



DESCUBRA EM
Perfil por que o
marinheiro Milton,
72 anos, é
obcecado pelos
segredos da
espionagem
internacional.
Página 11

CORREIO

domingo
repórter

Correio On-line www.correiodabahia.com.br

e-mail: reporter.redacao@correiodabahia.com.br

VEJA EM História o que levou um rico
empresário a criar o Lacerda, o
primeiro elevador público do mundo.
Páginas 8 e 9

Salvador, 06 de outubro de 2002

Reprodução/História Visual

TRANSPORTE

Bondes

Trilhos da saudade

Bondes foram extintos nos anos 50 mas sobrevivem na
memória dos usuários da velha Bahia

Sílvia Noronha

Já faz muito tempo que eles deixaram de circular. Mas continuam rodando na memória dos sessentões de Salvador. Hoje extintos, os bondes eram presença marcante no cotidiano da cidade desde o século XIX, quando eram movidos a tração animal. Os veículos da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia foram palco de namoros, conversas políticas, passeios, casamentos e até cortejos de enterro. Mas, desde que começaram a perder a hegemonia no final da década de 50, deixaram saudades entre os seus usuários, que viram o romantismo se dissipar no vaivém de ônibus e automóveis da nova capital.

Páginas 3, 4, 5, 6 e 7

No tempo do bonde

Antigo sistema de transporte permanece vivo nas recordações dos soteropolitanos



Quem pongou, pongou. Quem não pongou, dificilmente vai entender o fascínio que o bonde — meio de transporte urbano mais popular do mundo na primeira metade do século passado — ainda desperta em milhares de baianos, 40 anos depois de deixar de rodar pela cidade. Não há soteropolitano com mais de 60 anos que não coleciona suas lembranças dos veículos da Companhia Linha Circular de Caris da Bahia, mais conhecida como a "Circular". Namoros, conversas políticas, passeios, casamentos e até cortejos de enterros tinham lugar nos bondes. Eles detinham a hegemonia do transporte da cidade até o fim da década de 1950, quando foram gradualmente substituídos pelos ônibus e automóveis. Ficaram porém, rodando nos trilhos da memória dos seus antigos usuários, como símbolo de uma Salvador muito diferente da atual — menor e menos desenvolvida, mas certamente mais ingênua, pacata e cordial.

"Era um outro mundo", recorda o historiador Cid Teixeira, figura assídua dos bondes de Federação e Rio Vermelho, bairros onde passou a juventude. No bonde do Rio Vermelho, ele tinha até lugar marcado. "Eu sentava sempre na ponta do terceiro banco, do lado direito. Se alguém se sentava no meu lugar eu ficava danado", lembra, divertido. "Todo mundo que pegava o bonde no mesmo horário se conhecia. Se alguém não vinha, os outros ficavam preocupados: será que aconteceu alguma coisa com seu Fulano, que não apareceu hoje?". Na Salvador do início do século XX, a

cordialidade era uma coisa tão natural na paisagem como os chapéus e as gravatas. Era comum, por exemplo, que um homem fizesse a cortesia de pagar a passagem de um amigo, de um conhecido ou de uma senhorita. Neste último caso, a gentileza podia ser o pretexto para iniciar uma paquera.

O primeiro bonde elétrico de Salvador foi inaugurado em 1897, marcando o início da substituição dos antigos veículos puxados a burro. Para contar a história dos bondes de Salvador, é preciso lembrar de fatos históricos como esse — em sua maioria bem documentados no arquivo da Coelba, sucessora da Companhia de Energia Elétrica da Bahia (Ceeb), um dos braços do grupo empresarial da Circular. Mas, além disso, é preciso também trazer à tona detalhes que ficaram apenas na memória afetiva dos antigos passageiros: o uniforme cáqui do motorneiro, o barulho do condutor ao recolher o dinheiro da passagem, batendo as moedas na mão, a figura marcante do baleiro, com sua cesta de vime, a sensação deliciosa de viajar pendurado no estribo. E, claro, o desafio de pongar e despongar, isto é, subir e descer do bonde em movimento. Para quem viveu essas experiências quando criança ou adolescente, o bonde será sempre muito mais do que um meio de transporte.

O registro da história dos bondes no Brasil, aliás, deve muito à dedicação desses passageiros saudosistas. Um dos maiores especialistas nacionais no assunto, o advogado Waldemar Corrêa Stiel, começou a fazer pesquisas por conta própria, depois de se aposentar. Ele é autor do livro *História do transporte urbano no Brasil*, um levantamento

sobre bondes e trólebus em 69 cidades brasileiras que serviu de fonte para muitos dados citados nessa reportagem. Na Bahia, destaca-se o nome do dentista Geraldo da Costa Leal, que também resolveu enveredar pela história ao se aposentar. Autor de vários livros sobre a Salvador antiga, ele acaba de lançar um novo trabalho que aborda os bondes, intitulado *Perfis urbanos da Bahia - Os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os gallegos*. Trata-se de uma obra repleta de lembranças e dados interessantes, um apanhado rico de memórias para saudosista nenhum botar defeito.

"Não se pode falar nada referindo-se aos bondes, extintos na passagem dos anos 60, sem que logo se encontrem pessoas que queiram opinar com empolgação sobre tudo que aconteceu com os carros da Circular", afirma Leal, em seu livro. É verdade. Nas ruas de Salvador, não é difícil encontrar baianos que sabem de cor, até hoje, os números referentes às principais linhas de bonde. É o caso, por exemplo, do aposentado Felipe Argolo Sacramento, de 60 anos, que caminhava numa manhã de domingo no Comércio. Abordado pela repórter, ele se lembrou de detalhes dos bondes, dos números das linhas da Cidade Baixa, além de apontar o local onde ainda existe um resto de trilho, ao lado da Praça Deodoro. No fim da conversa, deixou transparecer como a recordação do bonde toca fundo seu coração. "Quando eu passo ali e vejo o trilho, eu chego a me arrepiar. Eu fico pensando: qual foi o último dia em que um bonde passou por aqui?", disse, enquanto ia embora tentando distanciar a emoção.

