

Maysa
Polcri

texto
maysa.polcri@
redabahia.com.br

Aos 92 anos, o baiano Manoel de Jesus Simões, tem uma memória que faz inveja aos jovens. É sobretudo a época dos 20 e poucos anos, quando conduziu bondes elétricos pelas ruas e avenidas de Salvador, que lhe vem à tona com mais nitidez. Logo na primeira vez no comando, quase provocou um desastre: acelerou além do necessário e viu o cobrador ir ao chão, de pernas para o ar. Não era exceção. Acidentes com bondes faziam parte da rotina da capital baiana, deixando mortos, amputados e uma sequência de transtornos nos trilhos que cortavam a cidade.

Os bondes elétricos começaram a rodar em Salvador, que completa 477 anos neste domingo (29), em 1879. Antes disso, eram puxados por animais, como burros e mulas. A mudança representou não um soporo, mas uma rajada de modernidade em pleno século 19. A primeira capital do Brasil só foi a segunda a receber bondes desse tipo no país, perdendo o ineditismo para a cidade do Rio de Janeiro.

“Os animais que puxavam os bondes causavam transtornos, paravam nas viagens, além de sujarem a cidade. Os bondes movidos a eletricidade representaram uma revolução em Salvador e favoreceram o crescimento da cidade para áreas como Barra e Rio Vermelho”, conta a historiadora e pesquisadora Cybèle Celestino Santiago, uma das autoras do livro *Sobre Arcos e Bondes*, que conta com detalhes a evolução do sistema na cidade.

EXPANSÃO E RISCOS

Em 1954, Salvador acumulava mais de 30 linhas de bondes elétricos, ligando trechos como Barra-Rio Vermelho, Bonfim-Conceição da Praia e Ribeira de Itapagipe-Praça do Palácio. Manoel de Jesus Simões, memória viva dessa época na cidade, foi condutor em quase todas elas quando foi motoneiro. Este, sim, o termo correto. Não havia volante: os bondes eram operados por uma grande roda que controlava a velocidade e a frenagem.

Mas o sistema estava longe de ser preciso. Quando falhava, os acidentes eram praticamente inevitáveis. Um dos casos mais documentados ocorreu em 1942, na Ladeira da Soledade, quando um bonde descarrilou e invadiu um imóvel, destruindo parte da fachada. Imagens da época mostram dezenas de curiosos ao redor do cenário.

Outro episódio envolveu o bonde 173, da linha de Amaralina, que tombou na rua Padre Domingos de Brito. Uma senhora ficou presa na estrutura e só foi resgatada com a ajuda de um carpinteiro, que utilizou ferramentas para libertá-la.

Depois dos acidentes, outro problema: a retirada dos veículos. Sem possibilidade de ultrapassagem, o sistema entrava em colapso. A solução improvisada era inverter o sentido e seguir de ré até onde fosse possível.



ACERVO COELBA

Acidente de bonde na Ladeira da Soledade

Entre trilhos, lama e imprevisto, andar de bonde já foi modernidade e muito perigo

Sistema que impulsionou o crescimento da cidade também acumulou episódios de descarrilamentos, amputações e colapsos nos trilhos

GIL E A FUGA

Ruas estreitas, pedestres imprudentes e uma tecnologia em consolidação formavam a combinação perfeita para o caos. Em muitos trechos, os bondes deslizavam espremidos, rente às paredes. Bastava um descuido para que passageiros que colocassem braços ou cabeça para fora sofressem mutilações imediatas.

O fenômeno era tão frequente que deu origem a uma espécie de lenda urbana entre as décadas de 1950 e 1960: dizia-se que qualquer pessoa amputada na cidade teria sido vítima de um

bonde. Segundo Cybèle Celestino, muitos desses casos, na verdade, estavam relacionados a picadas de animais peçonhentos, comuns à época.

Uma prática arriscada virou até música. Em ‘Tradição’, Gilberto Gil canta: “um rapaz muito diferente, inteligente no jeito de pongo no bonde”. O trecho faz referência aos que saltavam de um veículo para outro em movimento. Manoel presenciou de perto uma dessas tentativas malsucedidas.

“Foi no Garcia. Um menino largou o bonde onde eu estava para pegar outro, mas errou o pulo. Caiu, e a roda passou por cima”, lembra. A morte foi imediata. Nessas situações, os condutores recebiam uma orientação controversa: abandonar o local para evitar prisão. “Os mais velhos mandavam inverter a chave, mostrar que o carro estava desligado, e sair. Depois a gente se explicava para a companhia”.

LAMA, TRILHOS E IMPROVISO

Manoel de Jesus, que passou cinco anos na Companhia Linha Circular e hoje vive na cidade baiana de Santa Terezinha, só não conseguiu escapar quando o bonde que conduzia descarrilou na avenida Garibaldi. Hoje recheada de prédios, a via não passava de uma ligação com barro na época. Quando chovia, a lama invadia os trilhos e os bondes escorregavam para fora.

“Era só matagal. Estava com o bonde 509, à noite, com trovoadas. Descarrilou e ficou atolado. Outros não podiam passar. Passei a madrugada esperando retirarem”, relembra. Até o colega cobrador abandonou o posto e deixou Manoel sozinho. O motoneiro conduziu um bonde pela primeira vez aos 20 anos, quando um motorista experiente lhe deu o comando, sem que Manoel tivesse qualquer experiência. “Acelerei demais o carro avançou, só vi o cobrador no chão, de pernas para cima”, relembra, bem humorado.

As curiosidades são muitas: os bondes da Cidade Alta eram mais chiques do que o da Baixa; prostitutas eram proibidas de utilizar os veículos, sob pena de receber palmatórias (há registro de que isso tenha acontecido ao menos uma vez); bilhetes eram falsificados por aqueles que não podiam – ou não queriam – pagar; e existiu um tipo específico, o bonde sanitário, utilizado só para passageiros com doenças transmissíveis, como varíola e cólera.

QUEBRA-BONDES

Um dos episódios mais emblemáticos da história dos bondes está ligado à demolição da antiga Catedral da Sé, no Pelourinho, em 1933, durante o governo de J.J. Seabra, para viabilizar a passagem dos trilhos.

A decisão gerou forte reação. “A igreja já apresentava problemas estruturais e estava fechada, mas mesmo assim houve oposição às reformas”, explica o historiador Murilo Mello. Entre os críticos estava Jorge Amado. Em ‘Bahia de Todos-os-Santos’, guia da capital, o escritor lamenta a demolição, afirmando que até “o bolor era histórico”, e acusa a Companhia Linha Circular de influenciar a decisão.

O descontentamento com tarifas e o serviço precário, somado ao crescimento de carros e ônibus, culminou nos três episódios conhecidos como “quebra-bondes”. O mais marcante foi em 1930, quando 84 veículos foram destruídos, além de oficinas, da entrada do Elevador Lacerda e da sede da companhia.

Símbolos de uma modernidade que marcou gerações, os bondes ainda habitam o imaginário da cidade. No ano passado, um projeto de indicação apresentado na Assembleia Legislativa da Bahia (Alba) sugeriu a realização de estudos para avaliar a viabilidade de reimplantar o sistema no Centro, aproveitando trilhos que ainda resistem ao tempo. Para a professora Cybèle Celestino, seria uma oportunidade para reviver as lembranças da cidade. “Além do potencial turístico, como acontece em muitas cidades da Europa”.