

História do transporte urbano e público na cidade de Salvador na Primeira República

Alexandre Macchione Saes
Doutorando em História Econômica - UNICAMP
Bolsista FAPESP.

A construção de um vasto sistema de infra-estrutura na virada para o século XX, que incluía a instalação de ferrovias, a formação de empresas de serviços urbanos de transporte e iluminação e a criação de um sistema bancário e industrial, era reflexo das transformações da estrutura econômica que dinamizava o processo para a construção de sociedades capitalistas. No caso brasileiro, tais transformações foram estudadas de maneira exaustiva nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, principais beneficiados pelo desenvolvimento da economia cafeeira, e já com a Proclamação da República, as duas maiores e mais ricas cidades do país. Conseqüentemente, foram as capitais desses dois Estados, a cidade do Rio de Janeiro como centro político do Império e da República, e a cidade de São Paulo como epicentro da economia cafeeira, em que o processo de industrialização se mostrou vigoroso, impulsionando mudanças nas relações de trabalho, criando uma nova vida no mundo urbano e enriquecendo as elites locais.

Salvador, por outro lado, na transição do século XIX para o XX era uma cidade de contrastes. Como terceira maior capital brasileira, com 232.396 habitantes em 1899, e antiga capital da colônia portuguesa, Salvador ainda concentrava uma elite enriquecida pelo comércio de importação e exportação, pelo extinto tráfico negreiro e pelas emergentes empresas urbanas e indústrias. Não é para menos que foi em Salvador que circulou a segunda linha de bondes elétricos do Brasil, no ano de 1897, ficando atrás somente da capital da república, a cidade do Rio de Janeiro. E ainda, foi em Salvador que se instalou o primeiro e revolucionário elevador público do mundo, em 1873: o Elevado Hidráulico da Conceição, hoje conhecido como Elevador Lacerda.¹ Entretanto, tais aspectos modernos não condiziam com a outra Salvador, que sofria com a decadência e estagnação da

¹ SAMPAIO, Consuelo. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005, p.183.

economia regional, com grande parte da população local empobrecida, e como a capital do Estado que precisava lutar diariamente contra surtos epidêmicos.

De qualquer maneira, foi neste ambiente de contrastes, de uma elite poderosa regionalmente e de uma população extremamente pobre, e de uma arquitetura onde inovações como o Elevador Lacerda e deteriorados cortiços dividiam a paisagem, que a empresa nacional Companhia Brasileira de Energia Elétrica (ainda como Guinle & Co.) e estrangeira The Bahia Tramway, Light and Power Co. (na liderança de Percival Farquhar) estenderam seus conflitos das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro para Salvador.² Estas eram as três maiores cidades brasileiras do período, além de centros com importância econômica regional e nacional. No caso específico de Salvador, mesmo não fazendo mais parte do centro dinâmico da economia nacional, a capital baiana mantinha um dos principais portos da região, exportando acima de tudo açúcar, fumo e cacau.

Em meados do século XIX, “*embora duplamente periférica, a Bahia foi capaz (...) de criar uma rede de articulações e trânsito urbano e interurbano à sua própria imagem, para servir a seus desígnios*”.³ Esse era o início do processo de modernização da cidade, acompanhando as demandas do processo de urbanização, a cidade de Salvador foi palco da formação de companhias locais de transporte que começavam a articular a cidade. Assim, a introdução de tais inovações na economia soteropolitana, mesmo ao beneficiar apenas uma parte restrita da população, acabava por transformar a vida de todos habitantes de Salvador.

Vale ressaltar que tanto durante o período Imperial quanto durante toda a Primeira República as leis federais e estaduais sobre as concessões de transporte público e urbano legislavam apenas por questões genéricas, como a concessão de cachoeiras para a produção de energia elétrica, tão importante para a modernização das linhas de transporte na transição para o século XX. Desta maneira, abria-se determinante espaço para o poder municipal, sendo que era entre a Prefeitura e Câmara dos Vereadores que as concessões sobre o serviço de transporte era aplicada (determinando questões como: para quem seria dirigida a concessão, por quanto tempo e qual seria a região de atendimento).

