

Cotidiano urbano e rebeldia popular nas origens do Quebra-Bondes (Salvador, 1926-1930)

Urban daily life and popular rebellion in the origins of Quebra-Bondes (Salvador, 1926-1930)

Jonas Brito*

Resumo: Os acontecimentos de outubro de 1930, que culminaram na queda da 1ª República (1889-1930), foram marcados em Salvador por um protesto contra a Linha Circular, companhia monopolizadora dos serviços urbanos (transporte público, telefonia e eletricidade). Entre o início da noite do dia 4 e o início da madrugada do dia 5, populares atacaram o material fixo e rodante dessa subsidiária da General Electric, deixando prejuízos calculados entre 1 e 2 milhões de dólares. O protesto comprometeu, assim, não apenas transporte público, eletrificação e telefonia, mas o abastecimento hídrico, em parte dependente da eletricidade. Entretanto, apesar de ter marcado memória, o Quebra-Bondes, como a insurreição ficou conhecida, recebeu pouca atenção da historiografia. O atual artigo apresenta um quadro sistemático da situação do transporte público, da energia e do telefone nos quatro anos anteriores ao Quebra-Bondes. Ele redimensiona o significado do quebra-quebra ao apontar o papel indireto ou parcial exercido pela Circular em três outros setores, que são a moradia, o saneamento e o abastecimento. Não aborda o protesto propriamente dito nem sua relação com a Revolução de 1930; entretanto, analisa quebra-bondes ocorridos nos anos anteriores, cujo formato antecipou o motim dos dias 4 e 5. Essas manifestações precedentes mostraram uma memória consolidada sobre a capacidade de as classes populares perturbarem o cotidiano de uma cidade em metamorfose, em transformação.

Palavras-chave: Revolução de 1930; Quebra-Bondes; política.

* Graduou-se em História pela Universidade Federal da Bahia (2012), obtendo pela mesma instituição título de mestre em História Social (2014). Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas (2023), interessa-se pela história social e política do Brasil Republicano, com foco em campanhas eleitorais e motins populares. E-mail: brito.jonas@outlook.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6567-4717>.

Abstract: The political crisis of October 1930, which culminated in the fall of First Republic (1889-1930), were marked in Salvador by a protest against Linha Circular, a company monopolizing urban services (public transport, telephone and electricity). Between the evening of 4th and the morning of 5th, people attacked the propriety of that local company of General Electric, causing damage amounting from 1 to 2 million dollars. The protest damaged not just public transport, energy and telephone, but the water system, partially dependent on electricity. But Quebra-Bondes received little attention from the traditional historiography. This article presents a systematic picture of the situation in public transport, energy and telephone in the years 1926-1930. It reset the meaning of the popular uprising, pointing out the direct and indirect role played by Circular in three other sectors, i. e., housing, sanitation and urban supply. The text doesn't approach the protest itself, neither its connection to the 1930 revolution, but analyses small, but similar demonstrations, which took place in previous years, being an inspiration for the popular uprising of October 4th and 5th of 1930. These previous demonstrations expressed a memory regarding the power of popular classes in disturbing the daily life of a capital city in transformation.

Keywords: 1930 Revolution; Quebra-Bondes; politics.

OS ACONTECIMENTOS de outubro de 1930, que culminaram na queda da 1^a República (1889-1930), foram marcados em Salvador por um protesto contra a Linha Circular, companhia monopolizadora dos serviços urbanos (transporte público, telefonia e eletricidade). Entre o início da noite do dia 4 e o início da madrugada do dia 5, populares atacaram o material fixo e rodante dessa subsidiária da General Electric, deixando prejuízos calculados entre 1 e 2 milhões de dólares. Numa cidade cujo transporte público dependia essencialmente de bondes e ascensores públicos, destruíram dois terços da frota carril, depredando e incendiando os elevadores Lacerda e Taboão, mais o plano inclinado do Pilar. No largo do Ramo de Queiroz, arrombaram e incendiaram a sede da empresa, que abrigava uma central telefônica. No largo do Teatro, empastelaram o *A Tarde*, jornal pertencente ao deputado federal situacionista Simões Filho, acusado de receber propina para defender os interesses da Circular. Os danos concentraram-se mesmo no Largo de Roma, onde a empresa mantinha oficinas e estações carris, elétricas e telefônicas, igualmente destruídas. O protesto, conseqüentemente, passou da cidade alta para a baixa e do centro para os subúrbios, atacando bondes pelo caminho. Comprometeu, assim, não apenas transporte público, eletrificação e telefonia, mas o abastecimento hídrico, em parte dependente da eletricidade. Registrou-se, igualmente, perseguição aos estrangeiros empregados na General Electric e a certos políticos, em especial o prefeito de Salvador.¹

1 BRITO, Jonas. **O Quebra-Bondes:** política e protesto urbano na I República (1926-1930). 2023. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2023. p. 205-217. Agradeço ao financiamento da Fapesp (processo número 2017/08502-6).

Imagens 1 e 2: Bonde da Circular (praça Rio Branco) e mobiliário do A Tarde (Largo do Teatro), destruídos pelo Quebra-Bondes de 4 e 5 de outubro de 1930. Salvador, outubro de 1930.



Fotógrafo: Adolpho Moreira de Oliveira. Acervo: José C. Antonelli.

Por suas proporções e coincidência com a Revolução de 1930, o Quebra-Bondes representou uma das mais importantes manifestações da 1ª República. Foi iniciado por um pequeno grupo de estudantes, jornalistas e bacharéis, mas compôs-se majoritariamente de trabalhadores negros.² Mostrou a capacidade de parte importante da população soteropolitana de, explorando uma brecha na segurança pública, exprimir de maneira radical sua insatisfação com problemas sociais, agravados pelos impactos da Grande Depressão. Essa brecha consistiu na suspeita, nutrida pela força pública, de que a repressão policial contra os amotinados, se realizada, conduziria conspiradores no regimento local do Exército a um levante, em solidariedade à revolução que os tenentes e a Aliança Liberal tinham iniciado, pouco antes, noutros estados como Paraíba e Pernambuco. Por essa razão, na maior parte do tempo, os manifestantes percorreram as ruas e praças sem molestarem a polícia, que, em contrapartida, não os reprimiu, embora assistisse às depredações. O Quebra-Bondes espalhou, nas semanas seguintes, entre as classes dirigentes, o medo de que o desenrolar da revolução ensejasse a reincidência do quebra-quebra, com a Bahia fiel ao governo federal até a derrubada do regime. Na prática, a insurreição popular representou uma maneira de a população trabalhadora e negra atribuir significado particular ao “mudancismo outubrista”.³

Entretanto, apesar de marcante, o Quebra-Bondes, de modo geral, recebeu pouca atenção da historiografia. Segundo Luís Henrique Dias Tavares e Consuelo Sampaio (autores clássicos), aumentos então recentes na energia e no transporte público, ao lado da qualidade ruim dos serviços prestados pela General Electric, tinham alimentado o dissabor popular que explodiu nos dias 4 e 5.⁴ O conhecimento sobre as causas do quebra-quebra

2 SANT'ANA, Luís. **Os olhares diplomáticos estadunidenses sobre o Brasil em tempos de revolução (1930-1932)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010. p. 48.

3 NEGRO, Antonio; BRITO, Jonas. Insurgentes incendeiam a cidade da Bahia. O Quebra-Bondes e a Revolução de 30. **Revista de Estudos Históricos**, v. 33, n. 71, p. 579-599, set.-dez. 2020, p. 596.

4 TAVARES, Luís. **História da Bahia**. São Paulo: Edusp, 2008, p. 283-284. Data de 1959 a primeira edição

progrediu a partir do recente estudo de Antonio Luigi Negro e Jonas Brito, que apresentaram um quadro introdutório da situação dos serviços públicos em Salvador, apontando mudanças neles ocorridas no biênio 1928-1930.⁵

O presente artigo desdobra esse estudo ao apresentar uma análise sistemática da situação do transporte público, da energia e do telefone nos quatro anos anteriores ao Quebra-Bondes. Referências como as de Luís Henrique Dias Tavares e Consuelo Sampaio sobre a qualidade dos serviços públicos são comuns na historiografia, mas pouco detalhadas, mesmo nos trabalhos sobre empresas como a Circular ou as reformas urbanas de Salvador na 1ª República.⁶ Este artigo propõe sanar essa lacuna, abordando cuidadosamente a responsabilidade da subsidiária da General Electric na reprodução da exploração e discriminação social, o que explicará, em parte, o ataque de 1930. Ele redimensiona o significado do Quebra-Bondes ao apontar o papel indireto ou parcial exercido pela Circular em três outros setores, que são a moradia, o saneamento e o abastecimento. O protesto, assim, não foi uma reação apenas à situação do transporte, energia e telefonia, mas ao conjunto da questão urbana. Não abordarei o protesto propriamente dito, nem sua relação com a Revolução de 1930, entretanto, analisarei quebra-bondes ocorridos nos anos anteriores, os quais inspiraram e formataram o motim dos dias 4 e 5.

Moradia, saneamento e abastecimento

EXISTIA NA CAPITAL BAIANA um permanente déficit de moradias, particularmente para a classe trabalhadora e “média”. Os poderes públicos estadual e municipal agiram como importante estimuladores de construções em geral, sobretudo durante o primeiro governo de J. J. Seabra (1912-1916). Entretanto, o erguimento de residências, em grande parte, dependeu da ação particular, que era, em certas ocasiões, constringida a agir por ordem do Estado.⁷

Nota-se a incoerência, inconsistência ou mesmo inexistência de uma política habitacional, como exemplifica o governo de Góis Calmon (1924-1928), que decidiu erguer um bairro inteiro na ponta de Humaitá, a partir da reforma da hospedaria dos imigrantes. O bairro, calçado com paralelepípedos de primeira qualidade, tinha um belo panorama, situando-se aos pés de uma colina sobre a qual se erguia o Hospital de Isolamento. Sua rua principal foi cruzada por uma linha carril que, passando pelo estabelecimento sanitário, ia do

dessa obra. SAMPAIO, Consuelo. **Poder & representação**. O Legislativo da Bahia na Segunda República, 1930-1937. Salvador: Assembleia Legislativa, 1992. p. 43-44.