Quarenta anos depois de terem parado de rodar pela cidade, os bondes ainda exercem fascínio entre os antigos usuários que lembram do romantismo do meio de transporte mais popular da primeira metade do século XX



A força invisível que movia os primeiros bondes elétricos em fins do século XIX impressionava a população

Tração animal

Primeiros bondes de Salvador, que começaram a trafegar no século XIX, eram puxados por burros

No princípio, era o burro. O resignado animal de carga serviu de motor para as primeiras experiências de transporte coletivo na cidade do Salvador, em meados do século XIX. Até então, a população da capital baiana dispunha de limitadíssimas opções para se locomover. Os mais ricos ainda podiam se dar ao luxo de andar em carroça particular ou mesmo equilibrar-se nas famosas cadeirinhas de arruar, suspensas nos ombros de dois homens escravos. Para a maioria pobre, porém, o único meio de transporte era o próprio corpo. E haja pé para enfrentar os caminhos da cidade que, apesar de pequena, oferecia uma topografia cheia de ladeiras, em nada favorável ao pedestre.



Foi assim até a década de 1860, quando surgiram as primeiras iniciativas na área de transportes, promovidas por empreendedores privados mediante concessão do poder municipal. Um desses pioneiros foi o austríaco Rafael Ariani, que trouxe para a Bahia um veículo chamado "gôndola", uma espécie de carroça ou diligência, puxada por duas parcas de burro e apelidada pelo povo de "maxambomba". Pouco tempo depois, o mesmo Ariani ficou sabendo que, nos Estados Unidos, havia sido inventado um novo tipo de veículo urbano, que deslizava sobre trilhos. Assim, era possível diminuir o atrito, possibilitando que um número menor de animais puxasse uma carga maior. Era o início do bonde, ainda sob a forma de "bonde de burro".

Os primeiros bondinhos de burro de Salvador rodaram de Água de Meninos à Baixa do Bonfim, em 1866, pela empresa de Rafael Ariani, a Veículos Econômicos. A partir daí, apareceram várias empresas similares, como a Companhia de Transportes Urbanos (fundada por Antônio de Lacerda, construtor do famoso elevador); a Trilhos Centrais, que atuava na cidade alta; e a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, a "Circular", que mais tarde viria a incorporar todas as anteriores. O bonde de burro foi se popularizando, abrindo caminhos e promovendo a modernização da antiga cidade. No fim do século, Salvador já tinha um verdadeiro sistema de transporte a tração animal.

Movido a razão

É de se imaginar a pitoresca visão da cidade na época, organizada em função desse tipo de transporte. A cocheira dos animais ficava no Largo do Aciolly, atual Largo Dois de Julho. "Quando alguém queria chamar outro de burro, dizia: ele estudou na academia do Aciolly", relata o historiador Cid Teixeira. Segundo ele, algumas ladeiras da cidade, como a da Barra, chegaram a ser suavizadas para facilitar o tráfego do bonde de burro, que tinha uma dificuldade crônica de subir e descer ladeiras. Para subir, era preciso aumentar a força do carro, atrelando uma parca extra de burros. Para descer, os animais eram desatrelados. Mas aí era necessário controlar a velocidade para que o bonde não saísse em carreira desabalada, se esborrachando lá embaixo.

Para se ter uma idéia da importância que esse tipo de transporte tinha na cidade, um documento do arquivo da Circular registra a importação de 496 fardos de ração da Argentina em 1905, ano em que os bondes de burro já estavam em declínio. Esses veículos continuaram a rodar ainda por alguns anos,



Acervo/Coelha



Reprodução/História Visual

Da mesma forma que as carruagens, os bondes que trafegavam em Salvador no século XIX eram movidos a tração animal

nos bairros mais distantes do centro da cidade. O médico Almerindo Sarmiento, dotado de extraordinária memória aos 97 anos, alcançou bondes de burro rodando perto do Dique do Tororó, quando menino. "Era um bonde aberto, com dois burros na frente. O sujeito ia sentado, batendo com um chicote comprido, e os burros saíam correndo", recorda-se.

O bonde elétrico

A aposentadoria dos sobre-carregados burrinhos já havia sido decretada, na verdade, alguns anos antes. Mais exatamente, numa manhã de domingo, 6 de junho de 1897. Naquele dia, a população de Salvador assistiu, boquiaberta, ao desfile dos primeiros bondes que andavam aparentemente sozinhos, movidos por uma força invisível que estava mudando o mundo: a eletricidade. A inauguração aconteceu no Largo de Roma, com a presença do governador, do intendente municipal e de duas bandas de música, como está registrado no jornal *Correio de Notícias* do dia seguinte. A festa tinha razão de ser. Afinal, tratava-se de uma novidade e tanto, um símbolo inequívoco do progresso que começava a movimentar a capital baiana. Em todo o Brasil, apenas o Rio de Janeiro já experimentava tão avançado meio de transporte.

Durante as primeiras décadas do século XX, o bonde elétrico dominou o transporte urbano de Salvador. Os automóveis eram raríssimos, privilégio de um ou outro senhor abastado. Os primeiros ônibus, as manietes, pri-

