



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

ROBERT MARLEY FERREIRA SANTOS

**SERVIÇOS DE TRANSPORTES NA CIDADE BAIXA DA BAHIA:
O QUEBRA-BONDES E TRABALHADORES EM CENA
(1900-1915)**

Salvador

2022

ROBERT MARLEY FERREIRA SANTOS

**SERVIÇOS DE TRANSPORTES NA CIDADE BAIXA DA BAHIA:
O QUEBRA-BONDES E TRABALHADORES EM CENA
(1900-1915)**

Trabalho de conclusão de curso de graduação em História,
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade
Federal da Bahia, como requisito para obtenção do grau de
Licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Luigi Negro

Salvador

2022

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo discutir o movimento Quebra Bondes, ocorrido em 1909, em Salvador, Bahia. Para isso, é necessário conhecer como funcionavam os serviços de transportes em bondes, na cidade. Desde o seu surgimento no território baiano, em meados do século XIX, os bondes representavam um eficaz meio de transporte e locomovia diariamente milhares de pessoas. Até a primeira década do século XX, eram movidos por tração animal. Com o avançar da década, foi exigido que as Companhias responsáveis pelo fornecimento dos transportes colocassem em prática o projeto de eletrificação das linhas de bondes. Essa mudança, no entanto, não anula a persistência de críticas que frequentemente eram estampadas nos periódicos da cidade. Os bondes, mesmo com base na eletricidade, seguiram apresentando sérios problemas que colocavam em risco a rotina e a vida dos cidadãos baianos. O Quebra Bondes, insere-se, portanto, no bojo de um potente movimento popular que ganhou forma em uma conjuntura de mudanças políticas e evidenciou a atuação de trabalhadores e trabalhadoras em busca da garantia de seus direitos.

Palavras-chave: Quebra Bondes; movimento popular; serviços de transporte.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. AS COMPANHIAS DE BONDES EM SALVADOR	7
3. PROBLEMAS NOS BONDES	10
4. O QUEBRA BONDES	13
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	15
6. LISTA DE FONTES	16
7. REFERÊNCIAS	17

1. INTRODUÇÃO

O dia 5 de outubro de 1909 deu palco a um movimento inopinado e, por certo tempo, irresistível, na capital baiana. Devido sua potência, a “ordem” e as atividades laborais na Cidade Baixa foram reestabelecidas três dias após o acontecido.¹ Os recursos disponíveis do exército, marinha, polícia e corpo de bombeiros foram incapazes de conter os insurgentes, que encontravam-se amotinados, decididos a destruir os veículos e atacar máquinas de propriedade da empresa alemã Light and Power. Tamanha exaltação e destemor inviabilizou a aplicação da violência por parte dos agentes de segurança pública, obrigando-os a agir com cautela e limitando a sua atuação a evitar que o movimento ganhasse maiores dimensões. O governador da Bahia, Araújo Pinho, em carta enviada ao Ministro do Interior, diz lamentar tais fatos imprevistos e impossíveis de imediata repressão (*Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros*, 1910).

A historiografia por muito tempo persistiu em uma narrativa que destinava à Bahia o lugar de atraso, em comparação ao Sudeste do Brasil. A tendência em pensar a classe operária como sinônimo de trabalhadores centrados nas grandes indústrias limita a análise e, por vezes, secundariza — quando não exclui — a atuação de trabalhadores que não desenvolvem suas atividades laborais no chão de fábrica. Diante dessa limitada compreensão de quem pertence à classe operária, como seriamente considerar os populares e trabalhadores baianos envolvidos no Quebra Bondes? Como sugerem Negro e Brito (2020), “o Quebra Bondes foi mais uma demonstração da surpreendente e impactante presença da classe trabalhadora na História do Brasil”.

De acordo com Serqueira e Santiago (2019), apenas na cidade de Salvador, em um período de 40 anos, foram três os eventos classificados como Quebra Bondes. O primeiro, ocorrido em 1890, ainda com a circulação de bondes à tração animal, gerou a danificação de alguns bondes, sendo dois deles atirados ao mar, na zona da Munganga. A Companhia que teve seus carros atacados foi a Veículos Econômicos, “sendo a motivação alegada as correrias e o recolhimento de fichas” (p.149). O segundo se desenrolou no ano de 1909 e, como relatado acima, os insurgentes se voltaram contra os bondes da Light and Power e os seus serviços ruins e custosos.² O terceiro detectado pelos autores ocorreu em 1930, fruto de um protesto contra as tarifas. Veículos e inúmeras propriedades da empresa de bondes foram destruídas.