5 NEGRO; BRITO, op. cit., p. 580.

6 SAES, Alexandre. **Conflitos do capital**: Light *versus* CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Bauru: Edusc, 2010. CUNHA, Joaci. **O fazer política da Bahia, 1904-1930**. 2011. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011. PINHEIRO, Eloísa. **Europa, França e Bahia**. Difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: Edufba, 2011.

7 SANTOS, Mário. **A República do povo**: sobrevivência e tensão. Salvador (1890-1930). Salvador: Edufba, 2001. p. 23-24.

subúrbio ao centro da cidade baixa. Góis Calmon pretendia estabelecer uma escola primária no forte de Monte Serrat, monumento que deu nome ao lugar.⁸ Entretanto, o governador seria acusado de interferir no leilão dos terrenos para aumentar os lances, o que espantou os pequenos poupadores.⁹ Para piorar o quadro, muitos compradores que adquiriram os lotes eram especuladores sem intenções de construir na área, que, por isso, permaneceu com poucas construções até ao menos 1929.¹⁰ Especulação imobiliária, segundo denúncias, era outra faceta do problema habitacional.¹¹ Góis Calmon, em acréscimo, era um grande proprietário imobiliário, acionista da Garantida Baiana, companhia administradora de aproximadamente dois mil prédios na cidade. Durante a construção de Monte Serrat, coincidentemente ou não, a empresa aumentou em 50% seus aluguéis e emitiu 300 citações judiciais contra inquilinos inadimplentes, sendo, por seu peso no mercado, emulada por outros senhorios, o que resultou em aumento geral dos aluguéis de Salvador.¹²

Para a população, diante da crise habitacional, existiam duas opções, sendo a primeira acomodar-se nos casarões do centro histórico e a segunda mudar-se para os subúrbios distantes. Existia o risco de epidemias e desabamentos nessas casas antigas, em grande parte pela incapacidade de a Saúde Pública obrigar os grandes senhorios a realizarem manutenção adequada. Desabamentos nas ruas da Gameleira e Ramos de Queiroz, ocorridos em meados de 1928, deixaram quatro mortos, gerando, em acréscimo, denúncias de que a Santa Casa de Misericórdia, proprietária dos prédios, realizara manutenção insuficiente, apenas para aumentar os aluguéis.¹³ No ano seguinte, em ocorrência semelhante, seria criticado outro conhecido proprietário, o industrial português Bernardo Catarino.¹⁴

Diante da escassez de moradias, os jornais concitavam as autoridades públicas que concedessem, aos empreiteiros, estímulos fiscais para minorar a crise, quiçá ecoando interesses empresariais.¹⁵ Cosme de Farias, em 1928, propôs um projeto diferente, autorizando o governo estadual a construir moradias operárias. Personagem conhecido, que, nas décadas precedentes, participara com destaque de paralisações operárias e manifestações populares contra a carestia, o rábula percorreu zonas como a Baixa de Quintas e o Tororó em busca de assinaturas para sua ideia. O projeto, no entanto, ia de encontro ao liberalismo hegemônico, contrário à interferência do Estado na solução dos problemas econômicos como a carestia.¹⁶ Seu propósito, conforme explicitado, era impedir

8 UM NOVO bairro na capital. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 30 mar. 1924.

9 UM SORVEDOURO dos dinheiros do Estado. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 3 ago. 1927. CRISE de habitações. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 3 dez. 1927.

10 SEM TÍTULO. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 8 nov. 1928. INICIATIVAS que nos faltam, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 6 mar. 1929. OS DOIS fatores da crise de habitação, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 4 maio 1929.

11 OS DOIS fatores da crise de habitação, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 4 maio 1929.

12 CRISE de habitações. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 3 dez. 1927.

13 O DESASTRE da Rua da Gameleira. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 20 jun. 1928. DESABAMENTOS TRÁGICOS... **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 25 jun. 1928.

14 OS DESABAMENTOS. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 3 maio 1929.

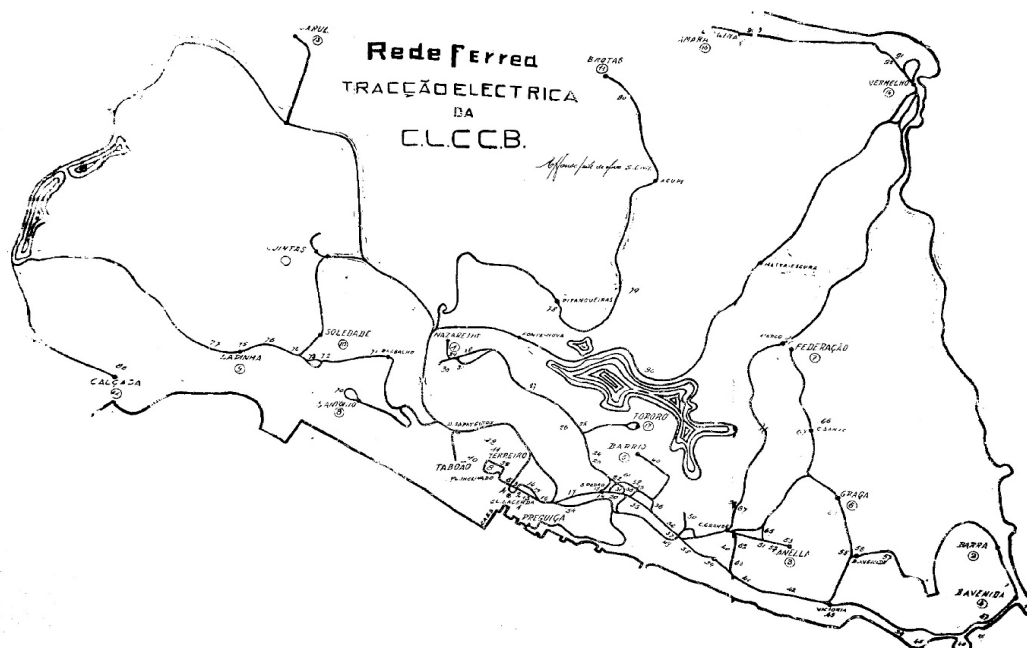
15 CONTRA a crise de habitações, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 22 mar. 1928.

16 Sobre o liberalismo hegemônico: SANTOS, op. cit., p. 182.

que os trabalhadores continuassem a ser empurrados para os arrabaldes desservidos de água, esgoto ou eletricidade.¹⁷

Os apelos jornalísticos dirigiam-se ainda aos encarregados do transporte, incluindo as empresas públicas e particulares, sob a alegação de que a expansão da cidade exigia a expansão da malha viária. Percebe-se que, embora companhias como a Circular não participassem diretamente no mercado imobiliário, a elas era atribuída, em parte, a responsabilidade na solução da escassez de moradias.¹⁸ Por detrás das pressões dos jornais poderiam estar interesses imobiliários associados ao transporte carril, uma característica comum da expansão das cidades brasileiras. Elas reproduziam, ademais, a lógica higienista de expulsão das “classes perigosas” do centro para os subúrbios da cidade.¹⁹ Essa separação, em grande parte, concretizara-se e, portanto, o transporte público para os arrabaldes era uma necessidade candente, já que inexistia interesse em proporcionar moradia digna no centro urbano para a classe trabalhadora. Consequentemente, as denúncias da imprensa, ao menos em parte, refletiam não apenas interesses empresariais, mas necessidades concretas da população sotero-politana.

Imagem 1: Mapa das linhas de bondes da Circular e da Trilhos Centrais, em 1928, quando a primeira empresa incorporara a segunda.



Fonte: SAMPAIO, L. **Indicador e guia prático da Cidade do Salvador-Bahia**. Salvador: Tipografia Agostinho Barbosa, 1928.

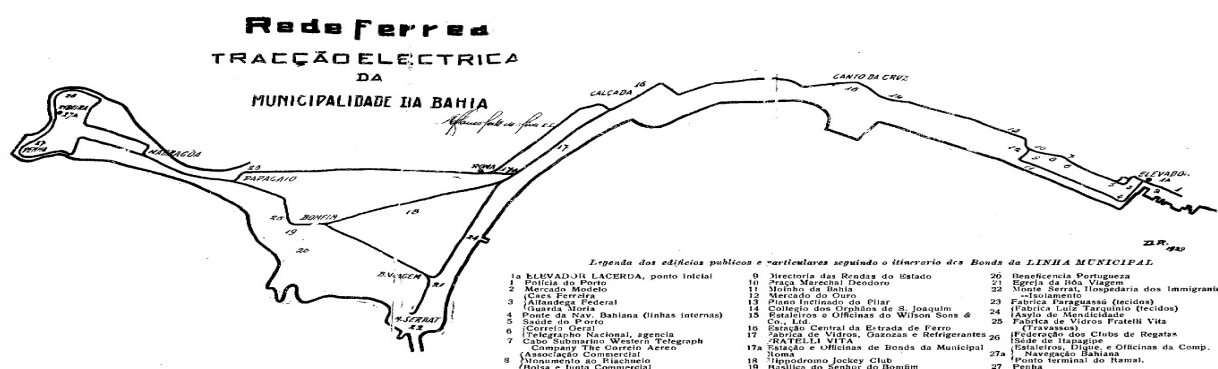
17 O PROLETARIADO não tem onde morar! **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 9 maio 1928.