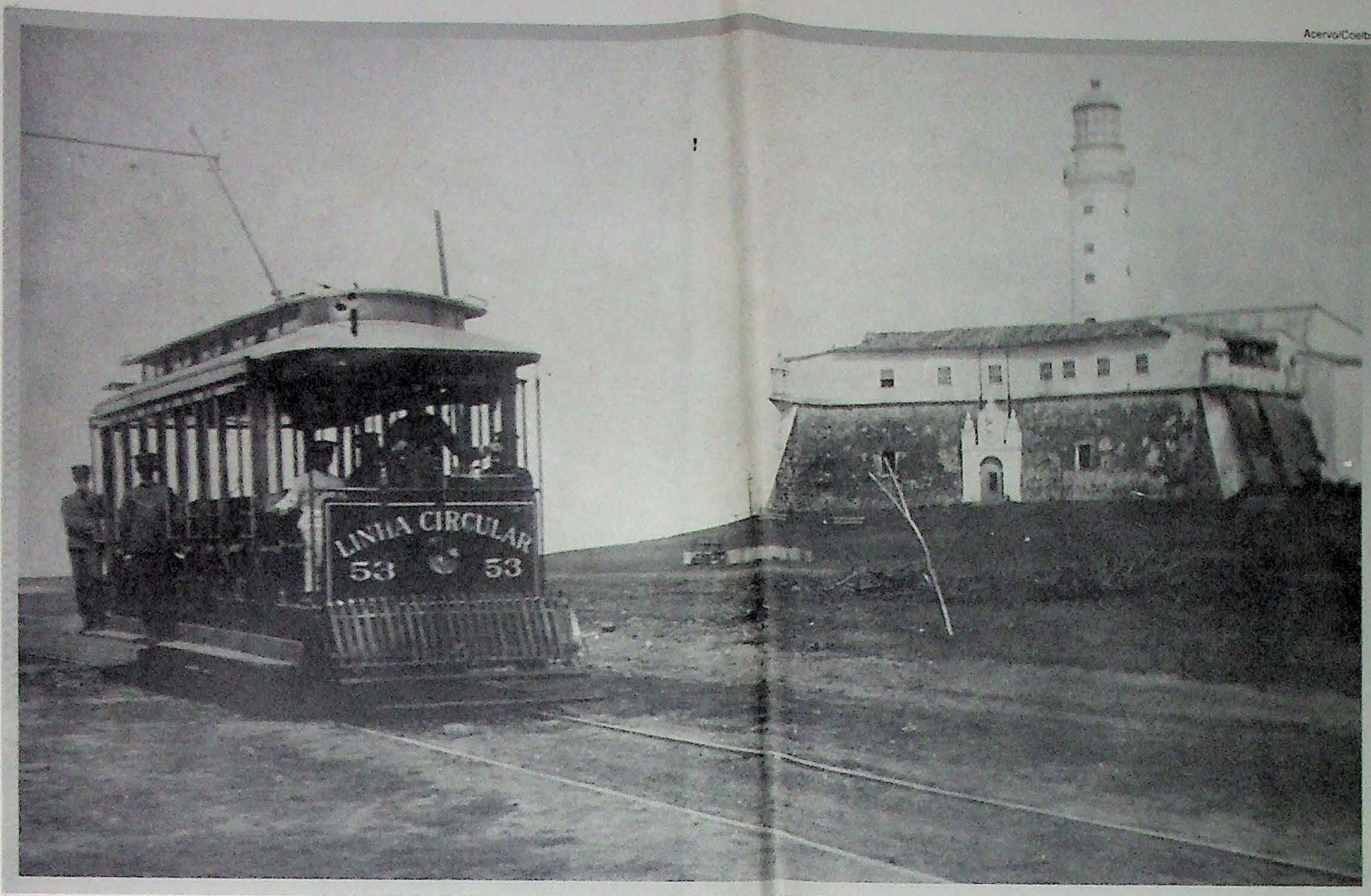
ticamente não ofereciam concorrência. Estudantes, operários, intelectuais, todo mundo andava de bonde. A lógica de transportes era calçada em trilhos e eletricidade, assim como hoje está em asfalto e petróleo. Assim, existiam bondes para diversas finalidades. O bonde-salão, para festas, batizados e casamentos. O bonde-assistência, uma ambulância sobre trilhos. Havia também o bonde de enterro. Segundo Geraldo Leal, eram "carros luxuosos com cortinas, sanefas, lâmpadas imitando velas acesas, estrado para colocação de caixões". Em duas cores: preto, para defuntos comuns, e branco, para crianças e virgens.

Formatos variados

Mas esses eram modelos especiais. Para o uso cotidiano, existiam os carros comuns, que também tinham suas variações de formato. Inicialmente, todos os bondes de Salvador eram abertos, ou seja, não tinham paredes laterais. Os passageiros subiam e desciam pelo espaço entre os bancos, apoiando os pés numa estreita plataforma de madeira chamada "estribo". Os bondes abertos eram totalmente simétricos, com mecanismos para dirigir na frente e no fundo. Isso permitia uma coisa curiosa no fim de linha. Quando não havia espaço para o trilho fazer a volta, o motorista parava o bonde, girava todos os encostos dos bancos ao contrário e se posicionava no extremo oposto do carro, onde também havia controles de direção. Assim, a frente passava a ser o fundo e vice-versa.

Havia modelos utilitários, como o bonde bagageiro e o "mixto" (escrito assim mesmo, com "x"). Serviam para quem voltava da feira, cheio de sacolas e embrulhos. Os próprios feirantes usavam esses bondes para transportar suas mercadorias. O "mixto", além do espaço para carga, também tinha bancos para passageiros. Outro tipo de utilitário era a "prancha", bonde totalmente aberto e sem bancos, nada mais do que uma superfície com um mastro no meio. No dia-a-dia, transportava material e operários para consertar bondes quebrados. No Carnaval, as pranchas eram alugadas por famílias, que as decoravam com flores de papel crepom e saíam pelas ruas da cidade. Era um verdadeiro camarote móvel da festa.

A evolução do bonde trouxe os modelos maiores e fechados, principalmente na cidade alta. Neles, era impossível subir pela lateral. Em compensação, o conforto podia ser maior. Nos bairros chiques, como Graça e Barra Avenida, foram implantados bondes especiais, dotados de bancos verdes acolchoados. Mas a elegância durou pouco. Logo os tais bancos estavam cortados por lâminas. Havia também um modelo enorme e barulhento de bonde fechado, batizado pelo povo de "Sossage Leão", em referência à música *Camisa listrada*, de Assis Valente. Segundo Geraldo Leal, esses novos bondes surgiram na cidade depois de um acontecimento inesquecível: o quebra-quebra de 1930, quando a maior parte da frota anterior foi destruída pelo povo.



Parte integrante dos cartões-postais de Salvador, os bondes foram também alvo da fúria popular num quebra-quebra histórico na época da Revolução de 1930

Multidão em fúria

Maior 'quebra-bondes' de Salvador ocorreu em outubro de 1930, com 83 bondes destruídos

Postada na janela, ao lado da mãe e dos irmãos, Angélica não entendia muito bem o que estava acontecendo. Bem em frente à sua casa, no Largo de Roma, dezenas de homens

corriam de um lado para o outro, parando às vezes para pedir que fossem aos moradores. De posse do líquido inflamável, ateavam fogo aos bondes da Circular. O barracão da empresa no bairro, onde os veículos ficavam estacionados, foi totalmente destruído. De-

pois, os revoltosos partiram para o prédio da companhia telefônica, que pertencia ao mesmo grupo da Circular. "Eu me lembro que as telefonistas saíram correndo para a praia, com medo", recorda Angélica Trinchão, hoje com 83 anos. Ela era uma menina de 11 anos em 4 de outubro de 1930, quando presenciou o maior "quebra-bondes" já ocorrido em Salvador.

