

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

FERNANDO HENRIQUE BOMFIM DE ALMEIDA

“AS DEPREDações DO ÚLTIMO DIA 4 DE OUTUBRO”. O QUEBRA-BONDES
E OUTRAS QUESTÕES REFERENTES AO TRANSPORTE COLETIVO EM
SALVADOR

SALVADOR

2017

FERNANDO HENRIQUE BOMFIM DE ALMEIDA

Trabalho de conclusão de curso apresentado no Curso de História da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em História

Orientador: Antonio Luigi Negro

SALVADOR

2017

RESUMO

As depredações do dia 4 de outubro e as outras questões referentes ao transporte coletivo em Salvador se constituem num trabalho monográfico de pesquisa histórica que se originou de um estudo mais amplo, a partir de uma abordagem estrutural de longo prazo, sobre a evolução dos transportes no Brasil. O Quebra-Bondes de 1930 apresenta-se como o mais importante acontecimento das lutas sociais e políticas do transporte coletivo urbano ocorridas na cidade do Salvador. A continuação destas lutas nas primeiras décadas do século XXI aguça a curiosidade sobre as depredações ocorridas na noite daquele dia contra o escritório central, os veículos de bondes e as instalações infra-estruturais da Circular, a operadora dos transportes à época. O interesse pelos eventos daquela noite é ainda maior por se tratar de veículo de transporte de passageiros cuja tecnologia em seu estado avançado ainda é muito pouco usado no Brasil, a despeito da sua larga utilização em estágio anterior por mais de um século. O Quebra-Bondes atrai para o debate público sobre os transportes urbanos tanto as insatisfações populares com o serviço de transporte coletivo, as quais ensejam ainda hoje queima de ônibus, quanto os conflitos gerados pela concorrência entre tecnologias de transporte coletivo, ainda presente nesta cidade por meio da oposição entre ônibus articulados em corredores e linhas de metropolitano.

Palavras-chaves: bondes, quebra-bondes, tecnologias de transporte, transporte coletivo, movimentos sociais, Salvador

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	4
2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRUTURA E O COTIDIANO DO TRANSPORTE COLETIVO EM SALVADOR EM 1930.....	5
3. OS QUEBRA-BONDES E AS DEPREDações DE 4 DE OUTUBRO EM PERSPECTIVAS.....	10
4. CONCLUSÃO.....	14

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho de pesquisa é parte de um estudo mais amplo sobre a evolução dos transportes coletivos em Salvador que se iniciou com uma abordagem estrutural de longo prazo sobre a evolução dos transportes no Brasil, dentro da qual se insere a formação dos transportes urbanos na cidade¹. A discussão sobre o transporte coletivo talvez nunca tenha estado em evidência no Brasil, em geral, e em Salvador, em particular, como nas duas últimas décadas, ainda que, em verdade, desde sempre seja objeto de debate público, desde que as tecnologias de transportes público e privado, derivadas das revoluções industriais, foram introduzidas no país na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do XX.

Os crescentes problemas de trânsito engendrados por decisões individuais de aquisição de automóveis e outros veículos automotores de uso individual como a motocicleta, amparadas em decisões e ações coletivas de políticas públicas de incentivo ao uso destes veículos de transporte particulares tem nos levado às questões da eficiência e da qualidade do transporte coletivo nas cidades. Isso porque as decisões e ações individuais decorrem, em boa medida, da precariedade dos transportes coletivos, e as decisões e ações coletivas satisfazem interesses os mais diversos, políticos e econômicos, alienando os interesses sociais do conjunto da população. A combinação entre desejos pessoais, fabricados ou impostos pelo mercado, incentivos públicos e mentalidades coletivas levam as sociedades e os indivíduos, dentro das quais estes se relacionam, a optarem por saídas coletivas e/ou individuais.