18 ESTIMULANDO capitais. **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 22 mar. 1926. **TÓPICOS. A Tarde**, Salvador, p. 2, 24 jan. 1927.

19 CHALHOUB, Sidney. Classes perigosas. **Trabalhadores**, n. 6, p. 12, 17, 18, 1990.

Entre 1926 e 1930, o centro e alguns arrabaldes da capital baiana eram servidos por trâmueis, sendo as cidades alta e baixa ligadas por ascensores públicos. No início do período, na cidade alta, os trâmueis eram explorados pela Trilhos Centrais e pela Circular, que era ainda a concessionária dos ascensores públicos, ou seja, os elevadores Lacerda e Taboão e os planos inclinados Pilar e Gonçalves. Na zona superior, bairros como Nazaré, Canela, Santo Antônio, Brotas, Barra e Amaralina dispunham de bondes. Administrados por uma repartição municipal (Seção Especial de Gás e Eletricidade, SEGE), os bondes da cidade baixa iam do Comércio à península de Itapagipe, passando por Roma, Bonfim, Penha e Monte Serrat.²⁰ Em 1926, foram introduzidos os ônibus, mas eles permaneceram minoritários, restringindo-se, praticamente, ao trecho Comércio-Itapagipe.²¹ Nesse mesmo ano, a Circular incorporaria a Trilhos Centrais, sendo adquirida, meses depois, pela General Electric, que, em 1929, incorporou o empreendimento administrado pela SEGE.²² Essa monopolização do transporte público, que incluía a energia e o telefone, explica por que apenas a Circular seria atacada no Quebra-Bondes.

Imagem 2: Mapa da Seção Especial de Gás e Eletricidade do Município de Salvador.



Fonte: SAMPAIO, L. **Indicador e guia prático da Cidade do Salvador-Bahia**. Salvador: Tipografia Agostinho Barbosa, 1928.

Existia na Circular uma associação entre grupos empresariais estrangeiros e nacionais. Fundada em 1883 pelo engenheiro baiano João Ramos de Queiroz, a companhia fora adquirida entre 1905 e 1906 pelos Guinle. O grupo fluminense estabeleceu uma duradoura aliança com políticos e empresários locais ligados ao governador J. J. Seabra, entre eles o banqueiro Góis Calmon, que, em 1924, depois de romper com o mandatário,

²⁰ Mapa das linhas de bondes de Salvador. Memorial da Eletricidade (ME). Companhia Auxiliar de Empresas Elétricas Brasileiras (CAAEEB). ECI.CAAEB.TE.103.24.

²¹ BRITO, op. cit., p. 38.

²² SAES, op. cit., p. 421-426.

sucedeu-o no governo estadual.²³ Depois da compra da Circular pela General Electric, os Guinle deixaram a Bahia, continuando a empresa a ser dirigida por empresários baianos, aos quais se juntaram estadunidenses.²⁴ Portanto, existia uma conjugação internacional de interesses econômicos em torno da exploração dos serviços públicos deficitários da capital. Raramente, porém, os nomes dos diretores ou acionistas eram explicitados na crítica jornalística, muito menos as negociações que esta dizia existirem entre empresários e políticos estrangeiros e nacionais. Uma exceção a essa regra era o deputado federal Simões Filho, acusado de receber propina para apoiar as reformas contratuais do período 1928-1930.²⁵

No período em questão, inauguraram-se três ramais suburbanos para a Federação (1926), Cabula (1929) e Liberdade (1929), mas a pressão dos jornais permanecia, em parte porque outros arrabaldes cresciam, exigindo transporte público. Os carris existentes, assim como os ascensores, eram crescentemente sobrecarregados pelo adensamento populacional das periferias. Em 1920, 64,8% da população residia em áreas periféricas e 35,2% nas áreas centrais.²⁶ Entre 1922 e 1927, o número de passageiros transportados nos bondes da cidade alta saltou de 41 para 48 milhões, e nos da cidade baixa de 12 para 15 milhões. Entre 1923 e 1927, no entanto, o número de trâmueis na Circular-Trilhos Centrais passou de 102 para 113, ao passo em que na SEGE caiu de 48 para 34 (não encontrei dados para 1922). Os números foram publicados pelo Estado da Bahia e pela imprensa, mas não encontrei informações sobre a metodologia empregada na obtenção dos dados. Note-se que, com exceção do Elevador Lacerda, que passou por uma ampliação somente em 1930, os outros ascensores permaneceram com a mesma capacidade.²⁷

Os protestos dos jornais contra o excesso de passageiros nos trâmueis e ascensores eram muito comuns.²⁸ Os usuários eram obrigados a se espalhar nos espaços entre os bancos, nos estribos e na traseira, práticas proibidas pelo regulamento, que impunha às empresas o aumento da frota para atender à demanda. Essa situação atingia contornos dramáticos na cidade baixa, em especial no início do ano, quando a península de Itapagipe recebia os milhares de partícipes dos festejos do Bonfim. Na cidade alta, uma reportagem flagrou a disputa entre os passageiros por um lugar no bonde, especificamente no Campo Grande, uma praça situada entre bairros residenciais. Depois de se acomodar na plataforma, o repórter escutou um passageiro explicar que residia na “cidade”, sendo obrigado, pela carestia dos aluguéis, a migrar para o “mato”. O depoente consolou-se com

23 CUNHA, Joaci. **O fazer político da Bahia na República Velha, 1906-1930**. 2011. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011. p. 44 e 50.

24 **A Tarde**, 11 abr. 1927.

25 A SEMANA do Simões. **O Jornal**. Salvador, p. 1, 11 jun. 1930.

26 SANTOS, op. cit., p. 73.

27 MILHÕES de passageiros e milhões de níqueis... **A Tarde**, Salvador, p. 1, 6 set. 1927. **Bahia**, Anuário Estatístico (1926-1927). Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1930, p. 740.

28 UM PROBLEMA da cidade que não pode ficar esquecido. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 3 abr. 1928. SEM TÍTULO. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 12 dez. 1928. “É PROIBIDO viajar nos estribos!”. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 5 jan. 1929.

o fato de que “os capitalistas que exploram os inquilinos, os ricos, têm que comprar automóveis porque o bonde quando passa às portas deles já vai cheio...”²⁹

Saneamento era outro assunto palpitante em que as empresas como a Circular eram instadas a agir. Os problemas no asseio público iam do descarte à destinação final do lixo, passando pela coleta, realizada por carroças contratadas pela prefeitura, mas em péssimo estado.³⁰ Salvador dispunha de fornos incineradores em Dendezeiros, Fonte Nova e Garcia, os quais não atendiam à demanda da cidade. Surgiam, conseqüentemente, monturos em torno dessas instalações e também depósitos clandestinos aqui e acolá. O lixão da Fonte Nova era tão grande que passou a atrapalhar a entrada, no depósito, das próprias carroças, cujos animais começaram a cair da montanha, dando prejuízos aos carroceiros. Urubus, moscas, ratos e fumaça produzida pela incineração eram um perigo para os moradores da zona.³¹ Os dejetos eram igualmente enterrados em fossas na península de Itapagipe, sobretudo em Massaranduba, que era área de moradia popular.³² Percebe-se que Salvador, uma cidade em plena metamorfose, fazia face a um problema complexo, cuja solução permanece, mesmo na atualidade, uma incógnita para os núcleos urbanos.

O saneamento, assim como os demais problemas expostos neste artigo, constituía uma questão candente, que dizia respeito, mesmo que de modo indireto, à atuação da Circular. Existia um problema sério com o sistema de água e esgoto, que o município passara à administração do Estado em 1925. Quando o encampara, em 1905, o município contraíra um empréstimo estrangeiro para expandi-lo; entretanto, os recursos foram dispersos por outras obras, o que limitou o impacto da reforma.³³ Por ocasião da transferência ao Estado, a canalização cobria pequena parte da cidade, estando cheia de orifícios e resíduos que comprometiam a pressão hidráulica que o serviço exigia.³⁴ Essa situação, somada à pane e escassez de diesel e eletricidade nas bombas das estações centrais, causava crises hídricas. Em certos casos, as críticas surgidas na imprensa incluíam a Circular, que fornecia a energia para uma bomba na estação da Bolandeira.³⁵

Entretanto, era o calçamento o assunto que, no saneamento, mais pressão gerou sobre as empresas particulares, obrigadas que eram pelos contratos públicos a calçar o leito de seus ramais. Segundo a regra, era preciso cobrir com paralelepípedos a área entre os carris e trinta centímetros das laterais externas.³⁶ Parecia, mas não era um detalhe para uma

29 BRITO, op. cit., p. 40.

30 “MAL insistente... razões do domínio do lixo na Bahia”. **O Imparcial**, Salvador, p. 2, 14 abr. 1926. A INCÚRIA municipal... **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 17 abr. 1927.

31 SOUZA, Francisco. **Relatório de 1930 da intendência de Salvador** (as páginas com a referência completa foram extraviadas), p. 25.

32 O LIXO novamente em foco! **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 10 set. 1928.

33 CONSELHO Municipal. **O Democrata**, Salvador, p. 1, 24 abr. 1928.

34 O ANGUSTIOSO problema da falta d'água. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 6 nov. 1928.

35 A FALTA d'água na cidade. **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 16 jan. 1926. MAL CRÔNICO. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 14 abr. 1928. SEM TÍTULO, **Diário da Bahia**, 5 ago. 1928, Salvador, p. 2. SEM TÍTULO, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 2 out. 1928.