Ninguém sabe dizer exatamente, até hoje, como a coisa começou. Mas o novo livro de Geraldo da Costa Leal, já citado, traz depoimentos muito esclarecedores de pessoas que assistiram à confusão daquele dia. Está lá, por exemplo, a informação do livreiro Abdon Rosado, de que houve um comício relâmpago no Cruzeiro de São Francisco, ao cair da noite. Em seguida, os revoltosos teriam descido a Ladeira do Ferrão. Ali havia um bonde parado, que passou a ser o alvo dos manifestantes. "Aos gritos de: 'Quebra, Quebra, toca fogo', apareceram 'latas de gás' de 18 litros logo derramadas no bonde, que

já estava sendo apedrejado, tendo as cortinas rasgadas. Jornais em fogo foram jogados no interior e o veículo virou uma fogueira", narra Geraldo Leal.

A exaltação se espalhou rapidamente pela cidade e só foi contida umas cinco horas depois, com a chegada da cavalaria. No outro dia, a Circular contabilizou nada menos do que 83 bondes destruídos, cerca de 70% da frota. Sobraram apenas uns 30 bondes inteiros. O povo também invadiu e depredou diversos imóveis da empresa: o prédio-sede na Sé (construído em 1925, hoje pertence à Coelba), o barracão de Roma, o barracão das Hortas (na Barroquinha) e a usina elétrica da Preguiça. A revolta atingiu ainda o Elevador Lacerda, que havia sido totalmente reformado naquele ano. A multidão não poupou nem o prédio do jornal A Tarde, que era considerado favorável ao governo e à Circular.

As causas da fúria popular ainda não foram bem esclarecidas. Mas é interessante notar que o maior "quebra-bondes" de Salvador aconteceu em 4 de outubro de 1930, exatamente um dia depois da tomada do poder por Getúlio Vargas. O clima político do país estava tenso, com episódios revoltosos em Pernambuco, Rio Grande do Sul e Paraíba. O momento era de revolução armada de resultados imprevisíveis e isso deve ter contribuído de alguma forma para exaltar o espírito dos baianos. Mas, pelo que se sabe até agora, o estopim da revolta parece ter sido mesmo uma questão local.

Patriotismo exacerbado

Nos jornais antigos, é difícil encontrar referências aos acontecimentos por causa da

censura imposta pelo novo governo assim que alcançou o poder. Na segunda-feira, 6 de outubro, os jornais saíram com enormes espaços em branco, censurados, e não comentaram os fatos. Mas a versão mais comum, que circulou na cidade e persiste até hoje na memória dos contemporâneos, é de que havia uma bandeira nacional cobrindo o tapume do banheiro nas obras de reforma do Plano Inclinado Gonçalves, de propriedade da Circular. Para o povo, aquilo foi interpretado como um insulto inaceitável: a bandeira do Brasil servindo de latrina para os gringos da Circular! Logo depois da confusão, a empresa Christiani & Nielsen, responsável pela obra, tentou se explicar. Numa nota publicada em todos os jornais, a empresa alegou que a bandeira apenas havia sido estendida ao sol, "por operários brasileiros", para secar.

Se houve mesmo uma afronta à honra nacional, é difícil dizer. O fato é que, já há algum tempo, o povo andava aborrecido com os americanos que controlavam a Circular. Eles tinham o monopólio dos bondes, dos planos inclinados, dos elevadores urbanos, dos serviços de luz e telefone. A gigantesca empresa foi formada aos poucos, através de um processo de falências e unificações que começou no início do século XX. Gradualmente, as empresas baianas pioneiras foram falindo e seu patrimônio foi adquirido por grandes grupos estrangeiros. Na década de 1920, só restavam a Circular e a Trilhos Centrais, ambas sob controle do Grupo Guinle, que representava grupos estrangeiros no Brasil. Em 1929, justamente um ano antes do quebra-quebra, as duas empresas foram unificadas, mantendo o nome da Circular.

Sozinha no mercado, a Circular fazia o que queria. Isso acabou gerando uma queda na qualidade nos serviços, alimentando a insatisfação popular que explodiu em 1930. Essa é a visão da pesquisadora Gláucia Trinchão, da Universidade Estadual de Feira de Santana (Uefs), que apresentou um trabalho sobre o "quebra-bondes" no último Congresso de História da Bahia. "A partir da unificação, os serviços decaíram de tal forma que as críticas da imprensa passaram a não dar sossego aos empreendedores americanos", aponta, ressaltando que o "quebra-bondes" de 1930 não foi um fato isolado. No mesmo ano, passageiros do ramal da Liberdade já haviam depredado um bonde, em protesto contra a superlotação dos carros que serviam àquele bairro.

Durante os mais de 20 anos em que dominou sozinho o transporte público de Salvador, a Circular manteve uma relação de amor e ódio com a população de Salvador. Todo mundo precisava andar de bondes, por isso não era possível ser-lhe indiferente. Um dos momentos mais polêmicos da história da empresa foi a sua participação na derrubada da Igreja da Sé, em 1933, para construção de um retiro de bondes. Esse crime histórico, em que foram cúmplices a prefeitura e a Arquidiocese, marcou para sempre a história da Circular. Sua imagem oscilou entre a modernização e a exploração até o fim, em 1955, quando os bondes já eram associados ao atraso. De lá para cá, porém, a saudade reabilitou a imagem da empresa. Apagados os problemas pela mão do tempo, a simples menção do nome da Circular é capaz de despertar suspiros em seus antigos passageiros. Como diz Geraldo da Costa Leal em seu novo livro, eles eram felizes e não sabiam

Sossega Leão

* Wilson Garrido Santos

Meus filhos me chamam de saudosista e eu realmente sou. Avesso às tão badaladas tecnologias e demais avanços da modernidade, sinto mesmo é saudade do tempo passado. Não os culpo por não me entender. É que eles não tiveram a oportunidade de conhecer o quanto era bom viver na simplicidade dos tempos antigos. Ao invés do varivem agitado e poluído dos ônibus de hoje, poder dar um passeio nas ruas tranquilas da cidade a bordo de um bonde foi realmente um privilégio. Ah! O quanto andei de bonde... E acompanhado, o que é melhor.