Neste contexto, de precariedade dos transportes públicos, seja pela inadequação dos veículos, baixo nível de tecnologia embarcada, custo da passagem, desconforto dos passageiros, superlotação de ônibus e vagões de trem e metrô, quando há oferta destes modais sobre trilhos, e longas esperas nos transportes aquaviários, como também pela inadequação da oferta, pelo baixo nível desta ou pela sua má distribuição no espaço, cabe refletir, em perspectiva histórica, as lutas sociais e políticas em torno dos transportes. Sobretudo porque, o transporte público ainda tem se constituído em Salvador, por um lado, como alternativa quase única a quem não tem uma saída individual para o problema

¹ ALMEIDA, F. H. B. Bondes versus automóveis: Um approach radical. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Ciências Econômicas, Salvador, 2011.

coletivo e, por outro, diante dos seguidos aumentos de tarifa, tem excluído os usuários econômica e socialmente mais vulneráveis, além de que os transportes públicos trazem insegurança aos usuários devido ao risco iminente de assaltos. Ademais, que a superlotação nos tem despertado para o problema do assédio sexual.

No caso específico de Salvador, desperta a curiosidade e a atenção o movimento que ficou popularmente conhecido como Quebra-Bondes, fato ocorrido na noite de 4 de outubro de 1930, quando foi iniciado, tendo sido encerrado na madrugada do dia seguinte. Este movimento desperta ainda mais a curiosidade, não só pela sua extensão, a quebra de veículos e instalações da Circular, operadora do transporte municipal à época, mas também por se tratar de depredações ocorridas contra o serviço de uma tecnologia de transporte, atualmente, pouco utilizada no Brasil. Ainda que, novamente por meio da importação de tecnologia e da transplantação de políticas de desenvolvimento urbano, sem a devida compreensão das necessidades locais, venha sendo timidamente reintroduzida no país na sua versão mais moderna.

O que instiga ainda mais a curiosidade pelo fato decorre da explosão, em alguns estados brasileiros, nomeadamente, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Paraíba e Pernambuco, de movimento revolucionário de caráter nacional, ao que se sabe sem relação direta com o fato, onde aparentemente se observava calma em comparação ao que sucedia em outros Estados. O que interessa deste movimento que ficou conhecido como Revolução de 30 é que este explicita a crise da 1ª república, dominada por oligarquias regionais, contra a qual brasileiros se insurgiram em torno de algum projeto nacional ainda em construção. E a coincidência de fatos leva-nos a refletir sobre as suas relações.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRUTURA E O COTIDIANO DO TRANSPORTE COLETIVO EM SALVADOR EM 1930

O transporte coletivo em Salvador no ano de 1930 era, fundamentalmente, realizado por bondes elétricos operados pela Companhia Linha Circular de Carris da Bahia (CLCCB), desde 1927 empresa de controle acionário da AMFORP (American Foreign Power), que atuava como investidora direta estrangeira da Electric Bond & Share Company, empresa constituída pela estadunidense, fabricante de materiais elétricos, General Electric (SAES, 2007; SANT'ANA, 2009; FERREIRA, SILVA & SIMONINI, 2012). Antes da aquisição da CLCCB pela AMFORP esta pertencia a Companhia Brasileira de Energia Elétrica

(CBEE), de capital nacional e representante da General Electric no Brasil, que operava os serviços de transporte e iluminação da cidade, os quais após a aquisição pela AMFORP foram desmembrados na reorganização da CLCCB e na criação da Companhia de Energia Elétrica da Bahia (CEEB).

A CLCCB, a partir de 29 de maio de 1929, passou a operar os serviços de transporte coletivo por bondes em toda a cidade, na Alta, onde já operava, e na Baixa, após licitação organizada pela Secretaria da Intendência, sendo secretário Antônio Gonçalves Vianna Junior². A partir de então, a nova operação do serviço de *tramways* esteve ao abrigo do contrato de concessão firmado naquela data entre a Companhia, representada no ato de assinatura daquele instrumento particular por C. J. Snyder, que viria a ser desta diretor, e o Município, representado pelo Intendente Municipal, o Engenheiro Civil Francisco de Souza, o qual regia em 26 cláusulas e condições, os direitos e os deveres das partes³. A costura de novos contratos de concessão com os governos locais nas cidades em que iniciava a sua atuação era uma estratégia empresarial da AMFORP (FERREIRA, SILVA & SIMONINI, 2012).