¹ A fonte refere-se ao interrompimento das atividades laborais na cidade inteira, mas, possivelmente, essa pausa ocorreu apenas na Cidade Baixa, onde o conflito ocorreu.

² A Light and Power fornecia serviços de bondes para os cidadãos da Cidade Baixa.

“Das três revoltas conhecidas com o mesmo nome”, afirmam Cerqueira e Santiago (2019, p.151), “a terceira foi a de maior porte e mais documentada, dados os grandes estragos que provocou”. Apesar disso, o presente Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) não tem como objetivo desenvolver uma análise sobre o terceiro movimento Quebra Bondes, ocorrido sob a atmosfera da revolução brasileira de 1930. Não busco também retomar as principais demandas dos insurgentes envolvidos na primeira revolta detectada na década de 1890. Apesar de importante para a compreensão do Quebra Bondes de 1909, esse primeiro movimento ocorreu em uma conjuntura peculiar, quando o fornecimento de serviços de bondes ainda era feito por tração animal (CERQUEIRA; SANTIAGO, 2019, p.21). Nesse sentido, carece de uma análise própria, que poderá ser realizada em outros trabalhos.

Em 1909 as Companhias de bondes da cidade de Salvador já haviam assumido o projeto de eletrificação das linhas. Essa proposta surgiu a partir da aprovação da Lei n.330, decretada em 4 de junho de 1898 pelo Intendente de Salvador, Antônio Araújo. Esta lei estipulou um prazo de três anos para as empresas responsáveis pelo serviço de bonde de tração animal adequarem-se aos padrões determinados pelo Conselho Municipal e fazer as devidas substituições para efetivar o funcionamento dos bondes por carros elétricos. Apenas assim seria possível renovar a concessão do serviço de transporte na cidade por mais três décadas. (SAES, 2007, p.2). Apesar de algumas Companhias não terem cumprido o prazo estipulado, em 1809 todas já haviam eletrificado suas linhas. Sob monopólio da Companhia Carris Elétricos, a Light and Power foi a primeira empresa a aplicar o projeto de eletrificação em Salvador (PESSÔA, 2017). Foi contra os bondes da Light and Power que os insurgentes do Quebra Bondes de 1909 se voltaram. Diante da recente mudança nos serviços de bondes da cidade — de tração animal para elétrica —, o episódio em foco, ao perceber as mudanças, aponta para as permanências da precariedade dos serviços de transporte da cidade.

Este presente TCC tem como objetivo pensar o Quebra Bondes ocorrido na primeira década do século XX. Para isto, é necessário compreender o sistema de serviços de transportes urbanos, em Salvador, durante essa década. Este tema, apesar de debatido em menor escala na historiografia brasileira, apresenta relevância para o avanço dos debates da história social. As Companhias responsáveis por fornecer o transporte em bondes em Salvador eram constantemente alvo de reclamações, devido aos péssimos serviços que atrapalhavam a mobilidade dos cidadãos na cidade, além das arbitrariedades nas mudanças que impactavam o cotidiano da população nas décadas finais do século XIX e início do XX. Quanto a isso, falaremos, ao longo do presente trabalho, sobre os principais problemas dos transportes em bondes de Salvador. O recorte para pensar a Companhia Light and Power será feito, em

seguida, por ter tido os seus bondes e demais elementos da empresa como alvo dos Quebra Bondes.

2. AS COMPANHIAS DE BONDES EM SALVADOR

Na segunda metade do século XIX, entre os anos 1864 e 1883, quatro importantes Companhias de bondes por tração animal foram criadas em Salvador: Transportes Urbanos, Trilhos Centrais, Veículos Econômicos, e a Companhia Linha Circular (CLC), respectivamente. Tais empresas estavam encarregadas dos serviços de transviário em algumas regiões da cidade. O projeto de eletrificação das linhas de bondes foi realizado no final do século XX. Como afirma Saes, “até a década de 1890, essas empresas ainda mantinham serviços arcaicos, com bondes movidos a tração animal, mas que já eram suficientes para facilitar a ligação entre regiões” (2007, p.222-223).