² Sobre os conflitos em São Paulo e no Rio de Janeiro ver: HANSEN, Cláudia & SAES, Alexandre. “Poder Municipal e as concessões de serviços públicos no Brasil no início do século XX”. *História Econômica & História de Empresas*. ABPHE. Volume I, 2007 (no prelo).

³ SAMPAIO, 2005, p.159.

Na literatura a economia baiana no período de Primeira República foi pouco retratada, e menos ainda são os trabalhos sobre o sistema de serviços urbanos em Salvador neste período.⁴ Nossos objetivos neste artigo são portanto: 1. Recuperar a história das empresas de transporte público e urbano na cidade de Salvador durante a Primeira República; e 2. Estudar os conflitos sobre as concessões do serviço de bondes entre a empresa estrangeira Bahia Light e a nacional Companhia Brasileira de Energia Elétrica durante as duas primeiras décadas do século XX. Para tanto, para compreender o desenrolar dos conflitos, considerando a importância do poder local na Câmara Municipal (chamado de Conselho Municipal da cidade de Salvador), devemos atentar as articulações entre empresas e empresários com as elites de Salvador.

A emergência das empresas de bonde de Salvador: a fase Imperial

A história dos transportes públicos e urbanos de Salvador teve origem em meados do século XIX, quando o então presidente de Província, barão de Caçapava, publicou a Lei n. 224, de 4 de maio de 1845, que dava direito de dez anos de concessão para aqueles que instalassem linhas de “omnibus” na cidade. Essa preocupação do presidente de Província estava em consonância com as inovações, mesmo que ainda muito rudimentares, surgidas na Europa e nos Estados Unidos, e logo assimiladas na capital do Império, o Rio de Janeiro.

A instabilidade política dos anos seguintes espantou possíveis concessionários e o governo sem sucesso tentou estimular sua própria companhia. Quatro anos depois, em 1849, o italiano Rafael Ariani arrendou a iniciativa do governo para promover o transporte urbano na cidade. “*Com os filhos Luciano e Giusto, Ariani constitui uma empresa familiar que*

⁴ Sobre o processo de urbanização de Salvador o principal trabalho é o de Consuelo Sampaio (2005), cujo foco é o século XIX. Referências sobre a introdução dos serviços de transportes urbanos e iluminação são tratadas de maneira superficial em MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: a 130-years survey*. N.Y: Bonde Press, 1985, e de maneira tangencial nos trabalhos de: BARROS, Geraldo M. *Guilherme Guinle: 1882-1960*. Rio de Janeiro: Agir, 1982, e de GAULD, Charles A. *Farquhar, o último titã*. São Paulo: Editora de Cultura, 2006. Um excelente levantamento de fontes das empresas de transporte e energia elétrica no Estado foi realizado por MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. *Acervo histórico da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade e Coelba, 1995. Sobre a economia e sociedade baiana da Primeira República, as poucas teses e dissertações da Universidade Federal da Bahia são: BELÉNS, Adroaldo de Jesus (2002). *A modernidade sem rosto. Salvador e a telefonia (1881-1924)*, FONSECA, Raimundo (2000). *Fazendo Fita: cinematographos, cotidiano e imaginário em Salvador (1897-1930)*, CASTELLUCCI, Aldrin (2001). *Salvador dos operários. Uma história da greve de 1919 na Bahia e LEITE, Rinaldo (1996). E a Bahia civiliza-se... Idéias de civilização e cenas de anticivildade em um contexto de modernização urbana: Salvador 1912-1916*. Finalmente, o principal trabalho de história política da Bahia

revolucionou a Cidade, ao introduzir um tipo mais sofisticado de transporte urbano coletivo, disponível com regularidade e sempre atualizado com o que havia de mais moderno no gênero".⁵ Os serviços oferecidos pelas "gôndolas" de Ariani eram de grande excelência, de maneira que as poucas empresas concorrentes durante a década de 1850 não resistiram por muito tempo. Em 1859, os Ariani formaram a Companhia Posta Baiana, com apoio do influente deputado provincial Francisco Justiniano de Castro Rabelo, além de mais 115 ilustres acionistas da elite soteropolitana.⁶

Por maiores os esforços da empresa de Rafael Ariani, Salvador no início de 1860 ainda mantinha um sistema de transporte precário e pouco articulado, fundamentalmente pela própria irregularidade do terreno da cidade. Dividida entre cidade baixa, a região comercial de importação e exportação, cidade alta, a sede do poder político-administrativo e religioso, e os arrabaldes, onde se localizava a aristocracia soteropolitana, a população da cidade demandava cada vez mais o desenvolvimento do sistema de transportes para a articulação dessas diferentes regiões de Salvador.