Publicado em 4 de abril de 1929, o edital da licitação vencida pela CLCCB no dia 5 do mês seguinte tinha por objetivo a transferências dos bens e materiais da antiga The Bahia, Tramway, Light & Power Company (TBTLPC), que fora encampada pelo Município, na gestão do Intendente Carneiro Rocha, após sanção da lei nº 906, de 05 de julho de 1911, aprovada pelos vereadores. Nesta altura, também fora encampada a subsidiária Compagnie d'Eclairage, operadora do serviço de iluminação na cidade, subsidiária da TBTLPC. O valor da indenização foi estipulado em 1913, por uma Comissão de Justiça, na importância de 20.238:095\$238 réis (SAES, 2007). Até a incorporação dos bens e materiais da ex-Light pela CLCCB, o pagamento da indenização ainda não havia sido consolidado e a rede de bondes em circulação na cidade baixa vinha sendo operada por “Companhia Municipal”, daí os bondes nesta área da cidade serem conhecidos como “da Municipal”. A Intendência, no entanto, não parece ter tido capacidade, financeira sobretudo, para manter e, ainda menos, melhorar o serviço.

² A Tarde, 05/04/1929; 13/04/1929; 03/05/1929.

³ Contrato para o Serviço de Viação celebrado entre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia e o Município da Cidade do Salvador. Estado da Bahia, 29/05/1929

O contrato de concessão unificava pela primeira vez a gestão das redes que devido à divisão geográfica da cidade em dois planos em relação à baía estiveram em mãos de diferentes operadores. Os termos firmados em 1929, ao promoverem a unificação administrativa das redes referendaram contrato assinado no ano anterior, pelas mesmas partes, sobre o serviço de viação na Cidade Alta. O acordo entre ambas concedia a título de monopólio o serviço de viação numa zona privilegiada de 500 metros para cada lado das linhas, incluindo os quatro ascensores, que conectavam as duas cidades. O monopólio, no entanto, pelos termos do aludido contrato poderia ser flexibilizado ou reforçado, a depender da decisão do poder concedente. A flexibilização do monopólio seria levada a cabo pela suplementação, substituição ou extensão de linhas de bondes por meio de auto-ônibus autorizados pela Intendência Municipal. O reforço seria ocasionado pela concessão à Companhia de novos serviços fora da sua zona privilegiada. A regulamentação dos serviços de auto-ônibus seria realizada pela Intendência antes da assinatura do contrato, conforme edital de licitação⁴. A neutralização da concorrência com os auto-ônibus figurou nas discussões antes mesmo da assinatura do novo contrato.

Na altura em que as depredações ocorreram, fora os ainda, proporcionalmente, poucos automóveis em circulação nas ruas, e da já visível oferta concorrente de auto-ônibus ou *marinettis*, a rede de transporte sobre trilhos por bondes era fundamentalmente a que estruturava o sistema de transportes urbanos no município, sendo então, a priori, mas não exatamente de fato, complementada pelos serviços rodoviários, além dos ferroviários. A extensão da rede rodoviária no município de Salvador se resumia, em 1937, a 116 km de “estradas” em terra molhada. No mesmo ano, a extensão das linhas de bondes era de aproximadamente 123 km⁵. Em 1930, a rede ferroviária urbana se estendia por 129 km de linhas⁶. Presume-se, então, que os veículos ferroviários de rua circulavam em vias de calçamento precário.

A precariedade dos calçamentos era motivo de reclamações e de demandas coletivas por parte da população. Ao município cabia, nos termos da Cláusula III do contrato de concessão, em caso de prolongamento de ramais, o nivelamento e preparo do leito da rua,

⁴ A Tarde, 05/04/1929; 13/04/1929; 03/05/1929.

⁵ Anuário Estatístico do Brasil: 1937. Rio de Janeiro: IBGE, 1937.