O meio de transporte de antigamente teve um significado

especial na minha vida. No ano de 1956, os bondes foram o cenário de um namoro, que há 38 anos resultou em um casamento feliz até hoje. Aos 17 anos, me apaixonei por uma menina de 12. Naquela época, o namoro só era permitido na porta de casa, sob a severa vigilância dos pais, ainda mais por se tratar de uma moça tão jovem.

Mas, no meu caso, nem sempre isso podia acontecer. Namorar na porta, só quando o pai dela não estivesse em casa. Por gostar de farra e boemia, o nosso relacionamento não era motivo de grandes alegrias para meu sogro. A mãe dela consentia o namoro, escondido do marido, é claro. Quando ele não estava em casa, podia me amicar a permanecer por alguns instantes na porta. Entre um beijo e

outro, as atenções tinham sempre que estar no ponto de parada do bonde. A chegada de um era anúncio do momento, se não certo, pelo menos prudente, de partir, mesmo que com o coração cheio de saudade. De longe, observava os passageiros que desembarcavam. Se o meu sogro estivesse entre eles, era mesmo hora de ir embora. Caso contrário, voltava com um largo sorriso no rosto para a casa de número 8, localizada no Largo do Tororó.

De "estraga prazer", os bondes passaram a ser ponto de encontro do nosso namoro. Quando ela conseguia autorização para sair de casa com a desculpa de visitar alguma amiga, podíamos passear nas ruas da cidade. Uma das preferidas era a hoje centenária Rua Chile. Mas, em época

de chuva, os bondes eram nosso refúgio. Tomávamos o "Sossega Leão", como era chamado o bonde, que por ser todo fechado, mas parecia um ônibus. Do Largo do Tororó, seguíamos sem destino até o ponto final, na Praça da Sé. Sentados lado a lado - cortinas baixas para garantir a privacidade - nem víamos as horas passarem. O certo é que uma viagem era pouco tempo para satisfazer a vontade de estarmos juntos. Pagando as passagens antecipadamente ao cobrador, que já nos era conhecido, podíamos ir e vir algumas vezes e namorar sossegados num bonde. Alheios a olhares curiosos, namorávamos como se estivéssemos sentados num banco de jardim.

* Wilson Garrido Santos é funcionário público aposentado

Os bondes abertos, dotados de estribo, eram os preferidos dos usuários habilidosos na arte de pongar e despongar

Pongar, verbo transitivo indireto complementado à perfeição por um único substantivo: "bonde". Geralmente conjugado no passado, em frases recheadas de saudosismo. Nas conversas com antigos passageiros da Circular, a palavra é acionada a toda hora, sempre acompanhada do antônimo "despongar". Pongar significa subir no bonde em movimento, coisa que parece bem simples para quem nunca tentou fazê-lo. Pongadores experientes garantem, no entanto, que é preciso



muita destreza e técnica para executar o movimento com segurança. Qualquer passo em falso resulta em tombo na certa.

"Pongar é uma arte", define o advogado José Joaquim de Almeida Neto, filho de um diretor da Circular. Arte que só era possível nos bondes abertos, dotados de estribo. O estribo, como já foi dito, era uma tábua que corria toda a lateral do bonde e servia para apoiar os pés de quem subia ou descia. Servia também para refrescantes viagens do lado de fora do bonde. A pessoa ia quase pendurada, com os pés no estribo e as mãos numa das hastes verticais da lateral. Para viajar dessa forma, porém, havia restrições de gênero e de idade. "Calça-curta não podia andar no estribo, que o condutor não deixava", lembra o engenheiro e professor Carlos Faria Ribeiro. Para quem não sabe, "calça-curta" significa, nesse caso, um garoto pequeno que ainda não usa calça comprida.

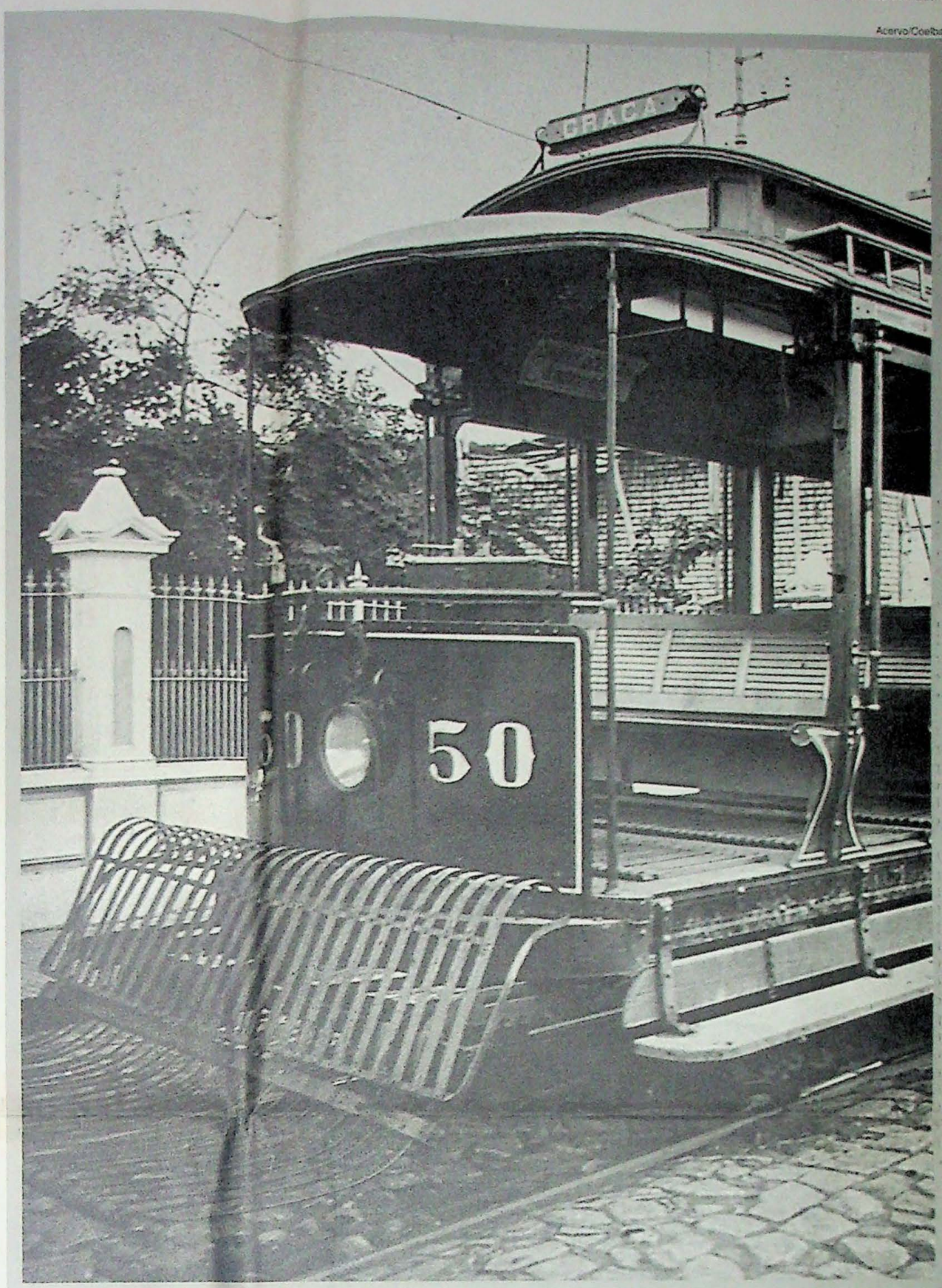
Mulheres também não deviam andar no estribo, muito menos pongar ou despongar. Não era de bom tom. Esse preconceito só era relaxado em ocasiões especiais, como lembra Angélica Trinchão. "No Carnaval, nós saíamos mascaradas e de calça comprida. Aí, a gente podia pongar e despongar à vontade. Eu mesma cansei de viajar no estribo. Eu achava tão bom!", conta. Durante a folia, Angélica também gostava de ver as famílias desfilando nas "pranchas" enfeitadas, alugadas para a festa. "Era lindo. Nós ficávamos na calçada, batendo palmas, cantando e jogando serpentina", recorda-se.