“Acompanhando as demandas do processo de urbanização, a cidade de Salvador foi palco da formação de Companhias locais de transporte que começavam a articular a cidade” (SAES, 2007 p.2). O Elevador Hidráulico da Conceição, conhecido atualmente como Elevador Lacerda, foi inaugurado no ano de 1873. Cerca de vinte anos depois, em 1896, foi a vez do Elevador Hidráulico do Taboão ganhar forma. Entre 1889 e 1897, três planos inclinados foram inaugurados: Isabel, Gonçalves e Pilar. Esses elevadores e planos inclinados cumpriam a função de contribuir na ligação e movimentação dos cidadãos entre a Cidade Alta e Baixa, em Salvador (SAES, p.2).

Em 1897 a Transportes Urbanos foi absorvida pela sua única concorrente responsável pelo fornecimento de bondes na Cidade Alta, a Linha Circular, que adquiriu “a concessão de exploração de suas linhas e todos os seus bens como o elevador do Taboão e o Elevador Lacerda” (PESSÔA, p.111). Na Cidade Baixa, deu-se algo parecido. Em 1894, o coronel Antônio Francisco Brandão reorganizou a Companhia Veículos Econômicos e obteve a parte da concessão da Linha Circular. A partir dessa fusão criou-se a Companhia Carris Elétricos, em 1895. A relevância dessa empresa para a presente pesquisa é por ter sido a primeira Companhia a implementar um projeto de eletrificação das linhas (SAES, p.224-225).

A Companhia Linha Circular estava sob propriedade dos cariocas João Ramos de Queiroz e Manuel Francisco Gonçalves. Apesar de ter sido a última Companhia operadora do bonde por tração animal a se instalar em Salvador, a Linha Circular foi a primeira empresa a fornecer “serviço de transporte em grande escala na cidade e sem zona de atuação previamente

determinada como as demais concessionárias” (PESSÔA. p.112), o que permitiu que operasse na Sé (Cidade Alta) e na distante península de Itapagipe (Cidade Baixa), tornando-se uma relevante Companhia no mercado, como afirma Pessôa.

Em 1903, a cidade de Salvador era percorrida por três linhas de bondes. A Carris Elétricos, que ia do bairro comercial a Itapagipe. A Linha Circular, que ligava a “praça da Constituição ao arrabalde da Barra, do plano inclinado ao Canela e Nazareth, 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 populares, por ligar o subúrbio ferroviário e fabril ao Comércio e seu porto, além de ser a região onde era localizado o templo do Senhor do Bonfim, que recebia fiéis “em piedosa romaria” nas sextas-feiras, além das tradicionais festas que ocorriam — e ainda ocorrem — todo ano no mês de janeiro, movimentando um número ainda maior de devotos (*Almanak*, 1903).

Em 24 de janeiro de 1905, acionistas da Companhia Linha Circular foram convidados para uma Assembleia Geral. A proposta era discutir a emissão de recursos para a imediata substituição dos bondes de tração animal pela elétrica, e autorizar contratar a instalação do novo serviço (*Correio do Brasil*, 11/1/1905). Devido ao número insuficiente de acionistas presentes, uma nova data para a realização foi marcada, na semana seguinte do mesmo mês. Após a repetida ausência dos acionistas, uma terceira e última data foi agendada para a realização da Assembleia, com fins de discutir as mesmas questões (*Correio do Brasil*, 31/1/1905). O caráter urgente dessa reunião foi devido ao atraso do cumprimento da Lei n. 330, aprovada em junho de 1898, que definiu um prazo de três anos para a substituição total dos serviços de bonde por tração animal. A Companhia Circular, sete anos depois, não havia elaborado o projeto de eletrificação das suas linhas.

Como sugere Alexandre Macchione Saes, esse movimento só seria possível com o apoio financeiro do influente grupo Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle. “Em 1905 a empresa carioca Guinle & Co. passava a atuar no mercado soteropolitano”. E, ao assumir a Companhia Linha Circular através da compra de ações, “o seu principal objetivo seria substituir a tração animal pela elétrica” (SAES, 226-227). Finalmente, em meados de 1905, deu-se início aos trabalhos de substituição de tração animal pela elétrica em todos os ramais da Companhia Linha Circular (CLC), na Cidade Baixa (*Correio do BR*, 27/6/1905). Em paralelo a isso, a CLC “com a aquisição da Companhia Transportes Urbanos e a associação à Trilhos Centrais (...) passava a controlar as regiões mais movimentadas da Cidade Alta, além da ligação com os arrabaldes, onde viviam as classes altas” (SAES, p.226).