⁶ Anuário Estatístico do Brasil: 1936. Rio de Janeiro: IBGE, 1936.

ficando negado à Companhia fazer qualquer alteração no nivelamento das ruas por onde passavam os seus bondes, sem aprovação da Intendência. Isso significa que a inclusão de um prolongamento de ramal na rede talvez pudesse melhorar o calçamento. Daí também as solicitações, por notas em jornais e por meio de abaixo assinados, de prolongamentos de ramais, visando além do aumento da oferta de transporte, as melhorias dos calçamentos.

Por outro lado, as reclamações sobre os serviços de bondes eram muitas e cotidianamente publicadas em jornais. Entretanto, os motivos das reclamações eram variados. A importância dos bondes nos transportes dos habitantes da cidade, para além do deslocamento pendular para ir e vir do trabalho, evidencia-se no seu uso para a ida e a volta a eventos de grande público, como os culturais e os esportivos. E também pelas reclamações sobre a insuficiência da oferta do serviço especial nas linhas que atendiam os locais dos eventos, como a publicada em seção de queixas e reclamações d'*A Tarde*, sobre episódio que gerou “tanta discussão, algumas violentas que até se ameaçou o início de um quebra-bondes”.⁷ Mas, reclamações também apareciam na falta de troco nos veículos da Circular.

Um das reclamações mais comuns, além da já referida falta de troco, era o excesso de passageiros viajando nos estribos dos veículos, enquanto que muitos assentos permaneciam vazios. Alguns, certamente viajando pinguados pela aventura, outros, talvez muitos, certamente, dadas as condições de vida do operariado na década de 1930 (SAMPAIO, 1982), se aproveitando da facilidade das pinguas para se deslocar pela cidade, pois este era o principal modo mecanizado de deslocamento por ela. A facilidade de se embarcar e desembarcar em carros abertos, como eram comuns nos veículos de bondes, permitia esta transgressão da obrigatoriedade do pagamento da tarifa. E a cobrança efusiva por parte dos condutores devia ser constante, a julgar por mais uma queixa publicada⁸. As queixas e reclamações n'*A Tarde* dimensionam as insatisfações de usuários e também dos não-usuários.

⁷ *A Tarde*, 01/08/1930

⁸ *A Tarde*, 21/07/1930

A rede de ramais de bondes na cidade ao estruturar os transportes urbanos, estruturava o próprio cotidiano da cidade, porquanto, condicionava as vidas dos seus habitantes, ainda que as suas vidas também interferissem na demanda e na oferta dos transportes. A importância dos bondes na estruturação da cidade e do cotidiano das pessoas evidencia-se por anúncios de vendas e de aluguéis de imóveis em bairros centrais do município. O atributo de estar o imóvel próximo a paradas de bondes ou com fácil acesso a linhas ou ramais deste serviço era frequentemente mencionado⁹. E mesmo anúncios de hotéis os consideravam privilegiados por gozarem de linhas de bondes à porta. A estruturação urbana pelos ramais de bondes fica ainda mais evidente em anúncios de vendas de terrenos no Caminho do Rio Vermelho, na época um arrabalde, algo distante da cidade, mas a ela também conectado pelas linhas de *tramways* por um vazio urbano como a Av. Vasco da Gama.

A já referida oferta de serviços especiais, além do conhecido transporte regular de passageiros, se soma a oferta de uma variedade de serviços interessantes prestados pelos bondes da Circular na cidade do Salvador. Havia veículos destinados exclusivamente para cargas, que prestavam serviços de transporte de materiais, inclusive para a Intendência Municipal, que os contratava para levar insumos até os locais destinados à execução de obras públicas. Havia também os carros bagageiros, que se destinavam, provavelmente, ao transporte dos viajantes das estradas de ferro e dos inúmeros serviços de navios à vapor e das suas bagagens de viagem. Os bondes, naquela altura, se destinavam a fazer o que hoje se chamaria de integração modal dos transportes ou intermodalidade. Também havia os carros reboque, certamente, para aumentar a oferta de assentos na linha e também as “pranchas” para cargas que deviam ser rebocadas pelos carros motores. Ademais, os bondes da Circular também prestavam serviços funerários¹⁰. Havia carros exclusivos para este fim que transportavam corpos aos cemitérios do Campo Santo e da Quinta dos Lázaros.