Na década de 1860 as condições tornaram-se mais favoráveis para a expansão dos serviços de transporte. De um lado, um importante fluxo de capital inglês possibilitou a implementação das primeiras ferrovias no país, e na Bahia inclusive, enquanto empresários da região viam novas possibilidades de investimento em empresas públicas e urbanas, já que o tráfico de escravos havia cessado em 1850, e teoricamente, um excedente de capital circulava pela sociedade. Com a intensa ligação entre empresários e os bancos da região, "*o capital inicialmente investido nos meios de transporte público em Salvador foi oriundo de empresários locais, daí o caráter familiar das primeiras companhias que se constituíam*".⁷

Neste novo contexto de metamorfose da riqueza da elite de Salvador que foram criadas as primeiras empresas de bondes da cidade (numa primeira fase de articulação da cidade por tração animal): a Companhia Transporte Urbanos (1864), a Companhia Trilhos Centrais e a Companhia de Veículos Econômicos (1869) e a Companhia Linha Circular da Bahia (1883). Até a década de 1890, essas empresas ainda mantinham serviços arcaicos, com bondes movidos a tração animal, mas que já eram suficientes para facilitar

é: PANG, Eul-Soo. *Bahia in the First Brazilian Republic. Coronelismo and Oligarchies, 1889-1934*. Gainesville: University Presses of Florida, 1979.

⁵ SAMPAIO, 2005, p.134.

⁶ SAMPAIO, 2005, p.141.

⁷ SAMPAIO, 2005, p.155.

demasiadamente a ligação entre regiões. Para auxiliar na articulação vertical da cidade, entre cidade baixa e alta, foram inaugurados dois elevadores: o Elevador Hidráulico da Conceição em 1873 (atual elevador Lacerda) e o Elevador Hidráulico do Taboão em 1896; e três planos inclinados: Isabel e Gonçalves em 1889 e Pilar em 1897.⁸

Com a morte de Rafael Ariani, seus filhos Luciano e Giusto substituíram o serviço de “gôndolas” pelo o serviço de bondes por tração animal, com a formação da firma Ariani em 1864. Contudo tal empreendimento não teve êxito, pois três anos depois foi incorporado por Monteiro & Carneiro, empresa fundada pelos empresários Paulo Pereira Monteiro e Nicolau Carneiro Filho. A união entre empresas criava a Companhia Veículos Econômicos, com mais de 250 sócios comanditários e servindo as regiões comerciais da cidade baixa de Salvador. Mas “*em decorrência do marasmo burocrático, dos atropelos de interesse e de tantas dificuldades a superar, a linha de bondes da Veículos Econômicos só começou a funcionar em 28 de maio de 1869, três anos depois de a companhia ser organizada*”.⁹ Por mais que importantes membros da sociedade baiana estivessem entre os sócios da empresa, a Veículos Econômicos se envolveu na década de 1870 em diversos conflitos com o governo, na cobrança das passagens, isenção de impostos e áreas de concessão.

Perdendo a concessão para os serviços na cidade baixa, novamente os irmãos Ariani empreenderam esforços para formar sua empresa de transporte urbano, agora na cidade alta. Aliados, novamente, com o deputado Francisco Justiano de Castro Rabelo que possuía importantes relações políticas, fundaram em 1869 a Companhia Trilhos Centrais, com 218 contos de réis, 120 destes recebidos da venda da concessão da cidade baixa para Monteiro & Carneiro. O percurso ligava a cidade com o Matadouro, propriedade de Castro Rabelo. No final do Império, depois da morte dos irmãos Ariani, o deputado assumia toda a empresa em leilão organizado em 7 de julho de 1887, em lance de 340 contos de réis.¹⁰