Como já dito, a Light and Power, sob monopólio da Companhia Carris Elétricos, foi a

primeira empresa a investir em um projeto de eletrificação das linhas de bondes em Salvador (PESSÔA, 2017, p.114). Este movimento da substituição da tração animal pela linha eletrificada deu-se devido a três motivos centrais. O primeiro deles pode ser resumido às disputas políticas acirradas na Bahia nos anos seguintes à Proclamação da República. O segundo, está ligado à crise econômica³ que atingiu as Companhias de bondes, gerando aumento dos custos utilizados para a importação, a alimentação e manutenção dos animais utilizados na tração dos bondes. Além disso, a sequência de epidemias nos anos iniciais à Proclamação da República foram responsáveis por significativas perdas dos animais explorados. Foi esse o cenário que impulsionou a implementação de bondes elétricos na cidade de Salvador (SAES, 2007, p.224).

Durante boa parte do século XX, a Companhia Light and Power⁴ foi responsável por prestar serviços de bondes por tração elétrica nos trilhos que iam do bairro Comercial à Ribeira de Itapagipe, na cidade de Salvador (*Revista do Brasil*, 24/12/1908). Conhecida como o maior e “mais frequentado” arrabalde da cidade, era nessa linha elétrica que circulava, cotidianamente, um intenso número de passageiros. O engenheiro e diretor da Light and Power, Emil Hayn, responsável pela regularização do serviço de bonde por tração elétrica da Ribeira de Itapagipe ao Comércio é constantemente citado de forma honrosa em alguns jornais da cidade. A delicadeza, inteligência, destreza administrativa e “perfeita organização” dos serviços eram as principais características ressaltadas. Como forma de retribuir a prestação de serviços de bondes na cidade, no seu aniversário do ano de 1908, o engenheiro recebeu uma breve homenagem, que se estendeu à sua família com “respeitosas saudações, com votos de perenes felicidades” (*Revista do Brasil*, 31/8/1908).

Parte da população — composta majoritariamente por trabalhadores — não observava os serviços prestados pela Light de forma tão positiva assim. Reclamações dos precários bondes fornecidos pela Companhia, denúncias de má conservação, acidentes com variados níveis de gravidade, irregularidade nos horários, abusos no preço das passagens são algumas das reclamações que constantemente eram evidenciadas em jornais da cidade, o que denota uma outra experiência. Assim, podemos concluir que a demanda pela substituição dos serviços de bondes por tração animal pela eletricidade era também uma demanda dos passageiros.

³ Há outros trabalhos que evitam pensar a Bahia do início do século XX na chave da crise. Alguns autores argumentam que esse foi um discurso mobilizado pelas classes dominantes, que viram seu poder de classe e a economia desorganizar-se com o fim legal da escravidão, em 1888. Ver mais em: NEGRO, Antônio Luigi. **Coisa de branco: a queixa e a mágoa da falta de aviso e de indenização; ou socorro e auxílio**. Tese apresentada à Universidade Federal da Bahia para progressão vertical à classe E (denominação professor titular). Salvador, 2018.

⁴ Em 1915, a Light and Power passa a ser propriedade do Município. Para mais informações: A Notícia: Nosso Programma - nossa rota, nosso escopo (BA), 25/2/1915. Acesso em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720160_808>. Acesso em: 05 dez. 2021.

Em uma carta endereçada ao intendente, publicada no *Diário de Notícias*, uma sequência de queixas dos cidadãos que utilizavam os serviços da Linha Circular — do trecho do Campo Grande à Mariquita — foi noticiada. Viagens que atrasavam ou não conseguiam finalizar o percurso devido a problemas nos trilhos, o que gerava, para os passageiros, perda de tempo e dinheiro; carros que paravam de funcionar; locomotiva desarranjada — por ausência de pressão necessária para atingir velocidade demandada —, longas horas de espera e constantes riscos de desastres. Essa sequência de queixas sugere que a Companhia não estava cumprindo seu dever no que tange ao bom fornecimento de serviços. “O remédio é fácil. Não tendo a Companhia locomóveis prestáveis para o seu serviço, lance mão da tração animal, pois não lhe assiste o direito de prejudicar o povo”. Sugeriu ao intendente o responsável pela escrita da carta (*Diário de Notícias*, 02/5/1900).