36 SALVADOR. **Regulamento relativo às empresas de carris urbanos da capital do estado da Bahia**, p. 20.

cidade onde a maioria das ruas não estavam calçadas ou asfaltadas. Mesmo no perímetro central, o asfalto do Comércio era esburacado, sendo ruim o calçamento do Campo Grande, Sé, Pelourinho, J. J. Seabra e ruas perpendiculares à avenida Sete de Setembro. Zonas densamente populosas e conhecidas, mas distantes, como Liberdade, Tororó, Sete Portas, Brotas, Rio Vermelho, Barra, Cabula, Retiro, Fonte Nova, Calçada etc. não dispunham de paralelepípedos, meios-fios ou passeios.³⁷

Essas deficiências impunham limites no acesso das populações suburbanas a serviços públicos e particulares. Quando, em 1928, o município propôs um projeto reformando o asseio público, o lixo continuaria a ser coletado por carroças nos arrabaldes, mas passaria a ser recolhido por caminhões na área central.³⁸ Em abril do ano seguinte, o motorista de uma ambulância da Saúde Pública recusou-se a subir uma ladeira acidentada e sem calçamento para atender um homem em ataque apoplético.³⁹ Os choferes de praça (taxistas) e empresas de ônibus resistiam a rodar nessas regiões, perpetuando a exclusão de muitos habitantes em relação à mobilidade urbana.⁴⁰

Mesmo que o calçamento a que eram obrigadas as empresas particulares, pela própria disposição do regulamento, fosse parcial, podia constituir um refúgio para carros e pedestres contra os buracos ou ao menos a lama. Se a rua fosse estreita ou a linha duplicada, a área beneficiada era importante. Seja como for, esse calçamento parcial reduzia os custos da prefeitura com os cuidados da rua. Quando as empresas decidiam calçar os trilhos, surgia a pressão dos moradores para que o município cumprisse sua parte, completando o calçamento. O assentamento dos carris, ademais, exigia a preparação do solo, a partir da eliminação de depressões, sulcos e elevações, prejudiciais ao escoamento d'água e ao tráfego de bondes, carroças, autos e pedestres.⁴¹ Portanto, a expansão dos trilhos urbanos e o acatamento à mencionada cláusula garantiriam não somente transporte público, mas saneamento, o que era crucial para os arrabaldes. Entretanto, a Trilhos Centrais e a Circular resistiam ao cumprimento da imposição contratual, o que era objeto de farto noticiário nos periódicos. Em 1926, com a incorporação da primeira empresa pela segunda, esta herdou a obrigação contratual.

Tais circunstâncias manifestaram-se cristalinamente durante a construção da linha da Liberdade, um bairro histórico por onde passara o Exército Libertador, que, no dia 2 de julho de 1823, expulsara do Brasil as tropas do general português Madeira de Melo. O bairro tinha três mil casas e dez mil habitantes, a maioria famílias operárias, não dispoendo, entretanto, de iluminação, calçamento ou canalização de águas e esgotos. Durante os temporais, a

37 OBRAS que não se realizam nem por concorrência. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 24 out. 1928. MELHORAMENTOS urbanos, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 1 jan. 1929.

38 O LIXO novamente em foco! **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 10 set. 1928.

39 IMPIEDADE municipal. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 22 abr. 1929.

40 SEM TÍTULO. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 25 jun. 1927.

41 ALMEIDA, Fernando. “**As últimas depredações do último dia 4 de outubro**”: o Quebra-Bondes e outras questões referentes ao transporte coletivo em Salvador. Salvador: Ufba (História, trabalho de conclusão de curso), 2017. p. 8.

lama impedia o trânsito, sobretudo para a população escolar, as 600 crianças matriculadas na única escola da região, a Abrigo dos Filhos do Povo.⁴²

No início de 1925, a Circular e a Trilhos Centrais conseguiram da prefeitura a supressão das primeiras seções dos ramais que partiam do centro histórico, o que o aumentou suas rendas, em troca do prolongamento do ramal da Lapinha para a Calçada, passando pela Liberdade e, portanto, a mencionada escola.⁴³ Com a compra da Trilhos Centrais pela Circular, a empresa adquirente herdou as concessões e obrigatoriedade da contrapartida. Depois de entrar no gozo das concessões, no entanto, resistiu a cumprir a contrapartida. Os diretores da empresa exigiram que a prefeitura preparasse o solo para a implantação dos trilhos, cuja extensão, ademais, seria menor que o combinado, duas imposições recusadas pelo prefeito Elói Jorge.⁴⁴ Essa situação, indício do péssimo estado do solo da Liberdade, gerou um impasse que retardou a abertura da linha para o bairro, ensejando uma articulação dos moradores locais, por intermédio da Sociedade Beneficente Defensora da Pobreza. Esta participou de reuniões com o intendente e a empresa para solucionar a situação, a qual gerou um acalorado debate no Conselho Municipal.⁴⁵ Um dos conselheiros, que era médico da Circular, encampou a alegação da empresa, sendo questionado pelos colegas, que explicaram não dispor o município dos recursos financeiros para o empreendimento.⁴⁶ Elói Jorge seria afastado da prefeitura em dezembro, ao passo em que o ramal da Liberdade, mesmo reduzido, só seria inaugurado em 1929, depois de uma reforma contratual que atribuiu à prefeitura a responsabilidade pelas obras preparatórias da abertura dos ramais.⁴⁷

Esse caso mostra a importância dos trilhos urbanos para os arrabaldes, mas igualmente traz consigo o caráter conflituoso de sua expansão. Percebe-se o jogo de empurra entre empresa e poder público, no qual a população nem sempre assumia, como era alegado na imprensa, uma postura complacente, simbolizada pelo personagem Zé Povinho.⁴⁸ Era comum o recurso dos populares a moradores influentes, políticos e instituições como o Conselho Municipal para exprimir suas demandas de melhorias para as zonas suburbanas.⁴⁹ Entretanto, pode-se concluir que, no caso da Liberdade, a empresa logrou impor suas exigências à população e ao município, apesar da atuação da Sociedade Beneficente Protetora da Pobreza. Esta entidade foi praticamente a única associação

42 LINHAS ligeiras. **Diário de Notícias**, Salvador, p. 2, 11 mar. 1926. O PROLONGAMENTO da linha da Lapinha até o Tanque da Conceição. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 28 jul. 1927.

43 Resolução nº 708. Memorial da Eletricidade (ME). Companhia Auxiliar de Energia Empresas Elétricas Brasileiras. CAEEB. CI.CAEEB.TE.103.18.

44 O PROLONGAMENTO da linha da Lapinha até o Tanque da Conceição. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 28 jul. 1927.

45 OS BONDES da Estrada da Liberdade. **A Tarde**, Salvador, p. 1, 29 ago. 1927.

46 Publicações Oficiais do Conselho Municipal. **O Democrata**, Salvador, p. 1, 14 jan. 1928. AS “COMIDAS” no Conselho. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 20 out. 1927.

47 O SERVIÇO de Viação Urbana. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 27 set. 1928. A CIRCULAR. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 25 abr. 1929.

48 SABEDORIA e prestidigitação. **O Imparcial**, Salvador, p. 1, 6 jun. 1926.

49 CURIOSOS prolongamentos da ação administrativa do município... **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 27 ago. 1926.

popular que, na presente pesquisa, atuou denunciando os problemas urbanos, inclusive em comícios contra os aumentos no preço da carne fresca. Criada e sediada na Liberdade, em 1925, dizia ter, dois anos depois, 2 mil associados, sendo dirigida, ao menos em parte, por engenheiros. Porém, são poucas as informações sobre ela encontradas.⁵⁰

Em 1906, a Trilhos Centrais e a Circular tinham assinado um acordo com a prefeitura, comprometendo-se a construir um abatedouro modelo na cidade, em substituição ao existente no Retiro.⁵¹ Este, onde as obras, segundo o contrato, começariam em 1908, tornara-se pequeno diante do crescimento demográfico, estando em péssimas condições de organização e higiene. O prédio, com suas paredes e assoalhos encardidos de plasma apodrecido, não tinha telefone, iluminação, água encanada nem mobiliário adequado. Sua reduzida administração funcionava num tablado externo e os magarefes, submetidos a duras condições de trabalho, percebiam salários irrisórios.⁵² Essa situação perpetuou-se ao longo da 1ª República, pois as empresas citadas recusaram-se a cumprir a obrigação contratual. Em 1928, impuseram a assinatura de um contrato que eliminou essa responsabilidade, em troca de uma indenização correspondente a um quarto dos custos para a construção do matadouro-modelo.⁵³ Graças ao acordo de 1906, a Trilho Centrais e a Circular adentraram outro setor problemático da capital, isto é, o abastecimento urbano.

No presente recorte cronológico, a Circular já adquirira a Trilhos Centrais, estando, assim, inteiramente encarregada de entregar a sede da repartição municipal que exercia papel importante na fiscalização do comércio da carne fresca. A carne era um produto consumido, em primeiro lugar, pela “classe média” e, quando o preço permitia, pelos trabalhadores.⁵⁴ O descalabro do abatedouro do Retiro gerava perigos para a saúde pública e prejuízos para a economia popular. Por causa da administração desorganizada, carnes condenadas pela Saúde Pública eram roubadas, sendo irregularmente negociadas em certos açougues.⁵⁵ Encontrei denúncias sobre abatedouros clandestinos, como os dos quintais de Itapagipe, onde gado doente era abatido e destinado à comercialização na cidade.⁵⁶ Por causa das pequenas proporções do estabelecimento do Retiro, os fornecedores de carne tinham que deixar as reses em currais apertados e sem capim, comprometendo assim o peso dos animais e a rapidez do abate.⁵⁷ Celeridade era fator

50 JÁ está funcionando o primeiro entreposto de emergência. **Diário de Notícias**, 26 dez. 1928. AFINAL, ficou por 2\$000! **Diário de Notícias**, 3 dez. 1928.

51 Termo de contrato assinado pela Linha Circular e Trilhos Centrais para a construção do matadouro- modelo. ME. CAEEB. CI.CAEEB.TE.103.06.