⁸ SAMPAIO, 2005. Para a autora essa foi uma condição peculiar da economia baiana, em que empresários locais tornavam-se os principais agentes da modernização dos serviços públicos. Contudo, devemos lembrar que no Estado de São Paulo essa foi uma tendência repetitiva em diversas cidades: “o grande capital cafeeiro” era o responsável pela construção das ferrovias, fundação de bancos e criação de empresas de serviços públicos em cidades como São Paulo, Santos, Campinas, Ribeirão Preto entre tantas outras. Entre alguns exemplos podemos citar as empresas de transporte de São Paulo, como: a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, a Companhia Ferro-Carril de São Paulo, a Companhia São Vicente, a Empresa Vila Mathias, que entre alguns dos empresários e acionistas estavam Francisco de Paula Mayrink e Antônio da Silva Prado, eminentes fazendeiros de café e empresários locais. SILVA, Heloísa da. “Batalhas pelo Monopólio”. ELETROPAULO. *História e Energia. A Chegada da Light*. São Paulo: Eletropaulo, 1986, p.47.

⁹ SAMPAIO, 2005, p.166.

¹⁰ SAMPAIO, 2005, p.180.

Para a articulação da cidade alta e baixa o engenheiro Antônio Lacerda foi pessoa determinante. Em 1864 o empresário fundava a Companhia de Transportes Urbanos, com o objetivo de atender parte da população dos bairros residenciais da cidade alta com bondes e realizar a ligação entre os dois níveis da cidade. Enquanto o Antônio de Lacerda gastava toda a fortuna acumulada por sua família na construção do elevador entre 1869 e 1873, a Companhia Transportes Urbanos inaugurou sua primeira linha de bondes em 1869, ligando o centro da cidade com os bairros nobres de Salvador. O inovador projeto do Elevador da Conceição (depois Elevador Lacerda em homenagem ao seu construtor) foi inaugurado em 1873, mas levou Antônio de Lacerda a falência, que foi exonerado da empresa em 1875.

Finalmente, ainda nesta primeira fase do transporte urbano por tração animal, seria formada, no anoitecer do Império, a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Sua fundação foi autorizada pela Lei Provincial n.2.046 de 20 de julho de 1883 por 500 contos de réis, pelo engenheiro João Ramos de Queiroz. A empresa inicialmente formada no Rio de Janeiro, mas logo transferida para Salvador, tinha como objetivo concorrer com as empresas já estabelecidas, recebendo para tanto 50 anos de privilégio para uso e gozo de linha circular de carris urbanos.¹¹ Essa era a primeira vez que uma nova empresa buscava enfrentar os domínios das concessões de outras empresas, que até então estavam divididas por zonas previamente determinadas. Nas linhas de bondes, a Companhia Linha Circular passou a percorrer a populosa e comercial região da Sé, cortando os trilhos para a Baixa do Pelourinho e a parte interior da Península de Itapagipe. Na ligação vertical, João Ramos de Queiroz e Manuel Francisco Gonçalves construíram o Plano Inclinado Gonçalves, o Plano Inclinado Isabel (1889) e o Plano Inclinado do Pilar (1897).

A Proclamação da República gerou na Bahia intensas disputas pelo poder local. A crise política que duraria até a intervenção de Floriano Peixoto poucos anos depois, impulsionou a crise econômica no então Estado da Bahia.¹² Paralelamente, as companhias de bondes passavam a sofrer com os crescentes custos provenientes da manutenção dos animais utilizados na tração dos bondes. Como exemplo, em 1878, o dispêndio da Veículos

¹¹ MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, Vol II: 1995, p.19.

¹² PANG, Eu-Soo. *Bahia in the First Brazilian Republic. Coronelismo and Oligarchies, 1889-1934*. Gainesville: University Presses of Florida, 1979, p.46-7. A intervenção de Floriano Peixoto acabaria por colocar de lado duas importantes forças da política baiana, do Diretório do Partido Republicano Federalista: Luiz Vianna e José Gonçalves. Nascia a disputa entre vianistas (florianistas) e gonçalvistas (anti-Floriano).

Econômicos foi de 82 contos de réis com animais, enquanto os salários dos empregados não alcançava 30 contos de réis.¹³ Esses altos custos eram referentes a importação e a alimentação de burros, além das constantes perdas de animais pelas freqüentes epidemias. Por outro lado, nos Estados Unidos o sistema de bondes elétricos estava em pleno desenvolvimento, sendo introduzido anos depois na capital brasileira, o Rio de Janeiro, mostrando que o antigo sistema de tração animal estava esgotado.