As denúncias contra os serviços da Light and Power também se faziam presentes. O jornal *Gazeta do Povo* publicou uma nota apontando irregularidades no serviço da Companhia dirigida pelo engenheiro Emil Hayn. Em sua defesa, a *Revista do Brasil* rebateu: “diz que é péssimo o serviço dos bondes da Light ao mesmo tempo que diz que a cidade, que tem uma população de mais de 150 mil almas foi toda transportada em poucas horas no domingo de Bonfim para aquele arrabalde”. Para finalizar, acrescentou: “uma Companhia de bonde que em 8 ou 10 horas, transporta cerca de 150 mil pessoas, já é poderosa, já conta com excelentes elementos”. E agradeceu ao vice-diretor da Companhia, Emil Hayn (*Revista do Brasil*, 1909).

Como afirma Saes, “os anos seguintes à Proclamação da República marcariam o final dessa primeira fase de fornecimento dos serviços de transporte urbano por meio da tração animal” (2007, p.224). Na demanda pela substituição dos serviços dos bondes que funcionavam por tração animal, para a implementação de um modelo com base na eletricidade, a introdução de nova tecnologia exigiria maior investimento de capital. “Era o fim das empresas familiares, e o início da aliança entre grandes empresas e o capital internacional” (2007, p.224). Novos interesses políticos e econômicos ocuparam o centro das negociações.

3. PROBLEMAS NOS BONDES

No dia-a-dia os bondes costumavam apresentar problemas que prejudicavam o deslocamento da população. No período em que os bondes funcionavam por tração animal podemos listar problemas relacionados à importação dos animais, elevados custos de alimentação, necessidade de bebedouros e locais minimamente apropriados para a sua manutenção básica. Além disso, durante os intervalos para a troca dos animais, a prática de ferrar partes do seu corpo era comum, devido principalmente às precárias condições das vias. A justificativa era que, ao ferrar os animais, o desgaste, diante a formação de cascos no corpo,

era menor (CERQUEIRA; SANTIAGO, 2019, p.144).

Outro problema comum era o das sujeiras nas ruas. Por não ter um local apropriado para fazer suas necessidades básicas, só restavam as ruas para os animais. A quantidade de estrume produzida ao longo do dia era significativa, o que dificilmente era dado conta pelo serviço de limpeza. Além do mau cheiro que impregnava a cidade, dificultava a circulação constante nas vias. A superexploração do animal o fazia, muitas vezes, empacar durante o percurso. O contraste entre a limitação física do animal *versus* a necessidade de atingir o destino final gerava caos e irritação constante nos cidadãos que se transportavam nos bondes, mas também dava dores de cabeça nos fiscais e demais agentes que desenvolviam seus ofícios nas Companhias. Diariamente ocorria fiscalização nas cavaliças, com o objetivo de supervisionar os animais e, com isso, evitar que estes adquirissem doenças ou chegassem no limite do desgaste físico, ao ponto de atrasar o serviço durante aquele dia (CERQUEIRA; SANTIAGO, 2019, p.145). A morte dos animais, no entanto, era um problema comum e a precariedade dos cuidados aos animais deve ser destacada como motivo recorrente.

Com a instalação dos bondes elétricos, só mudou a escala que os acidentes ocorriam e o impacto que eles causavam nas pessoas. A instabilidade ou falta de energia era comum e sempre que ocorria, os bondes “ficavam parados no meio dos percursos, aguardando o retorno dela” (CERQUEIRA; SANTIAGO, 2019, p.146). Além disso, havia quase que diariamente colisões e atropelos. Alguns periódicos da cidade costumavam anunciar esses acidentes. A exemplo do *Correio do Brasil* que publicou uma nota descrevendo um acidente ocorrido na rua da Calçada, por volta das 22 horas, quando “o bonde elétrico colheu um menor (...) produzindo-lhe, além de outros ferimentos a fratura dos ossos próprios do nariz” (*Correio do Brasil*, 16/4/1905).

Como sugerem Cerqueira e Santiago (2019), há registros de acidentes de bondes em Salvador desde que eles funcionavam por tração animal. Porém, “provavelmente, a quantidade e a gravidade dos mesmos aumentaram quando os veículos começaram a funcionar com tração elétrica e tiveram que obedecer a horários pré-determinados”. A pressa entre os motoneiros quando encontravam-se atrasados aumentava, assim, os riscos de acidentes. O Archimenes de Miranda Mattos, empregado no bairro do Comércio, ao passar pela rua do Pilar, foi alcançado por um bonde da Light que o deixou em uma situação delicada. Ao ser encaminhado para o hospital foram detectados dez ferimentos, sendo um deles uma fratura no crânio (*A notícia*, 15/12/1914).