52 O QUE a higiene não vê. **O Imparcial**, Salvador, p. 1, 28 maio 1926. EM HIGIENE de borra! **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 7 mar. 1928. O INTENDENTE deve colocar acima de tudo o interesse da coletividade. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 25 maio 1928. **A Tarde**, Salvador, p. 1, 9 set. 1930.

53 Cópia da mensagem de Francisco Souza ao Conselho Municipal em 3 de agosto de 1928, p. 3-4. ME. CI.CAEEB.TE.103.22

54 SANTOS, op. cit., p. 68.

55 NOTAS diversas. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 30 ago. 1930.

56 PARA que se fez então o matadouro? **A Tarde**, Salvador, p. 1, 3 dez. 1926. É GRAVE! Inúmeros abatedouros clandestinos no bairro de Itapagipe. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 30 jul. 1927. ROMPA-SE o código sanitário. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 7 dez. 1927.

57 O INTENDENTE deve colocar acima de tudo o interesse da coletividade. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 25

crucial nesse comércio, pois a cidade não dispunha de aparelhos refrigeradores comerciais ou industriais. Os trabalhadores, em geral, para adquirir a carne por menor preço, apareciam nos frigoríficos depois de certa hora, uma situação piorada pela demora do abate e distribuição do produto.⁵⁸ O comércio de carne fresca era um dos mais oligopolizados, situação para a qual, de certa maneira, contribuíam a Trilhos Centrais e a Circular, já que os grandes comerciantes, alegando a situação do abatedouro do Retiro, mantinham estabelecimentos do gênero nos municípios interioranos. Conseguiam, assim, escapar do fisco de Salvador, ao contrário dos pequenos abatedores da capital. Naturalmente, oligopólio era sinônimo de manipulação dos preços, em detrimento dos consumidores.⁵⁹

Embora o abastecimento alimentar em geral fosse objeto de constantes coberturas de parte da imprensa, o comércio de carne fresca destacou-se entre os que ocasionaram agitações no período em análise. Comícios contra o preço da proteína animal ocorreram em novembro de 1927, quando a imprensa estimulou a população a realizar “rebenta-açougues”, inspirados em “quebra-bondes”. Dias antes, passageiros irritados com a superlotação tinham destruído um bonde da Circular na rua J. J. Seabra, onde, não por acaso, a polícia proibiu a realização de um dos comícios.⁶⁰ No ano seguinte, ocorreram outros *meetings*, a princípio pedindo a redução do preço e, posteriormente, repudiando um aumento.⁶¹ Deles participou a Sociedade Beneficente Defensora da Pobreza, a mesma que lutara pela abertura do ramal da Liberdade.⁶² Os jornais lembraram a necessidade de construir o matadouro do Retiro, argumentando que era preciso abater o gado onde ele era consumido, isto é, em Salvador, não nas cidades interioranas.⁶³

Nota-se que as empresas de carris e, sobretudo, a Circular era responsabilizada por autoridades públicas, jornais e populações por problemas existentes em setores cruciais do cotidiano urbano, isto é, a moradia, o saneamento e o abastecimento. Eram encargos indiretos ou parciais, decorrentes, de um lado, do papel estratégico do transporte público na expansão e melhoramento urbanos, e, de outro, cláusulas contratuais que os empresários tinham assumido em troca de concessões do poder público. O desrespeito às cláusulas contratuais transmitia a imagem de empresas superpoderosas e de um Estado impotente, por ser incapaz de lhes impor leis e regulamentos, o que em parte esta pesquisa confirma. Entretanto, as companhias eram comumente expostas à insatisfação popular, que, num crescendo, explodiria no Quebra-Bondes.

maio 1928.

58 SANTOS, op. cit., p. 68.

59 O INTENDENTE deve colocar acima de tudo o interesse da coletividade. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 25 maio 1928.

60 ESTÁ se esgotando a paciência do povo. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 10 nov. 1927. O AUMENTO do bife! **Diário da Bahia**, Salvador, p. 4, 2 dez. 1927.

61 É PRECISO fazer baixar o bife. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 5 jul. 1928. UM NOVO plano de escorcha do povo pelos abatedores de gado. **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 2 dez. 1928.

62 O BOI a 2\$000. **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 2 dez. 1928.

63 A BAHIA precisa de um matadouro-modelo. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 15 dez. 1928.

Telefone e energia

ESSA EXPOSIÇÃO da Circular ao descontentamento do público era ainda mais intensa em relação aos problemas das áreas sob encargo direto ou total dos empresários, isto é, a energia, a comunicação e o transporte. Eram poucos os protestos contra o telefone, uma concessão estadual explorada pela Circular, cujos 3.500 telefones, conectados a 13 mil quilômetros de cabos, faziam a ligação entre os arrabaldes e o centro de Salvador, mais Feira de Santana e principais municípios do Recôncavo. Os aparelhos eram intermediados pelas telefonistas, registrando-se interrupções, esperas e erros nas ligações. As poucas reclamações decorriam do pequeno número de assinantes, não da excelência do serviço público concedido à General Electric.⁶⁴

O quadro da eletricidade era inteiramente diferente, pois o uso era mais generalizado e os problemas, mais sérios. Não existia na cidade uma empresa contratualmente encarregada de eletrificá-la, apesar da importância da energia para a iluminação pública e particular e para a tração de bondes, ascensores públicos e estabelecimentos industriais e comerciais.⁶⁵ Por intermédio da SEGE, o município mantinha gasômetro e termoelétrica na cidade baixa, tracionando os trâmueis dessa zona e iluminando partes da cidade. Era uma energia muito abaixo do consumo da capital baiana, razão pela qual a Circular fornecia energia para o poder público e particulares, embora sua prioridade fossem os próprios carris e os elevadores e planos inclinados. A empresa dispunha de termoelétricas na cidade e de uma hidroelétrica em Bananeiras, um distrito de São Félix (Recôncavo). De modo geral, existiam dois problemas na energia de Salvador: o primeiro era a insuficiência da produção energética e o segundo a precariedade das instalações elétricas (postes, cabos e transformadores).⁶⁶

O centro era penumbroso e os arrabaldes completamente escuros, sendo o dia-a-dia perturbado, de quando em quando, por pequenos colapsos energéticos, que atingiam ápice nas estiagens da passagem do ano.⁶⁷ Foi particularmente severa a situação em 1927-1928 e em 1929-1930. No final de 1929, a crise energética comprometeu não apenas a iluminação e o transporte público, mas a própria impressão das gazetas, cujas edições, publicadas com atraso, trouxeram pesadas críticas à Circular. Os bondes, drasticamente reduzidos, apareciam nas paradas arrastando-se como “cágados” e lotados “até o teto”. Uma distância normalmente percorrida em 40 minutos passou a exigir uma hora e 30 minutos para ser concluída. Zonas centrais sofriam escassez de água porque a companhia reduzira o fornecimento energético para a estação da Bolandeira, uma das mais importantes

64 UM SUPLÍCIO moderno. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 28 abr. 1927. SEM TÍTULO. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 2 mar. 1929. Para uma história da telefonia em Salvador: BELENS, A. **Modernidade sem rosto**: Salvador e a telefonia (1881-1924). Simões Filho: Kalango, 2010.

65 EXPLORAÇÃO da energia elétrica. **O Imparcial**, Salvador, p. 1, 8 jun. 1926. OS NEGÓCIOS da Circular, **Diário da Bahia**, 9 jun. 1926.

66 Para uma história da energia elétrica em Salvador: REBOUÇAS, Daniel; OBERLAENDER, Fernando; FARIAS, Juliana. **A Cidade da Bahia e a eletricidade**. Salvador: Caramurê, 2022. p. 157-160.

67 AS TREVAS na cidade. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 26 out. 1927.

do abastecimento hídrico. Salvador passou então a ser energizada apenas pelas termoelétricas, cujos motores, sob pressão, sofreram panes.⁶⁸

Mesmo o jornal de Simões Filho, contumaz defensor da Circular (razão pela qual seria atacado no Quebra-Bondes), dirigiu fortes críticas à companhia. Grande editorial exprimiu profunda irritação com uma nota publicada na página seguinte pela empresa, a qual prometia que a situação melhoraria quando terminasse a estiagem. “O momento não comporta brincadeiras”, foi o alerta contra a subsidiária da General Electric, acusada de “roer a corda”. Para a gazeta, era preciso uma solução imediata, por causa da urgência da situação e do caráter cíclico e, portanto, previsível da seca no interior.⁶⁹ O prefeito Francisco Souza, outro importante aliado da empresa, multou-a, pressionando-a a comprar energia da têxtil Empório Industrial do Norte e da concessionária do porto *Société de Construction du Port*. Procurado em sua residência para explicar a escassez d’água, o secretário de Saúde Pública Barros Barreto, tenso, mostrou ao repórter um ofício em que ficou clara a drástica redução da energia fornecida à estação da Bolandeira pela Circular, a quem culpou pela crise.⁷⁰ Os representantes da companhia acataram as imposições do prefeito, mas acusaram a secretaria de reduzir a corrente d’água na usina elétrica da Preguiça, o que teria piorado a escassez energética.⁷¹

O dissabor contra a companhia era intensificado pela circunstância de a Circular, em maio de 1929, ter assinado um contrato público, com que se tornara concessionária da energia elétrica na cidade inteira, em troca de importantes concessões. Em julho, ocorreu outra crise, causada não por estiagem, mas pelos temporais, que expunham a precariedade da estrutura elétrica. Ocorria, nessas ocasiões, de os fios, cabos e mesmo postes despencarem, causando perigosos acidentes. Foi exatamente o que ocorreu no arrabalde praieiro do Rio Vermelho, quando descarrilhamentos de bondes geraram rupturas na rede elétrica. Numa das ocasiões, o fio do trâmuei chocou-se com o da iluminação pública, matando um calceteiro e ferindo seriamente dois empregados da empresa. O curto-circuito transmitiu-se para as residências, gerando um enorme pânico entre os moradores, que saíram para a rua aos gritos e em trajes domésticos. Principiou-se incêndio numa das residências, ficando os aparelhos contadores completamente queimados.⁷² Os estrondos, as faíscas, o fogo e a fumaça, associados aos gritos, constituíram um cenário de horror que ocupou as primeiras páginas da imprensa.