Outro aspecto importante a se referir no cotidiano do serviço de bondes e ascensores em Salvador é a interface entre os transportes e o setor elétrico. As constantes quedas de energia frequentemente suprimiam a oferta dos serviços já que era a eletricidade a força

⁹ A Tarde, 01/01/1930; 19/01/1930; 15/03/1930; 14/05/1930; 02/09/1930; 04/11/1930

¹⁰ A Tarde, 07/04/1930

de tração dos veículos ferroviários de rua. Isso significa que deveria haver uma boa coordenação entre a oferta de energia na geração, transmissão e distribuição da rede elétrica e a demanda por energia da rede de transportes movidos à eletricidade, obtida por usinas próprias ou pelas usinas próximas da cidade. Os relatórios de fiscalização do serviço de tráfego identificam muitas viagens supressas e a aplicação de multas pela supressão destas viagens. Os motivos não se resumiam, no entanto, à falta de fornecimento de energia às linhas. Entretanto, os episódios geravam insatisfações e protestos dos usuários¹¹. Ambos serviços, como afirmado, eram exercidos por firmas controladas pela AMFORP, a CLCCB e a CEBB.

3. OS QUEBRA BONDES E AS DEPREDações DE 4 DE OUTUBRO EM PERSPECTIVAS

As depredações de 4 de outubro de 1930 não se constituíram no único evento em que bondes foram atacados por populares, em Salvador. Na noite de 19 de maio de 1930, o carro de número 90, em circulação na Estrada da Liberdade, pela altura do Largo da Lapinha, sofreu “depredação por um grupo de passageiros exaltados”. Segundo o jornal *A Tarde* que alguns dias após noticiou o ocorrido, “somente’ devido a detenção do veículo por um fiscal de tráfego que evitara o abalroamento com outros carros, fato comum entre os veículos de bonde na cidade, “um grupo chefiado por um pretinho que a polícia” procurava “ativamente, investiu contra o fiscal arremessando pedras contra o carro 90”¹².

A notícia sobre o caso do “quebra bondes na Estrada da Liberdade” ainda tomou conta de espaço n’*A Tarde* por mais alguns dias. No dia seguinte à primeira notícia do fato, noticiou-se a entrega ao delegado Leôncio de Azevedo do laudo pericial de exame no carro nº 90, “apedrejado por populares exaltados no largo da Lapinha”, procedido no barracão das Hortas (onde hoje encontra-se erguido o edifício do Shopping Baixa dos Sapateiros). Até um dia antes o que a polícia havia apurado é que “os passageiros não tiveram razão”. Em continuação ao inquérito os passageiros do referido carro seriam ouvidos, “por terem assistido a toda a cena”¹³.

¹¹ *A Tarde*, 11/02/1930

¹² *A Tarde*, 23/05/1930

¹³ *A Tarde*, 23/05/1930; 24/05/1930

As notícias se contradizem e, junto com a polícia, o advogado Mário Gordilho parece somente querer encontrar um culpado. Passageiros exaltados podem, aparentemente, diferir nas motivações em comparação a populares exaltados, pessoas comuns que iam passando pela rua no momento do incidente. Na narrativa, populares talvez fossem melhor que passageiros. O advogado acompanhava as diligências, “esperando” ser “provada a responsabilidade criminal dos depredadores”¹⁴. A vistoria apontou as seguintes avarias: vidros da claraboia partidos, almofadas avariadas por pedras, como também o magneto e o registro. O perito engenheiro Antunes Dantas avaliou em três contos e trezentos mil réis (3:300\$000) os prejuízos causados, incluindo-se renda diária cessante pelo tempo em que o carro ficaria afastado do serviço¹⁵.