A superlotação dos bondes gerava maiores riscos de acidentes em ladeiras, devido ao peso excessivo. Ao circularem em ruas muito estreitas havia também o risco de esmagamento de cidadãos. “Os acidentes eram causados por falha técnica, falha humana ou por excesso de velocidade” (CERQUEIRA; SANTIAGO, 2019, p.147). Nos bondes era frequente a prática de

pendurar-se nas laterais, pongar, despongar e por conta disso, os acidentes também tinham como causa o erro humano. Nos casos de acidentes com menor índice de gravidade, as vítimas costumavam ser conduzidas para o hospital e, após feitos os devidos curativos, eram encaminhadas para a casa (*A notícia*, 22/12/1904).

Os usuários dos serviços de bondes notavam a precariedade dos serviços de diversas formas. Por vezes, muitas reclamações eram provocadas pela arbitrariedade das Companhias. Ao não esclarecer os motivos que levavam a tomar determinadas atitudes, a população usuária do transporte para a locomoção na cidade buscavam formas de apresentar suas queixas. Em nota ao *Correio do Brasil* foi questionada a limitação do trajeto dos bondes após determinado horário da noite. Os cidadãos que costumavam ir a espetáculos noturnos na cidade e precisavam, na volta, seguir para a região da Barra, viam-se obrigados a fazer parte do trajeto andando, visto que os bondes não seguiam até o final do trecho (*Correio do Brasil*, 6/5/1904, 9/5/1904).

Outra reclamação que aponta para a irregularidade dos serviços dos bondes diz respeito a atitude da gerência da Linha Circular que proibiu os motorneiros de pararem em um ponto específico da ladeira da Graça, usando a justificativa do declive da ladeira. Os moradores daquela zona, que utilizavam esse ponto para embarque e desembarque não entenderam a proibição e argumentaram que os bondes “em tempos imemoriais, nunca deixaram de parar em qualquer ponto da ladeira” (*Correio do Brasil*, 26/4/1905).

As insatisfações, no entanto, não se restringiam a apenas uma Companhia. A Trilhos Centrais foi acusada de seguir o mesmo caminho que a Linha Circular. O estopim para o registro da reclamação foi a espera de mais de uma hora dos passageiros que vinham do teatro e esperavam os bondes, na Barroquinha, para irem para casa.⁵ Foi anunciado que o bonde só partiria depois que chegassem os passageiros vindos do bairro Politeama. Cansados com o tempo de espera, os passageiros reagiram e obrigaram o chefe da aviação a seguir o bonde. “Não seria mais razoável que, desde quando são dois os espetáculos, dois fossem os bondes à espera dos espectadores?” Esse foi o questionamento levantado no registro da queixa, no jornal. As Companhias foram acusadas de não compreender as necessidades do público, por estarem preocupadas em atender os interesses próprios. “Infelizmente para casos tais não temos para quem apelar, porque cada Companhia é, entre nós, uma verdadeira autocracia”. Como forma de denunciar a insatisfação mediante o constante descaso das empresas de serviços de bondes, foi sugerido que “o público reaja, sempre que for necessário” (*Correio do Brasil*, 05/5/1905).

⁵ Possivelmente, o público que a fonte está se referindo, é de classe média.

4. O QUEBRA BONDES

Na quinta-feira do dia 5 de outubro de 1909, o esmagamento de um “pobre cego” por um dos bondes do serviço da Light and Power e a imprudência de um engenheiro da Companhia foram os principais motivos para a eclosão de um protesto popular inesperado e, diante da sua potência, inviável de ser reprimido. O acidente aconteceu em um dos trechos do bairro Comercial. Por ter ocorrido em um horário de maior movimento de cidadãos, o motim ganhou força e chamou a atenção dos agentes de segurança pública, autoridades policiais, sendo destaque em alguns jornais da cidade (*Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros*, 1910).

“O emprego da força pública por meios violentos seria contraproducente, e a polícia (...) cumpriu o dever que lhe corria, cercando de garantias as pessoas comprometidas e os bens do domínio da Companhia” (*Revista do Brasil*, 15/10/1909). O clima de revolta e euforia impossibilitou a atuação violenta dos agentes policiais que “detinham uns, desarmavam outros, seguiu ao encalço dos mais exaltados, que socorridos da confusão conseguiram incorporar-se a outro grupo”. Rapidamente o movimento adquiriu um caráter de “grave emergência” devido à ameaça dos insurgentes em danificar, além dos bondes, outros bens da empresa, que tinha a sua sede localizada na Cidade Alta. A separação geográfica dessas duas zonas da cidade de Salvador foi superada pela sanha em demonstrar insatisfação, diante da vítima (*Revista do Brasil*, 15/10/1909).