Técnicas para pongar

Pongar no bonde era uma aventura perigosa, que exigia ousadia e perícia. Talvez por isso fizesse tanto sucesso entre os meninos e os adolescentes da época. No caso de despongar, por exemplo, tratava-se de saltar de um veículo em movimento que podia correr a uns 50 km/h. É bem verdade que o pongador costumava aproveitar os momentos em que o motomeiro precisasse diminuir a marcha. A passagem pela agulha, por exemplo. A agulha era uma derivação da linha, um ponto em que os trilhos se bifurcavam em dois caminhos. Ali, havia um pedaço de ferro com o qual o motomeiro podia desviar o bonde para este ou aquele trilho. Como o bonde sempre passava pela agulha devagar, aquela era a oportunidade perfeita para os pongadores exercerem sua arte.

Mesmo assim, saltar de um veículo em movimento é sempre perigoso porque, devido à lei da inércia, o corpo tende a permanecer com a velocidade do bonde na hora do salto. Assim, quando a pessoa toca o pé no chão, seu corpo tende a projetar-se para frente, o que pode causar uma queda violenta. A estratégia para pongar, então, era tentar diminuir a diferença entre a velocidade do bonde e a do chão. Na subida, o pongador devia correr o máximo possível antes de saltar no bonde, jogando o corpo no mesmo sentido do movimento. Na descida, a tática era jogar o corpo no sentido contrário ao do bonde e começar a correr imediatamente ao tocar os pés no chão.

Havia requintes, ainda por cima. Tudo isso podia ser feito através de duas técnicas



Arte perigosa de pongar

Passageiros da Circular relembram a aventura de subir ou descer do bonde em movimento

bem difundidas entre os pongadores: "de frente" ou "de costas". Cada técnica tinha seus movimentos próprios e seus adeptos. "Eu sempre desponjava de costas. Depois que eu vi tanta gente despongando de frente, resolvi tentar e me dei mal. Cai e arrebentei todos os botões da farda", relata o engenheiro Carlos Ribeiro, dando risada. Mas nem todos os acidentes resultavam apenas em um grande tombo. O bonde também causou mortes e amputações.

Acidentes famosos

Muitos acidentes ficaram marcados na memória dos antigos passageiros da Circular. Não que o bonde fosse um veículo especialmente perigoso — provavelmente, era muito mais seguro do que os atuais ônibus e automóveis. Mas, talvez por isso, e porque todo mundo se conhecia na cidade, os acidentes tinham enorme repercussão. Cid Teixeira lembra até hoje, por exemplo, do famoso atropelamento da menina Regina, que teve a perna e o braço do mesmo lado amputados, caso também citado no livro de Geraldo Leal. De vez em quando, uma criança ou um adulto distraído era colhido pelo bonde. Para suavizar o impacto, os veículos dispunham de um anteparo na frente, uma espécie de malha metálica chamada "salva-vidas", que impedia que o atropelado fosse parar debaixo das rodas do carro.

Para os passageiros, um momento perigoso era a passagem pelas "gargantas" (ruas apertadas) da cidade. O bonde ia tão colado nas casas e postes que, se eles pusessem a cabeça para fora, poderiam batê-la em um obstáculo e morrer. Por isso, o condutor advertia: "Olha a direita!", ao entrar nessas locais. Havia também o risco do bonde

descarrilhar, isto é, sair do trilho. Um ponto frequente de descarrilhamentos, lembrado por vários passageiros, era a descida da Ladeira da Praça. Volta e meia, o bonde escorregava e vinha bater nas casas comerciais lá embaixo. O problema só foi amenizado quando, numa idéia genial, um prefeito resolveu inverter o tráfego, subindo a Ladeira da Praça e descendo a 28 de setembro.

Um acidente espetacular ocorreu na Praça Municipal, na década de 1950. O bonde perdeu o controle, derrubou a balaustrada da sorveteria Cubana e ficou com duas rodas suspensas, pendurado sobre a encosta. Esse episódio consta do livro de Geraldo Leal, narrado pelo próprio dono da sorveteria, Albino Amado. Nessa época, o número de carros e ônibus nas ruas já havia aumentado e as colisões tornaram-se mais frequentes. Em 1952, uma tragédia na Cidade Baixa: doze pessoas morreram carbonizadas num choque entre um bonde e um ônibus em Roma. Quem presta socorro aos acidentados, quebrando as janelas do ônibus, é um grupo de freiras corajosas. Entre elas, uma jovem que ainda seria muito conhecida, chamada Irmã Dulce.

