2018. 305f. p.85.
- STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1978.
- SOARES, Cecília Conceição Moreira. *Mulheres Negras na Bahia no Século XX*. Dissertação de Mestrado em História. Salvador: UFBA, 1994.
- PAMPLONA, Marco. A historiografia sobre o protesto popular: uma contribuição para o estudo das revoltas urbanas. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 9, n.17, p. 215-238, 1996.
- PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRG, 1999.
- PESSOA, Alba Barbosa. *Infância e Trabalho: Dimensões do trabalho infantil na cidade de Manaus (1890-1920)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.
- TAVARES, L. H. *História da Bahia*. Salvador: Edufba; São Paulo: Ed. da Unesp, 2008.
- TAVARES, Luís Henrique D. *História da Bahia*. São Paulo: Ed. Unesp; Salvador: Ed. UFBA, 2001.
- THOMPSON, E. P. A economia moral revisitada. In: THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- VASCONCELOS, António. *Sobre carris*. Lisboa: Media XXI/Formal Press, 2010. (Coleção Comunicação, Media e Indústrias Criativas).
- VIANNA, Hildegardes. *A Bahia já foi assim: crônicas de costumes*. Prefácio de Thales de Azevêdo. 2. ed. São Paulo: GRD; Brasília, DF: INL, 1979.

FONTES

- AHMS. Parecer da comissão de engenheiros sobre os planos inclinados Pilar e Taboão. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS) Fundo: Intendência, Série: Processos, Natureza: Manuscrito (1903).
- BRASIL. Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros: 1910. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: <https://hemerotecadigital.bn.gov.br>. Acesso em: 19 jun. 2025.
- COMPANHIA LINHA CIRCULAR DE CARRIS DA BAHIA. Relatório da Direcção da Linha Circular de Carris da Bahia: apresentado à Assembleia Geral em sessão de 30 de setembro de 1905. Salvador: Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 1905. Biblioteca da Memória da Eletricidade, Rio de Janeiro. (Série: Relatórios da Linha Circular de Carris da Bahia, 1905-1928).
- LE MUSÉE DÉPARTEMENTAL ALBERT-KAHN. Boulogne-Billancourt, Hauts-de-Seine, France. Disponível em: <https://albert-kahn.hauts-de-seine.fr>. Acesso em: 12 abr. 2025.
- MORRISON, Allen. Electric Transport in Latin America [site]. Extensão dos livros The Tramways of Brazil e The Tramways of Chile. Disponível em: <https://www.tramz.com/>. Acesso em: 03 fev. 2025.
- Orgão Central de Planejamento; Universidade Federal da Bahia/Centro de Estudos Interdisciplinares para o Setor Público. Evolução física da cidade do Salvador: versão preliminar. Salvador: [s.n.], 1979. Documento em versão preliminar datilografada em 5 volumes. (Coleção PLANDURB/FINEP, 22-25). Vol. 4, p.130.
- SALVADOR (BA). Intendência Municipal. Processos sobre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 27 abr. 1906. Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS), caixa 1 e 2.

Periódicos Consultados

Bahia

- Capital
- Cidade de Salvador
- Correio do Brasil
- Diário de Notícias
- Diário da Bahia
- Gazeta do Povo
- Gazeta de Notícias

Jornal de Notícias
Revista do Brasil
Periódico 12307. Acervo Araújo Pinho e Pedro Calmon, CMB.

Rio de Janeiro

Gazeta de Notícias

São Paulo

A Gazeta
Correio Paulistano
Diário de São Paulo
Diário Popular