Ao tentar barrar a ação de um revoltoso, rapidamente surgia um outro “e o petróleo corria e o incêndio lavrava em um bonde e em outros e outros” (*Revista do Brasil*, 15/10/1909). A população assistiu, em plena luz do dia, a uma cidade inflamada. Ao todo, foram 11 onze bondes queimados. Ao que tudo indica, para evitar que o movimento ganhasse ainda mais força, a melhor opção foi reconhecer a ação dos insurgentes como legítima. Antônio Dantas afirmou que se mandasse disparar contra os revoltosos seria facilmente agredido e reconhecido como sanguinário. Nesse sentido, a ação dos insurgentes ditou as regras do jogo e o Quebra Bondes “foi mais uma demonstração da surpreendente e impactante presente da classe trabalhadora no Brasil” (NEGRO; BRITO, 2020).

O Ministro das Relações Exteriores, endereçou, ao mando do Ministro do Interior, um telegrama ao Governador da Bahia, Araújo Pinho, que em resposta — dois dias após o ocorrido — garantiu que a cidade havia voltado aos “labores ordinários”. A Companhia, no entanto, só restabeleceria o tráfego três dias após o movimento, “conforme combinou com o Intendente Municipal e Chefe de Polícia, que continua a guardar todos os edifícios da usina, gasômetro, estação e escritório da Companhia” (*Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros*, 1910). Possivelmente, o adiamento do retorno dos transportes foi também uma

estratégia para evitar que a multidão se encontrasse para retomar os protestos.

De acordo com Araújo Pinho, o movimento ocorrido representou a “explosão de antigos protestos, queixas e desgostos contra as irregularidades do serviço, imprudência, abusos e imperícia do pessoal que vem, de há muito, se acumulando no espírito público”. Nesse sentido, o esmagamento brutal do cidadão pelo carro, “cujo motorneiro dificilmente escapou de ser linchado”, e a atitude imprudente do engenheiro Mitchell⁶ simboliza a eclosão de insatisfações acumuladas dos sujeitos que utilizavam dos serviços das linhas de bonde da Light and Power, que locomovia os cidadãos em pontos da Cidade Baixa. A atuação da polícia ficou limitada a evitar linchamentos contra o engenheiro Mitchell, o motorneiro — responsável pelo atropelo do cidadão — e para conter o desejo em destruir veículos e atacar a propriedade da empresa.

A escolha em não reprimir o movimento aponta para o tamanho destemor que mobilizava a massa envolvida no Quebra Bondes. Apesar dos recursos disponibilizados pelo Exército, Marinha, Polícia e Corpo de Bombeiros, as atividades da cidade só foram aos poucos sendo retomadas três dias após o acontecido. Finalizando a carta enviada ao Ministro das Relações Exteriores, Araújo Pinho afirma “ninguém mais do que eu lamenta tais fatos imprevistos e impossíveis de imediata repressão. A cidade está em completa paz” (*Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros*, 1910).

Em artigo de autoria de Antonio Luigi Negro e Jonas Brito (2020) os autores buscaram compreender de que forma o Quebra Bondes foi percebido em termos raciais, chamando, em acréscimo, a atenção para a ausência de uma liderança ou paternidade de forças do momento revolucionário (p.580). Coincidindo com o início da Revolução de 1930, o Quebra Bondes, protesto ocorrido no dia 4 de outubro contra as Companhias Linha Circular e Energia Elétrica — firmas encarregadas dos bondes, elevadores, planos inclinados, eletricidade e telefonia — representou um potente movimento ordenado por populares e que por muito tempo ecoou os planos e mentes das elites baianas.

Assim como os autores Negro e Brito (2020) perceberam que o movimento ocorrido na década de 30 foi descrito em termos raciais, o segundo Quebra Bondes de 1909 também é possível de ser compreendido por essa chave. A *Revista do Brasil* (1909) foi o único periódico da época que apresentou os desdobramentos do movimento. Em uma das suas páginas, apresenta uma ilustração e nomeia o motim como “A negrada em ação — Ataque aos bondes da Light”. Em outros momentos, utilizam termos que resumem os insurgentes à “negrada da Bahia”; “vasa negra” (*Revista do Brasil*, 15/10/1909, 31/10/1909), o que sugere que o Quebra Bondes de 1909 também foi pautado em termos raciais.