Figuras marcantes

A memória do bonde é indissociável das figuras que se tornaram típicas daquele meio de transporte. Uma delas é o baleiro. Exímio pongador, ele entrava no bonde aberto sem pagar passagem. Vestido de farda azul, trazia uma cesta de vime que era o sonho de consumo das crianças da época. De um lado, chocolates, do outro, caramelos e balas. O chocolate italiano Giardano ainda hoje encontra consumidores saudosos. Havia também o chocolate Diamante Negro, lançado

em homenagem ao jogador Leônidas da Silva, além de balas de mel e doces de amendoim, como paçocas e pés-de-moleque.

Outras figuras típicas do bonde eram seus funcionários: o motomeiro, o condutor e o fiscal. O motomeiro é equivalente ao motorista do ônibus, com algumas diferenças. A primeira é que ele dirigia em pé. Seu trabalho consistia basicamente em acelerar ou frear o bonde já que, como o veículo corria sobre trilhos, não era preciso preocupar-se com o caminho. Em vez de buzina, ele acionava um sino com o pé. O bonde tinha uma roda metálica bem lisa e movimentava-se sobre um trilho igualmente liso. Por isso, para subir uma ladeira íngreme, o motomeiro acionava uma caixa de areia que havia no bonde. Soltando os grãos, ele aumentava o atrito entre a roda e o trilho, subindo com maior facilidade. Sabendo disso, os meninos travessos costumavam passar sabão nos trilhos em pontos estratégicos, só para ver o bonde escorregar.

O condutor cobrava as passagens, como o atual cobrador de ônibus. Mas sua função não se esgotava nisso. Era o condutor quem comandava o bonde, mandando o motomeiro andar ou parar. Nos bondes abertos, não havia catraca. Os passageiros entravam pela lateral e o condutor saía cobrando de cada um, às vezes pendurado no estribo do bonde superlotado. Ele levava notas de dinheiro enroladas nos dedos e cobrava as passagens com rapidez espantosa. Depois, registrava cada passagem num aparelhinho. Aí é que entrava o fiscal. De tempos em tempos, ele pegava um bonde e contava os passageiros, conferindo com o número de passagens registradas pelo condutor. Se houvesse diferença, alguém teria que se explicar, mais tarde, aos patrões da Circular.

Perfil

Senhor conspiração

Marinheiro Milton se dedica a desvendar mistérios da espionagem internacional

Pablo Reis

Mestre, esse livro aqui está bombardeado com raios de isótopos. Toda a literatura médica, científica e clássica é bombardeada com raios de isótopos em suas páginas para ser localizada em qualquer parte do planeta." Deitado em sua rede, com um aparentemente trivial exemplar — desses que podem ser encontrados em qualquer sebo —, o marinheiro Milton relata um dos fundamentos tecnológicos em favor da espionagem internacional e discorre sobre o tema que mais aprecia e domina: conspiração. A vela é içada para mais uma viagem em direção à ilha de exótico saber do senhor de 72 anos e uma vitalidade que parece ter ancorado em alguma fase da adolescência. O vento que sopra é a voz rouca e rascante — sempre num timbre acima do usual — empenhada em desmascarar arapongas e estratégias.

Marinheiro Milton vai falar e depois de ouvir suas descobertas é impossível olhar com parcimônia até mesmo para uma inofensiva caneta esferográfica. "Quem inventou o grampo foi o russo, quem aperfeiçoou foi o alemão. Nos anos 30, a Alemanha mantinha todos os telefones da Europa grampeados. Nos anos 40, até o telefone de Getúlio (Vargas) já tinha escuta, e o de João Goulart, nos anos 60", acusa.

É certo que não basta ter ouvidos atentos para captar as histórias que mesclam a ficção de Júlio Verne e o cientificismo de Carl Sagan, a literatice de John Grisham e o *new journalism* de Truman Capote. É preciso mente aberta para velejar no oceano de imprevisibilidades por onde singra a nau do mestre Milton. Para dar entrevista, ele impôs duas condições. A primeira, de nobilíssimo altruísmo: "Desde que a reportagem não seja para exaltar minha pessoa, mas sim a própria imprensa, que continua me educando e reeducando". A segunda, de ardilosa prevenção: "Tem que ser em uma quarta-feira ou no dia 5 de cada mês, pois são os dias de reunião da cúpula da CIA (Agência Central de Inteligência dos EUA)".

Ritual investigativo

Manhã de quarta-feira e Milton de Andrade Moraes já iniciou o ritual cotidiano de acordar junto com os primeiros raios de sol, deitar na rede da varanda da casa simples no Cabula (uma espécie de sítio com residências de outros parentes) e ler vorazmente as páginas dos três jornais de Salvador. O trabalho solitário do ex-praça da Marinha é procurar os sinais ocultos nas entrelinhas, os vestígios nas notícias, as ligações subterrâneas entre fatos aparentemente distantes, como a inauguração de uma escola em Sri Lanka e o lançamento de um satélite no Cabo Canaveral. "Bin Laden trabalha para a CIA desde os 19 anos, vocês (imprensa) que disseram. Um artigo de fundo da revista *Seleções* afirma que a Al-Qaeda é uma organização patrocinada pela CIA. O Pentágono é a pátria das corporações, a catedral das empresas. O diretor da CIA é o homem mais poderoso do mundo", torpedeia, ligando um assunto a outro e impedindo o interlocutor de acompanhar o raciocínio. Sem sair do con-



Deitado na sua rede, Milton, um obcecado por espionagem, repete a viagem mirabolante da investigação

forto de sua rede, Milton, o marinheiro, revela, investiga e esquadriha todas as grandes tramóias do planeta.

"Mestre, na hora que você toma remédio genérico ou transgênico, evidentemente tem um avião espião sobrevoando ou até um satélite para registrar. As notas de dólar e as revistas são criptografadas. Quando você anda na rua com este material, as torres e plataformas estão te seguindo, estamos sendo fotografados e escutados minuciosamente. Com o Sivam (Sistema de Vigilância da Amazônia), o Brasil já está dominando essa tecnologia, pois o computador central está em Brasília, decodificando tudo", adverte, provocando na audiência a sensação de estar ouvindo uma revisão histórica do clássico 1984, de George Orwell.