68 UMA CRISE sem remédio? **A Tarde**, Salvador, p. 1, 9 nov. 1929. AMEAÇA-NOS agora o suplício da sede! **A Tarde**, 11 nov. 1929. CRISE de energia, **A Tarde**, Salvador, p. 3, 16 nov. 1929.

69 UMA CRISE sem remédio? **A Tarde**, Salvador, p. 1, 9 nov. 1929. CRISE de energia, **A Tarde**, Salvador, p. 3, 16 nov. 1929.

70 PREFEITURA da cidade do Salvador. **Diário Oficial do Estado da Bahia**, Salvador, p. 327, 9 nov. 1929. AMEAÇA-NOS agora o suplício da sede! **A Tarde**, 11 nov. 1929.

71 AMEAÇA-NOS agora o suplício da sede! **A Tarde**, 11 nov. 1929. TEMPO é dinheiro. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 14 nov. 1929. CRISE de energia, **A Tarde**, Salvador, p. 3, 16 nov. 1929. BARROS BARRETO [ilegível] responsabilidade. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 16 nov. 1929.

72 OS FIOS da “Circular” partem e provocam incêndio! **A Tarde**, Salvador, p. 1, 12 jul. 1929. OS FIOS da morte. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 13 jul. 1929. MAIS um na lista... **A Tarde**, Salvador, p. 1, 18 jul. 1929.

Ostentando as fotos do corpo inerte do calceteiro, ao lado do retrato dos empregados machucados, o periódico de Simões Filho alertou a companhia de que incidentes daquela natureza acabariam criando contra ela um ambiente de “repúdio” e “antipatia”. Esse ambiente, de fato, configurar-se-ia no ano seguinte, emergindo nos dias 4 e 5 de outubro, logo após o início da Revolução de 1930. Segundo a imprensa, o desastre no Rio Vermelho, que por pouco não fora consumido pelas chamas, tinha sido apenas uma recorrência, em maiores proporções, de incidentes cotidianamente registrados. Os diretores da Circular tinham sido informados por companhias de seguro que a precária situação das instalações elétricas eram uma série ameaça para o patrimônio imobiliário de Salvador, sobretudo das casas comerciais. Pressionado a exigir da Circular o diagnóstico da rede aérea, Francisco Souza lembrou à empresa que, no contrato de maio, ela se comprometera a restaurar a estrutura elétrica de toda a cidade.⁷³

Transporte

O TRANSPORTE PÚBLICO era a principal razão das críticas contra a Circular, em grande medida por ser palco de uma série de explorações e discriminações cotidianas. Mesmo com a crescente e desordenada introdução do transporte automotor na cidade, os bondes mantinham a primazia no transporte de pobres, remediados e mesmo afortunados. A crença de que o trâmuei era um espaço democrático era contrariada pelas tensões decorrentes do seu compartilhamento por diferentes grupos sociais. O regulamento impedia a circulação de pessoas não trajadas e calçadas “decentemente”, um detalhe importante para uma sociedade com um passado escravista não muito distante. Não se podia transportar nos estribos, nem em pé, nos espaços entre os bancos, mantendo-se silêncio sobre a plataforma traseira.⁷⁴ No entanto, a superlotação limitava o acatamento dessas regras, gerando hostilidade entre os passageiros e entre eles e os empregados da Circular.

Na prática, permitia-se que os homens sobressalentes ou empobrecidos seguissem nos estribos, ao passo em que as mulheres, em especial as empregadas domésticas, podiam ir na plataforma traseira, não por acaso conhecida como “cozinha”.⁷⁵ Muitos passageiros do sexo masculino iam nos estribos para exibir virilidade e mocidade, incomodando os companheiros e, em especial, as companheiras que iam nas pontas dos bancos ou estavam embarcando ou desembarcando.⁷⁶

Encontrei dois artigos protestando contra o hábito das cozinheiras de se sentarem entre os demais passageiros, afora pequenas notas sobre episódios de discriminação de raça e gênero. O primeiro texto criticou a “promiscuidade democrática” reinante nos bondes,

73 VAI ser consertada toda a rede aérea de luz e força elétricas. **A Tarde**, Salvador, p. 1, 16 jul. 1929.

74 SALVADOR. **Regulamento relativo às empresas de carris urbanos da capital do estado da Bahia**. Salvador: Universal, 1926, p. 17.

75 NOS BONDES da cidade, **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 21 ago. 1930.

76 SEM TÍTULO. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 19 set. 1928.

onde “uma cozinheira, de roupas engorduradas e temperos malcozidos, senta-se onde bem lhe aprouver, constringendo [...] quem lhe ficou junto do mocó”.⁷⁷ O segundo considerou o prejuízo causado aos demais passageiros, “obrigados a viajar junto de cozinheiras imundas”.⁷⁸ Os textos exprimiram um nítido preconceito contra as empregadas domésticas. Eles lembram que a Circular não mantinha, em sua frota, suficiente número de bondes-cargueiros em que a classe trabalhadora pudesse se transportar com seus pacotes.⁷⁹ Para a empresa, pode ser que esses carros não interessassem, pois neles o número de bancos era menor, não pagando o passageiro pela carga.⁸⁰

O principal problema era a manutenção insuficiente do material fixo e rodante dos trâmueis e ascensores. Por causa da péssima situação das finanças municipais, a decadência dos trâmueis da SEGE atingia contornos dramáticos, como indicam a frequência e a natureza dos acidentes gerados, a exemplo de incêndios e perdas de eixos e estribos. Os incêndios eram particularmente perigosos, ao pôr em sobressalto os passageiros, que podiam se ferir e mesmo morrer ao saltarem desesperados.⁸¹ Note-se que a frota da cidade baixa sofrera um Quebra-Bondes em 1909, exigindo reformas por ocasião de sua encampação pelo município em 1914, as quais não ocorreriam.⁸² Consta que, nos períodos mais críticos, ocorria de os bondes saírem dos galpões de Roma caindo aos pedaços, para logo depois serem recolhidos para reparos nas oficinas. Parte da frota permanecia fora da circulação, sobrecarregando os carros que podiam operar. Por conta da situação dos trilhos, o percurso entre o Comércio e Itapagipe era cheio de sacolejos, chegando a derrubar alguns passageiros.⁸³

O desgaste dos carris ocorria na cidade alta, em parte por não calçarem os ramais a Trilhos Centrais e a Circular. Os paralelepípedos eram uma garantia para um tráfego seguro, não apenas para carroças, pedestres e autos, mas para os próprios bondes. É o que se percebe numa reportagem de junho de 1930 sobre uma morte misteriosa ocorrida no Cabula. Consultado, um empregado da Circular descartou a hipótese de atropelo, apesar de o corpo ter sido encontrado sobre os trilhos. Ele explicou que os carris tinham sido assentados diretamente sobre o solo, obrigando o bonde a passar muito lentamente. Nota-se que não só a segurança, mas a própria celeridade do tráfego era prejudicada pelo desrespeito das empresas particulares à cláusula do calçamento. Percebe-se que tanto

77 **A Tarde**, 20/8/1929.

78 **A Tarde**, 25/6/1929.

79 SEM TÍTULO. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 20 ago. 1928. SEM TÍTULO. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 25 jun. 1929.

80 Sobre o não pagamento pela carga, conferir o ofício dirigido pela Circular ao intendente: **Diário Oficial do Estado da Bahia**, 18 ago. 1928.

81 GRANDE desastre de bonde na Avenida Luiz Tarquínio. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 17 nov. 1928. UM BONDE em chamas! **O Imparcial**, Salvador, p. 3, 3 jun. 1926. O controle do bonde incendiou-se. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 6, 30 jun. 1928.

82 Sobre o Quebra-Bondes de 1909: SANTOS, R. **Serviços de transportes na cidade baixa da Bahia: o Quebra-Bondes e trabalhadores em cena (1900-1915)**. 2022. Monografia (Graduação em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2022.