Atacar bondes não era uma exclusividade da capital baiana. A consulta em jornais naquela altura dos acontecimentos revela episódios semelhantes, ainda que talvez em proporções menores, mas igualmente sintomáticos das insatisfações populares, tanto no Brasil quanto no estrangeiro. A sucursal d’*A Tarde* no Rio noticiou em 10 de dezembro do mesmo ano “graves acontecimentos em Pelotas” devido a incêndio de bondes por uma multidão que “estabeleceu conflito com os soldados da Brigada Militar”¹⁶. E como motivo de uma greve geral de trabalhadores, em Sevilha, na Espanha, as estações de rádio d’*A Tarde* publicaram notícia no jornal impresso de 26 de junho do referido ano de que “reproduziram-se os sucessos de ontem tendo os grevistas apedrejado os bondes” ocasionando “várias pessoas feridas”. Ainda conforme a referida notícia o governador local atribuiu preponderante papel de “estrangeiros” na greve, especialmente de Barcelona, pelo que “os bondes que saíram pelas ruas foram destroçados pelos grevistas”, sendo efetuadas na ocasião 50 prisões¹⁷.

Os acontecimentos da noite de 4 de outubro, no entanto, podem não estar relacionados somente às insatisfações populares. Não à toa, a condição do operariado na Bahia nos anos 1930 levou a manifestações públicas de insatisfação (SAMPAIO, 1982). A crise internacional estourada em 1929, certamente, afetou profundamente a Bahia e a sua cidade, fundadas sobretudo no comércio de exportação e importação, fortemente abalado pela crise.

¹⁴ A Tarde, 24/05/1930

¹⁵ A Tarde, 28/05/1930

¹⁶ A Tarde, 10/12/1930

¹⁷ A Tarde, 26/06/1930

A CLCCB operava o serviço de bondes na cidade ao abrigo de um contrato desde o ano anterior ao dos eventos de 4 de outubro. O contrato de 29 de maio de 1929 também diz respeito à transferência de bens e materiais da ex-light e Eclairage, companhias encampadas pelo Município, respectivamente, à Circular e à Energia Elétrica da Bahia, ambos do mesmo proprietário acionista. A cerimônia de assinatura da escritura de compra e venda e dos contratos (pois, foram dois, um dedicado a cada serviço público que se concedia) ocorrida no salão de despachos da Aclamação foi noticiada. Essa operação, costurada pelo Governador do Estado, Vital Soares, “veio a resolver a premente e angustiosa situação do município desta capital”, o qual congratulou-se pelo feliz êxito das operações, afirmando este tratar-se “do maior serviço prestado à Bahia”. O “importante documento” foi assinado por C. S. Snyder, representante da Circular, o mesmo e o senhor J. F. Way pela companhia de eletricidade, John Evans pelo London Bank e Oscar Coelho, pelo Banco do Brasil¹⁸.

A trama desta operação “que veio a resolver a premente e angustiosa situação do município desta capital” que se constituiu à época no “maior serviço prestado à Bahia” instiga, sobretudo quando o contrato da Circular volta à cena em sessão agitada do Conselho Municipal, com o discurso do novo líder da casa, Antônio França, em defesa do prefeito Francisco de Souza, dias antes das depredações de 4 de outubro¹⁹. Isso significa que o contrato não só foi questionado, como vinha sendo questionado, já que voltava à cena. A confecção do contrato talvez tenha sido vantajosa à Circular e ao Município, ou, o que não quer dizer à mesma coisa, a quem estava à frente do Município à época.

Nesta conjuntura podemos refletir sobre o quanto o questionamento do contrato não contribuiu para insuflar manifestação ainda maior de insatisfações contra a Circular e os seus serviços, tão reiteradamente publicadas nos jornais e contra, talvez, seus diretores, em alguns casos, estrangeiros. A propósito, um padrão nas empresas da AMFORP (FERREIRA, SILVA & SIMONINI, 2012). A depredações de 4 de outubro, talvez, tragam também algum sentimento nacionalista, ainda que difuso. Verdade ou não, o tão

¹⁸ A Tarde, 29/05/1929

¹⁹ A Tarde, 24/09/1930

falado episódio da bandeira do Brasil utilizada como cobertura de tapume ou de latrina em obra da companhia talvez signifique algo mais (LEAL, 2002; TAVARES, 2001).