Torneiro fresador formado pela escola de artifícios da Marinha, Milton entrou para as Forças Armadas em 46, levando uma carta de recomendação do major Cosme de Farias. A vida náutica durou 10 anos até a aposentadoria. A bordo de navios, o marujo viveu histórias que poderiam render uma biografia aventureira. Fugir da polícia de Havana depois de um tripulante dar um calote em uma prostituta cubana foi uma delas. Mas a vocação para o realismo fantástico sublima suas próprias experiências. "O serviço mais inteligente é o de contra-informações, que usa muita psiquiatria para fazer lavagem cerebral. A antiga KGB (agência de espionagem russa) era useira e vezeira nisso. Às vezes eu penso que sofri uma lavagem cerebral,

porque tomei 10 centímetros de insulina. Luís Carlos Prestes dizia que insulina também fazia o preso político falar. Tem insulina na cebola, cebolinha, mas tem mais no alho", informa.

Filho de bicheiro e lavadeira, Milton saiu da pobreza absoluta e, seguindo o exemplo do pai (que só tinha dinheiro para comprar jornal aos sábados), criou um desejo incontornável por informação. Além dos jornais, assina quatro revistas militares do Exército e Marinha e tem uma biblioteca de 500 volumes que poderia virar referência curricular na formação do agente 007. Livros como *Guerras secretas da CIA* (do jornalista que investigou o escândalo de Watergate, Bob Woodward) e *O FBI por dentro* estão repletos de anotações de rodapé e até pregadores de roupa para indicar as páginas mais interessantes.

Há 42 anos, casou com Raquel, com quem teve cinco filhos e divide todas as descobertas. "Tudo que eu sei, ela sabe. Se algum araponga me pegar, vai ter que pegar ela também", condiciona. Após uma consulta médica que seria uma prosaica revisão dentária, há uns três anos, dona Raquel ficou sabendo de uma novidade que poderia virar argumento para algum episódio da extinta série *O homem de seis milhões de dólares*. "Eu tenho um sensor de rastreamento em meu pré-molar do maxilar superior. Quem botou foi o capitão-tenente Washington, cirurgião-dentista. Ele disse que tinha recebido ordem superior para colocar em mim. Eu vi na ho-

ra que ele testou, o satélite deu um sinal em um computadorzinho."

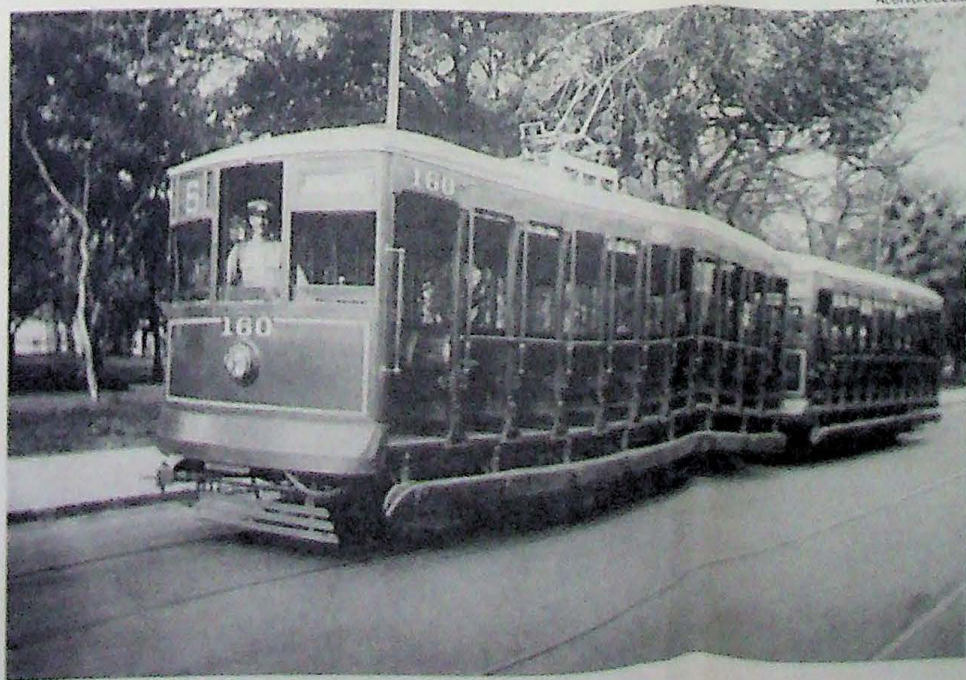
Dias de calmaria

Os dias do marinheiro Milton são divididos entre as leituras dos jornais e releituras dos livros, em busca de alguma pista que possa ter passado despercebida. Esporadicamente vai à rua ("resolver questões de interesse"), mas prefere ficar na rede, ouvindo o cacarejar das galinhas e se enchendo de cultura. "O que eu faço no dia-a-dia? Penso no Villa-Lobos, que fez música para o cilindro da locomotiva, imitando a entrada e saída do vapor. E o som da bachiana que é da criança subindo o morro com a lata d'água na cabeça?", reflete o amante da dança de salão. "Era um gênio, mas aquele charuto Carbonara que ele gostava era de mafioso", completa, voltando para seu tema favorito.

Capitão da fragata dos subtextos, Milton tem desconfianças sobre seu próprio passado. "Passei três anos dentro do navio-oficina Belmonte, que não tinha muito conforto. Então eu me recolhia em um porão abandonado, que depois fiquei sabendo que tinha armazenado material radioativo. Não sei se me afetou, mas os médicos devem saber", admite. E, com a coragem de quem se lança ao mar revoltado, revela suas próprias tormentas. "Tomo medicamento controlado e é justamente na hora da Voz do Brasil. É nesse momento que o avião do Sivam sobrevoa minha casa".

Tema atual/Trilhos de saudade

O bonde acabou, mas permanece na memória dos sessentões de Salvador. Contudo, não há na cidade nenhum memorial que preserve essa história. Na sua opinião, qual o melhor caminho para trilhar essa reconstrução da memória da Bahia?



Arquivo/Coelha

Tema anterior/Fontes da província

"Lamentável que documentos tão importantes estejam sendo destruídos, privando as futuras gerações de fontes preciosas de pesquisa da história do nosso país. Acredito, sim, que só mesmo um projeto sistemático, público ou não, seria uma saída para reverter esse quadro. Primeiro, é preciso que um profissional da área de história ou biblioteconomia faça um diagnóstico da situação para, em seguida, ser formulada uma proposta de gerenciamento do problema. Al entraria alguém da área de administração pensando em formas criativas de integrar iniciativa privada e poder público num processo de preservação da memória já tão esquecida desse imenso país."

Augusto Santos Barbalho