83 AINDA a Linha Municipal. Até quando? **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 10 jul. 1926. NOSSAS empresas de transporte urbanos. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 18, nov. 1928.

o ramal do Cabula quanto o da Liberdade, inaugurados em 1929, tinham problemas na preparação dos terrenos para a instalação dos trilhos.⁸⁴

Segundo relatos, a linha de Brotas era a pior da cidade alta, registrando acidentes numa ladeira que lhe rendera o apelido de “estrada da morte”, pelos riscos de descarrilamentos.⁸⁵ Uma passagem muito estragada era a rua J. J. Seabra, cruzada também pelos ramais de Lapinha, Santo Antônio, Soledade, Calçada e Rio Vermelho. Era uma área central, densamente trafegada, por concentrar o comércio retalhista e sediar os barracões de Hortas e de Santana, onde a Circular guardava seus bondes, pranchas e reboques.⁸⁶ No recorte desta pesquisa, ocorreram pelo menos três descarrilamentos na região, com os bondes arrombando perigosamente fachadas prediais.⁸⁷

Outros acidentes comumente registrados, ao lado dos atropelos e descarrilamentos, eram as quedas ou esmagamento de “pingentes”, como eram apelidados os passageiros obrigados a se transportar nos estribos, por causa da superlotação. Nos dez primeiros meses de 1928, 15 passageiros da Circular caíram após se chocarem com um alçapão numa ponte sobre o Rio das Tripas, onde eram despejadas as carcaças do abatedouro do Retiro.⁸⁸ Essas ocorrências constituíam acidentes de trabalhos para os condutores da empresa, que eram obrigados a se equilibrar nos estribos para cobrar a passagem nos carros superlotados.⁸⁹ Uma das passagens mais perigosas era a Garganta do Xixi, uma rua estreita, localizada entre o Comércio e Itapagipe, uma linha em grande parte estreitada por trapiches, casarões e igrejas.⁹⁰

Depois de abril ou maio de 1929, ocorreu aumento no número de acidentes nos ramais da cidade alta, fenômeno que, pouco depois, se estendeu para a cidade baixa. Os jornais chegaram a abrir seções especiais para noticiar os descarrilamentos diários, suspeitando que sua causa fosse uma aceleração do tráfego, ordenada pela Circular. Os carris e freios defeituosos não suportaram as correrias, o que estaria na origem dos sinistros. Depois de adquirir a SEGE, a empresa expandiu a aceleração da cidade alta para a baixa, aumentando as ocorrências. Essa decisão era escudada numa reforma contratual passada no ano anterior, que permitira à companhia reduzir o número de pontos de embarque e desembarque.⁹¹ Os empresários decidiram então acelerar os bondes para dar a impressão de um tráfego eficaz, apesar da precariedade da frota, problema que a reforma contratual procurara solucionar. Num sinal de claro desrespeito pela população,

84 FOI acidente ou crime? **A Tarde**, Salvador, p. 2, 3 jun. 1930.

85 SEM TÍTULO. **O Imparcial**, Salvador, p. 2, 12 jun. 1926.

86 PELA coordenação de esforços construtivos. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 12 ago. 1928.

87 O BONDE saltou dos trilhos e foi sobre a casa! **A Tarde**, Salvador, p. 31, jan. 1927. O BONDE quis entrar pelo armazém! **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 3 jul. 1928. DESASTRE de bonde na Barroquinha. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 7 jan. 1929.

88 SEM TÍTULO. **Diário da Bahia**, Salvador, 10 out. 1928.

89 FOI ligeiro. **A Tarde**, Salvador, p. 1, 21 dez. 1926. ACIDENTES no trabalho. **A Tarde**, Salvador, p. 3, 5 jan. 1927.

90 SEM TÍTULO. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 18 jan. 1927. O XIXI sempre na ponta. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 3, 13 out. 1927.

91 BAHIA. **Contrato entre o Município de Salvador e a Circular para o serviço de viação de 30 de agosto de 1928**, p. 12.

a companhia, no lugar de adquirir carros, acelerou os existentes, resistindo a mudar a orientação, mesmo após protestos do público e dos jornais.⁹² Em abril, por exemplo, um bonde descarrilhou em duas ocasiões sobre uma ponte no Mesquita, por pouco não caindo no rio; meses depois, um trâmuei com alunas normalistas saltou dos carris, parando nas margens do Dique do Tororó.⁹³

Nos ascensores públicos, os acidentes eram menos frequentes, mas ocorriam ao menos quedas de balanças. Em janeiro de 1926, por exemplo, um periódico ostentou uma manchete surpreendente: “O Pilar não matará mais ninguém...”. Era a notícia de que a Circular realizara uma pequena reforma no gabinete do plano inclinado para acabar com os apertos mortais de braços, cabeças e troncos, que nos meses anteriores eram alardeadas na imprensa.⁹⁴ Trata-se de uma ocorrência certamente piorada pela superlotação, por obrigar as pessoas a se acomodarem perto da janela, que não dispunha de proteção contra os muros. No recorte cronológico da pesquisa, ocorreram quedas de balanças no Elevador Lacerda, onde um sistema de molas impedia, nessas circunstâncias, as mortes, embora não obstasse sustos ou ferimentos. Esses acidentes poderiam ocorrer quando eram grandes as filas de espera, obrigando os transeuntes a se deslocarem entre as cidades alta e baixa a pé.⁹⁵

Nota-se que, devido à situação das instalações elétricas, trâmueis, ascensores e, em menor escala, dos telefones, existia, entre os soteropolitanos, uma insatisfação crônica contra as empresas de serviços urbanos e, sobretudo, a Circular, que, entre 1926 e 1929, incorporou suas concorrentes. Havia, de um lado, sobrecarga e, de outro, decadência do material fixo e rodante, em grande parte pelo pouco investimento na expansão e manutenção do sistema de transporte, eletricidade e comunicação. Superlotação, tráfego desorganizado, atropelos, descarrilhamentos, esmagamentos, quedas de balanças e estruturas elétricas faziam do cotidiano urbano um martírio que podia ir do susto à morte, passando pelo traumatismo. De diferentes modos, a estrutura urbana reproduzia marcantes desigualdades, especialmente de raça e classe. Era o caso do acesso limitado dos arrabaldes ao saneamento e à eletricidade e das ofensas e discriminações registradas no transporte público.

Rebeldia

Os REPETIDOS ABUSOS dos empresários transmitiam a impressão de que o público era resignado e complacente, o que se percebia nos textos e charges publicados na imprensa,

92 TÓPICOS. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 18 abr. 1929. OS DESASTRES da circular. **Diário da Bahia**, Salvador, 16 jul. 1929.

93 A CIRCULAR. **Diário da Bahia**, Salvador, 25 abr. 1929. O BONDE ia entrando pelo dique. **A Tarde**, Salvador, p. 1, 26 out. 1929.

94 O PLANO inclinado, do Pilar, não matará mais ninguém... **Diário de Notícias**, Salvador, p. 1, 15 jan. 1926. SEM TÍTULO. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 25 jun. 1927.

95 A CRESCENTE crise de transportes na capital. **O Imparcial**, Salvador, 16 maio 1926. SEM TÍTULO. **O Imparcial**, Salvador, 29 abr. 1926. A SUBIDA dos ascensores. **Diário de Notícias**, Salvador, 10 fev. 1926. FOI mais o susto. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 17 nov. 1926. SEM TÍTULO. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 21 maio 1927.

embora o próprio noticiário, de certa maneira, contradissesse essa impressão. Mesmo que o personagem Zé Povinho sempre emergisse na pena jornalística para simbolizar o suposto comportamento popular, muitas denúncias da imprensa surgiam de pessoas desesperançadas de reclamar junto aos poderes públicos e às próprias companhias. Quebra-bondes, assim como fecha-fechas, quebra-lâmpioes, saques e apedrejamentos de lojas constituíam uma modalidade específica da luta de classes na capital, paralela às manifestações por salários e condições de trabalho, mas se concentrando no repúdio à carestia.⁹⁶

Entre o final de 1927 e o início de 1930, identifiquei cinco quebra-bondes em Salvador, todos contra a Circular. Os dois primeiros ocorreram em novembro de 1927 e abril de 1928, na problemática rua J. J. Seabra, sendo causados por superlotação em bonde destinado a Brotas. Prepostos da companhia pretenderam embarcar mais pessoas, com o que discordaram os passageiros, que, depois de altercações com o motoneiro e o condutor, apedrejaram os carros. No primeiro caso, eles resistiram aos guardas civis, chegando a atacar, de acordo com a imprensa, dez bondes. Entretanto, recuaram diante do piquete montado, que apareceu no logradouro disparando para o ar.⁹⁷ No segundo caso, foi igualmente necessária essa tropa para obstar os depredadores, que conseguiram destruir somente um trâmuei. Na ocasião, o prefeito ordenou à empresa que, nos horários de pico, introduzisse um carro extraordinário na linha, o que fora insistentemente solicitado antes da quebradeira.⁹⁸

Em maio de 1928, dois bondes seguiam para Brotas, quando o primeiro parou repentinamente, obrigando o segundo a suspender sua marcha. Passageiros tinham discutido com um guarda civil, terminando por destruir as janelas do carro. Em seguida, dirigiram-se ao segundo bonde para repetir o ataque, mas encontraram, entre os passageiros, o conselheiro municipal Barbosa Filho, acompanhado de um padre, um major e um coronel, que lhes pediram que poupassem o trâmuei, no que foram atendidos. No Conselho Municipal, Barbosa Filho atribuiu a responsabilidade do caso à própria Circular, por não oferecer condução suficiente para a população local retornar do trabalho. Referiu-se literalmente ao bonde extraordinário, o que mostra que a empresa não acatara a ordem do prefeito ou que esta fora insuficiente. Ele condenou igualmente o procedimento do inspetor de tráfego Sento Sé, que, num gesto temerário, decidiu suspender o tráfego para Brotas, chamando em seguida a cavalaria, que logo compareceu, como costumeiramente ocorria nos conflitos sociais registrados na cidade nas décadas anteriores. Posteriormente, Barbosa Filho procurou, ao lado de uma liderança política do bairro suburbano, o prefeito Francisco Souza, para tratar da situação.⁹⁹