⁶ Não encontrei, nas fontes, mais informações sobre esse engenheiro.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do presente artigo buscou-se compreender o movimento Quebra Bondes, ocorrido em 1909. Para isso, fez-se necessário delinear um histórico das principais Companhias de bondes da cidade, desde meados do século XIX, quando os bondes ainda funcionavam por tração animal, até o início da primeira década do século XX, quando todas as Companhias responsáveis pelo fornecimento dos serviços de transporte da cidade eletrificaram as suas linhas de bondes. O atropelo do “pobre cego” foi o estopim para a eclosão do movimento. O acúmulo de reclamações dos cidadãos a respeito das condições dos transportes e a precariedade dos serviços das empresas também podem ser listados como motivos que levaram os insurgentes a rebelarem-se contra os bondes da Light and Power, ateando fogo e mobilizando-se para destruir os bens da Companhia.

As denúncias, tentativas de mobilização de greve e queima dos bondes acontecem desde muito antes, ocupando nos jornais e mensagens trocadas pelos representantes políticos baianos certa centralidade. A impossibilidade de frear os insurgentes com a violência e a sequente frustração advinda principalmente dos gerentes da Companhia de serviços — que estava sob o monopólio da Light & Power — e autoridades políticas denota a potência revolucionária do movimento. Em ilustração realizada por autor desconhecido, é dito que “os bondes foram incendiados, a iluminação pública muito estragada, a Estação Roma apedrejada e quem vai gemer com a brincadeira é o Estado” (*Revista do Brasil*, 31/10/1909).

LISTA DE FONTES

Diário de Notícias (BA), 2 mai. 1900. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=098167_96>. Acesso: 2 abr. 2022.

Almanak do Estado da Bahia: Administrativo, Indicador e Noticioso (BA), 1903. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=829536>>. Acesso: 14 abr. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 6 mai. 1904. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_737>. Acesso: 7 mai. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 9 mai. 1904. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_737>. Acesso: 7 mai. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 11 jan. de 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_960> Acesso: 16 abr. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 31 jan. de 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_997>. Acesso: 16 abr. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 26 abr. 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_737>. Acesso: 7 mai. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 5 mai. 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_1287>. Acesso: 7 mai. 2022.

Correio do Brasil : Orgão Democrata (BA), 15 jun. 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069_1419>. Acesso: 10 abr. 2022.

Correio do Brasil: Orgão Democrata (BA), 27 jun. 1905. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=721069&pesq=>>>. Acesso: 10 abr. 2022.

Revista do Brasil (BA), 31 ago. 1908. Acesso: 27 nov. 2021. <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=390062_793>

Revista do Brasil (BA), 24 dez. de 1908. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=390062_1341>. Acesso: 27 nov. 2021

Almanak do Estado da Bahia: Administrativo, Indicador e Noticioso (BA), 1903. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=829536>>. Acesso: 14 abr. 2022.

Revista do Brasil (BA), 30 jan. de 1909. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=390062_1341>. Acesso: 26 nov. 2021.

Revista do Brasil (BA), 15 out. de 1909. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=390062_1341>. Acesso: 13 mai. 2022.

Revista do Brasil (BA), 31 out. de 1909. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=390062_2018>. Acesso: 26 nov. 2021.

Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros (BA), 1910. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720887_1750>. Acesso: 27 nov. 2021.

A Notícia: Nosso Programma - nossa rota, nosso escopo (BA), 22 dez. 1914. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720160_490>. Acesso: 27 nov. 2021.

A Notícia: Nosso Programma - nossa rota, nosso escopo (BA), 25/2/1915. Acesso em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720160_808>. Acesso em: 5 dez. 2022.

REFERÊNCIAS

NEGRO, Antônio Luigi. Coisa de branco: a queixa e a mágoa da falta de aviso e de indenização; ou socorro e auxílio. Tese apresentada à Universidade Federal da Bahia para progressão vertical à classe E (denominação professor titular). Salvador, 2018.

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, p.579-599, 2020.

PESSÔA, Souza Yumara. O MAR COMO TESTEMUNHA: A modernização do bairro da Barra (1850 - 1950). 2017. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura da UFBA, Bahia, 2017.

SAES, Alexandre Macchione. A derrota da Light: estudo sobre os serviços de iluminação na cidade de Salvador, Bahia, na virada do século XIX. Associação Nacional de História – ANPUH XXIV. Simpósio Nacional de História, p.01-08, 2007.

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.

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