Nestes acontecimentos da noite de 4 de outubro, as depredações tomaram grande proporção como nunca antes em outros episódios cotidianos de insatisfação ou de quebra bondes. E não só bondes foram quebrados. Demais instalações da Circular também sofreram avarias nas manifestações, a começar pelo prédio do Escritório Central das Companhias (Linha Circular e de Energia Elétrica da Bahia). Os elevadores, Lacerda e (a balança do) Taboão, bem como os planos inclinados, todos pertencentes à Circular, também foram danificados. E além dos veículos de bondes em circulação, instalações, infra-estruturais, como a subestação da Lapinha, da rede elétrica alimentadora do sistema, sofreram depredações. O barracão de Roma, principal pátio de manobras, manutenção e estacionamento da rede de bondes na Cidade Baixa, também sofreu com a revolta popular.

Como no caso do carro nº 90, as depredações de 4 de outubro passaram por vistorias, que neste caso, foram requeridas pela interessada, a CLCCB, à Secretaria de Polícia. Novamente o delegado Leôncio de Azevedo, da 2ª Circunscrição, atuou num episódio de quebra de bondes. Sem embargo, dadas as proporções dos sucessos da quebradeira, para cada parte da cidade foi designado um delegado responsável. Na parte alta, João Mendes Filho e na baixa o já referido²⁰. No dia 7 já havia alguns bondes circulando na cidade alta, mas devido à falta de material rodante no dia 8 ainda não funcionavam os ascensores nem havia bondes em tráfego na cidade baixa²¹, zona da cidade mais afetada pelas depredações do dia 4 e na qual circulavam os bondes “da Municipal” empresa que teve seus bens e materiais transferidos à Circular em operação que gestou o questionado contrato de 29 de maio de 1929.

Muitas questões parecem estar por trás do “quebra bondes” de 4 de outubro, a começar de um acúmulo de insatisfações pelas inconstâncias e ineficiências dos serviços prestados, que se estendem à precariedade da coordenação entre os setores elétrico e de transporte, ambos operados e administrados pela AMFORP por intermédio das suas companhias, CLCCB e CEEB. Sem embargo, outro aspecto que se revela interessante e

²⁰ A Tarde, 07/10/1930.

²¹ A Tarde, 08/10/1930.

instigante à retaliação a estes veículos ferroviários de rua era a já patente concorrência com os auto-ônibus, e não, necessariamente, a complementariedade destes ao serviço de bondes, como ocorria entre bondes e estradas de ferro.

Os desejos pelos auto-veículos e os efeitos dos usos dos auto-móveis, auto-ônibus e autocaminhões associados à velocidade na vida cotidiana e, simbolicamente, tecnologias que renunciavam o futuro sempre em disparada, em substituição aos bondes, puderam ser expressados em páginas de jornal por meio de artigos e opiniões²². Os auto-ônibus em Salvador andavam a “pescar passageiros” com saída do Elevador e mesmo à margem das linhas perguntavam se alguém queria seguir. Mesmo somente com acenos passageiros eram convocados por motoristas. “Outros, no entanto, acompanham o chamado de argumentos, que lhe parecem espirituosos, mas que não deixam de ser incivis desde que não se lhe perguntou coisa nenhuma”. A quem estava a esperar o bonde na paragem o chofer informava que a *marinetti* era mais ligeira²³. Não à toa os auto-ônibus eram popularmente chamados de marinetes, palavra já aportuguesada, em referência ao escritor ítalo-francês e ideólogo do futurismo, Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944), quem publicou em 1909 no jornal *Le Figaro* o primeiro artigo do Manifesto Futurista.

4. CONCLUSÃO

As notícias sobre a Revolução de 1930, ainda que a revolução não tenha sido mobilizada na Bahia com a mesma intensidade dos estados onde ela se iniciou no 3 de outubro, possivelmente vieram a motivar, ainda que indiretamente o movimento, talvez pelo ensejo de alguma mudança que a revolução tenha proclamado no que diz respeito às relações políticas (e sociais) que marcavam a 1ª república. Mas, é certo que os acontecimentos são independentes, ainda que possam ter alguma pequena interrelação. O mais correto é que o 4 de outubro de 1930 significou o transbordamento de insatisfações acumuladas do cotidiano dos serviços de transporte coletivo em Salvador, sobremaneira aquele prestado pelo principal modo de transporte da cidade, os bondes. E tais insatisfações podem ter se associado, mesmo que indiretamente, a uma prospecção de futuro que expelia velhas tecnologias.