96 SANTOS, op. cit., p. 149.

97 ESTÁ se esgotando a paciência do povo. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 4, 10 nov. 1927.

98 PODE! Não pode! É proibido! **A Tarde**, Salvador, p. 1, 26 abr. 1928.

99 CONSELHO Municipal. **O Democrata**, Salvador, p. 1, 2 maio 1928.

O fato de o ramal de Brotas ter registrado três quebra-quebras em poucos meses confirma os relatos de ser esta a pior linha da cidade alta. Os protestos mostraram que o público podia explorar brechas na segurança pública para exprimir sua inconformidade contra a Circular, embora retrocedesse diante do piquete montado. Nesses casos, a brecha foi a incapacidade da guarda civil ou mesmo a insensibilidade do inspetor, segundo a opinião de Barbosa Filho. Tais manifestações eram capazes de fazer certas autoridades reconhecerem os problemas urbanos, tomando medidas urgentes, ainda que momentâneas. Eram, conseqüentemente, uma maneira radical de a população fazer-se escutar, quebrando parcialmente a inércia de autoridades públicas e empresariais. Embora consistissem em protestos espontâneos, no sentido de não obedecerem a uma organização precedente ou entidade social (partido, sindicato, associação etc.), não podem ser encaradas, conforme certa historiografia, como manifestações “arcaicas”, “imediatistas” e sujeitas ao “controle” de lideranças políticas externas às classes populares.¹⁰⁰ Embora as medidas que ensejaram fossem momentâneas, a tensão que ocasionaram expressaram uma memória consolidada sobre a capacidade dessas mesmas classes de perturbarem o cotidiano de uma capital em transformação. É o que se percebe na decisão de Francisco Souza, ordenando carro extraordinário para o subúrbio, assim como na condenação de Barbosa Filho ao proceder do inspetor, cuja arrogância recaiu sobre um público irritado com o menoscabo cotidiano da Circular. Suspende o tráfego, como fizera Sento Sé, era prolongar um ajuntamento de exaltados, que tinham sido precariamente contidos pelo pedido das autoridades presentes num dos carros. Nos três casos, o quebra-quebra mostrou tendência a se propagar de um para outros carros, daí a necessidade de rapidamente obstá-lo. Pelo menos no segundo ataque de Brotas, a força pública passou a escoltar os bondes, para impedir a reincidência do protesto nos dias seguintes.¹⁰¹ Seria promissor encarar o quebra-bondes como uma manifestação da rebeldia dos trabalhadores diante dos problemas urbanos, que tinha, entre outros procedentes, o conhecido protesto da “Carne Sem Osso e Farinha Sem Caroço”, ocorrido em 1858.¹⁰²

Os dois outros quebra-bondes, ocorridos na Quinta dos Lázarus (setembro de 1928) e na Liberdade (maio de 1930) reproduziram os aspectos assinalados. No primeiro caso, partícipes de um enterro depredaram um bonde funerário, depois que o motoneiro da Circular recusou-se a trafegar na ladeira do cemitério com o carro superlotado, sendo contraditórios os relatos a respeito.¹⁰³ Nesse caso, o trâmuei fora fretado pelos passageiros que, segundo a companhia, apareceram em número maior que o combinado. O medo do preposto da Circular podia ser o de deslizamento, quando o carro perdia freio ou tração,

100 SANTOS, op. cit., p. 163-164, 166, 175.

101 NADA de zonas privilegiados. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 3 abr. 1928.

102 REIS, João; AGUIAR, Márcia. “Carne sem Osso e Farinha sem Caroço”: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. **Revista de História**, 135, p. 133-159, 2º sem. 1996.

103 UM QUEBRA-BONDES! **A Tarde**, Salvador, p. 2, 25 set. 1928. DEPOIS do enterro... **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 25 set. 1928.

descendo em marcha descontrolada o terreno inclinado. Era um acidente particularmente perigoso nas célebres ladeiras da Bahia.¹⁰⁴ Quando a polícia compareceu ao lugar, soube que os manifestantes tinham se deslocado para a Baixa de Quintas, onde foram flagrados tentando depredar o carro da Soledade, no qual tinham tentado subir sem pagar. No segundo caso, o quebra-quebra decorreu da decisão de um fiscal de interromper o tráfego de um bonde superlotado, diante da subestação da Lapinha, alegando que era preciso esperar o retorno de um carro em sentido contrário, pois o ramal era de mão única.¹⁰⁵ Durante a discussão, o fiscal sacou uma arma e atirou a esmo, tendo o objeto, em seguida, falhado. Depois de surrá-lo, os populares destruíram o bonde e ficaram à espera de outros carros para repetir o procedimento, sendo, entretanto, dissuadidos por um delegado. Posteriormente, apareceu a cavalaria, que ficou guardando a subestação, uma instalação crítica no abastecimento energético da cidade. Nos dias seguintes, policiais com armas carregadas precisaram circular entre os passageiros para intimidar quem pretendesse repetir a ação, apesar dos funcionários agredidos terem sido demitidos.¹⁰⁶

Entre os quebra-bondes de Brotas e da Baixa de Quintas, emergiu a percepção no público de que os erros da Circular adquiriam um aspecto caprichoso, intensificando a sensação de humilhação e exploração cotidianas. Na rua J. J. Seabra, a empresa apegou-se a uma regra do regulamento que impedia o transporte no estribo da entrelinha, o qual os passageiros tinham solicitado em função do aperto nas outras partes do carro. Não fazia sentido, para as pessoas, a companhia apegar-se a uma regra, derrubando as demais cotidianamente. Na Quintas dos Lázarus, alegou-se que o motoneiro subira a ladeira superlotado, mas recusara-se a descer, o que foi apontado como uma irritante incoerência.¹⁰⁷ Tensos desentendimentos permeavam a relação entre o público e os representantes da Circular.

O quebra-quebra da Liberdade chama a atenção por ter ocorrido num ramal inaugurado meses antes. Como explicado, era uma linha pela qual a população e seus representantes lutaram ansiosamente, resistindo ao jogo de empurra entre o município e a companhia em torno da preparação do solo para o assentamento dos carris. Por fim, a companhia conseguira passar a responsabilidade ao município, entregando um ramal de mão única. Outro detalhe importante é que a linha foi seccionada em três partes, o que a tornou uma das mais caras da cidade, pois a passagem era paga por trecho. E o número de carros, como ocorria noutras áreas, não era suficiente, pois o bonde apedrejado seguia superlotado.

Esses protestos foram, de certa maneira, antecedentes do Quebra-Bondes de 1930, que, assim, emergiu não apenas dos problemas urbanos, mas de um tipo específico de

104 O BONDE deslizou. **A Tarde**, Salvador, p. 2, 24 abr. 1927.

105 ALMEIDA, op. cit., p. 11.

106 A INDIGNAÇÃO atingiu o auge. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 1, 20 maio 1930. UMA LIÇÃO em regra. **Diário da Bahia**, Salvador, p. 2, 24 maio 1930. EXPLODIU a cólera do povo. **O Jornal**, Salvador, p. 1, 20 maio 1930.

107 O BONDE quebrado em frente ao cemitério. **A Tarde**, Salvador, 26 set. 1928.

manifestação popular. Note-se que, em maio de 1930, a polícia caçou um “pretinho”, acusado de ser o instigador do ataque ao fiscal. Pode ser que se tratasse de um “gazeteiro” ou “queimadeiro”, crianças, em geral de ascendência africana, empregadas na distribuição de jornais e queimados (doces) pelos bondes, onde sofriam acidentes e reprimendas da Circular.¹⁰⁸ Essas categorias de trabalhadores igualmente destacaram-se no Quebra-Bondes, não sendo esta a única semelhança entre a quebradeira dos dias 4 e 5 de outubro e os cinco protestos acima analisados. O Quebra-Bondes espalhou-se seguindo uma dinâmica parecida à descrita acima, isto é, em pequenos grupos e a partir de uma falha na segurança pública, a qual consistiu na decisão policial de não reprimir os amotinados, por suspeita de conspiração no regimento local do Exército. Entretanto, diferentemente das manifestações anteriores, o Quebra-Bondes de 1930 alcançou proporções de uma insurreição popular, que, ademais, dialogou diretamente com uma crise específica, isto é, a sucessão na Presidência da República e no governo estadual, atropeladas pela Revolução de 1930.¹⁰⁹ Em sua duração e potencial de destruição, era similar ao Quebra-Bondes de 1909 contra a *Bahia Tramway Light and Power*, a então concessionária dos bondes da linha Elevador Lacerda-Itapagipe, onde o quebra-quebra daquele ano se concentrou.¹¹⁰

Existem, ademais, outros acontecimentos e processos desenrolados entre 1928 e 1930, sem os quais não se pode compreender a ocorrência do Quebra-Bondes. Os mais importantes foram, de um lado, a Grande Depressão e, de outro, os limites e incoerências de um programa de reformas urbanas conduzidas pelo governo estadual e municipal, que potencializou o descontentamento público contra a Circular. Esse programa englobou as reformas contratuais ligeiramente mencionadas acima, no contrato de transporte e energia, estando ainda associado ao processo de monopolização dos serviços urbanos pela subsidiária da General Electric. Entre seus principais impactos, destacou-se o aumento da carestia, um dos mais persistentes problemas urbanos da capital.¹¹¹

O objetivo do atual artigo, contudo, não foi abordar as causas conjunturais do Quebra-Bondes, ou seja, os impactos do mencionado programa e da crise financeira, mas enfatizar, de um lado, o papel da Circular na reprodução dos problemas crônicos de Salvador, e, de outro, os quebra-bondes como uma modalidade de protesto popular contrário aos abusos da empresa. O texto mostrou que a antipatia do público contra a empresa era profunda e ampla, sendo originada de diferentes questões direta ou indiretamente associadas a aspectos centrais do dia-a-dia na urbes, isto é, moradia, saneamento, abastecimento, transporte, energia e, em menor grau, comunicação. O recorte cronológico, 1926-1930, começa com o início da monopolização dos serviços

108 ALMEIDA, op. cit., p. 11. A VISTORIA do bonde n. 90. **A Tarde**, Salvador, p. 10, 23 maio 1930.

109 BRITO, op. cit., p. 205 e seguintes.

110 REBOUÇAS; OBERLAENDER; FARIAS, op. cit., p. 202.

111 BRITO, op. cit., p. 87 e seguintes.

urbanos pela General Electric, não com o do descontentamento, originado muito antes. Os quebra-bondes representaram a maneira mais eloquente de a população exprimir seu dissabor, forçando as autoridades a reconhecerem os abusos da empresa e mesmo obrigá-la a se deslocar de sua irritante inércia.

Recebido: 26/06/2023

Aprovado: 09/08/2023