²² A Tarde, 06/09/1930

²³ A Tarde, 08/02/1930

Não obstante, as questões que se colocam por trás das depredações do 4 de outubro nos trazem a pensar ainda as mesmas questões, além de outras novas, sobre os transportes coletivos em Salvador, com as que ainda nos defrontamos cotidianamente nestas primeiras décadas do século XXI. Pois, o século XX, do futuro, passou e as questões cotidianas que afetam a mobilidade, social e espacial, da vida cidadina em Salvador ainda permanecem irresolutas. A qualidade do transporte a um preço que garanta acessibilidade ao conjunto da população urbana ainda permanece na ordem do dia, num cenário em que o futuro não para de se anunciar, por intermédio de iniciativas coletivas e individuais, ainda que inchado por um passado que não cansa de se apresentar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAHIA. Contrato para o Serviço de Viação celebrado entre a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia e o Município da Cidade do Salvador. Estado da Bahia, 29 de maio de 1929.

CASTRO, Maria Beatriz de. **O Bonde na Cidade: Transportes Públicos e Desenvolvimento Urbano.** São Paulo: Annablume, 2007.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese.** São Paulo: Perspectiva, 2009.

FERREIRA, Angela Lúcia; SILVA, Alexandre Ferreira Cardoso da & SIMONINI, Yuri. Os donos da luz: Sistemas de gestão e rede técnicas no território brasileiro. O caso da AMFORP (1927-1939). In: **Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas em América y Europa, 1890-1930.** Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia, 23-26 de enero 2012.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1908/1912. v. II. Rio de Janeiro: IBGE, 1917.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1936. Rio de Janeiro: IBGE, 1936.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1937. Rio de Janeiro: IBGE, 1937.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1938. Rio de Janeiro: IBGE, 1938.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1939/1940. Rio de Janeiro: IBGE, 1941.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1941/1945. Rio de Janeiro: IBGE, 1946.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil:** 1946. Rio de Janeiro: IBGE, 1947.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**: 1947. Rio de Janeiro: IBGE, 1948.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**: 1948. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**: 1950. Rio de Janeiro: IBGE, 1951.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**: 1952. Rio de Janeiro: IBGE, 1953.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**: 1959. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

LEAL, Geraldo da Costa. **Perfis Urbanos da Bahia**: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os gallegos. Salvador: Gráfica Santa Helena. 2002.

MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil**. A 130-Year Survey. New York: Bonde Press, 1989.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul/dez 2010.

RISÉRIO, Antônio, **Uma História da Cidade da Bahia**. Rio de Janeiro: Versal, 2004.

SAES, Alexandre Macchione. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 27, nº54, p. 219-238, 2007.

SAMPAIO, Consuelo Novais. Movimentos sociais na Bahia de 1930: Condições de vida do operariado. In **Universitas**, (29): 95-108, jan./abr. 1982.

SANT'ANA, Luís Henrique Silva. **Os olhares diplomáticos estadunidenses sobre o Brasil em tempo de revolução (1930-1932)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2009.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 2ªed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador**. São Paulo: Edusp; Salvador: Edufba, 2008.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História do Transporte Urbano no Brasil**. "Summa Tranviariae Brasiliensis". História dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram. Brasília: EBTU / PINI, 1984.

TAVARES, Luís H. D., **História da Bahia**. São Paulo, Salvador, Editora da Unesp – Edufba, 2001.

FONTES

Arquivo Histórico Municipal de Salvador – AHMS.

Fundo Intendência Municipal

Seção Serviços Externos

Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 1890-1928, estante 54, prateleira 04.

Fundo Prefeitura Municipal

Seção Serviços Externos

Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, 1924-1955, estante 84, prateleira 01.

Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB

Seção Republicana

Inquérito policial datado de 20 de dezembro de 1930, documento 644, maço 02, período 1929/1930.