Neste cenário que, diante a precariedade financeira da Companhia Transporte Urbanos, esta não suportou a concorrência com a Linha Circular na cidade alta de Salvador, sendo absorvida por sua concorrente em 1897. Em condições semelhantes, a Veículos Econômicos era reorganizada pelo Coronel Antônio Francisco Brandão, que em 1894 havia conquistado a parte da concessão da Linha Circular na cidade baixa, e com a fusão dessas concessões era formada a Companhia Carris Elétricos em 1895, a primeira com um projeto de eletrificação de suas linhas. Portanto, os anos seguintes a Proclamação da República marcaria o final dessa primeira fase de fornecimento dos serviços de transporte urbano por meio da tração animal. As empresas precisavam se modernização introduzir nova tecnologia que invariavelmente exigiria maior quantidade de capital: era o fim das empresas familiares, e o início da aliança entre grandes empresas e o capital internacional.

A eletrificação das linhas de bondes: as grandes empresas entram em cena

O final do século XIX no Brasil foi marcado por uma febre das elites locais, principalmente nas capitais, para a modernização das cidades por meio da introdução de inovações no mundo dos serviços: era o período de Belle Èpoque, em que a energia elétrica transformava a vida urbana, por meio da ampliação da iluminação pública e da melhoria no serviço de transporte urbano. E Salvador, mesmo não se beneficiando diretamente do desenvolvimento econômico das exportações de café e, por isso, ficando a margem da nova elite político-econômica brasileira ligada ao eixo São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, manteve uma forte aristocracia que dividia o poder político nordestino com Pernambuco.

Em 4 de junho de 1898, o intendente de Salvador, Antônio Araújo decretou a Lei n.330, no sentido de estimular a substituição dos bondes de tração animal para carros

SAMPAIO, Consuelo. *Os partidos políticos da Bahia na Primeira República: uma política de acomodação*. Salvador: UFBA, 1978, p.37.

¹³ SAMPAIO, 2005, p.242.

elétricos. As empresas teriam três anos para realizar a substituição e a unificação de bitolas nos padrões determinados pelo Conselho Municipal, e desta maneira, renovariam a concessão por mais trinta anos.¹⁴ Contudo, a mudança de tecnologia requereria das companhias locais grandes somas de capital para instalação de linhas elétricas, bondes novos e usinas geradoras de energia, capital e tecnologia que dificilmente as empresas teriam disponíveis. Não é para menos que, o projeto de eletrificação das linhas de bonde começou a ser colocado em prática em 1896, somente quando a empresa alemã Siemens & Halske foi contratada para este fim pela Companhia Carris Elétricos (sucessora da Veículos Econômicos). Além de deter a tecnologia para a eletrificação, a empresa alemã tinha o capital necessário para tal investimento. Assim, em 14 de março de 1897, a Siemens inaugurava em Salvador, na cidade baixa, a segunda linha de bondes elétricos do Brasil, e a primeira da cidade da capital baiana.¹⁵

Na cidade alta, entretanto, desrespeitando a Lei n.330, a Companhia Linha Circular (CLC), que havia absorvido a Transportes Urbanos e se associado a Trilhos Centrais, mesmo eliminando a concorrência na cidade alta, em 1905, ainda não havia elaborado seu projeto de eletrificação. A monopolização dos serviços na cidade alta pela Companhia Circular teve início entre os anos de 1882 e 1887, quando o mormo, doença de fácil transmissão e letal aos animais, dizimou grande quantidade das frotas das empresas urbanas de Salvador. Tanto a Veículos Econômicos como a Transportes Urbanos foram seriamente atingidas e entraram em profunda dificuldade financeira. A Veículos Econômicos acabou por se reestruturar, enquanto as dificuldades da Transportes Urbanos aumentavam com: “*A crise econômica do fim do século, agravada no Brasil com a abolição da escravatura e a mudança de regime político (...). A precariedade da situação financeira tornou-se insustentável com a epidemia do mormo, que dizimou quase a totalidade de seus animais*”.¹⁶ Assim, em 1896, restou a empresa se desfazer de parte de seus bens, como o custoso elevador do Taboão, logo após sua inauguração. Tal ação não foi suficiente, e no ano seguinte, a Companhia Linha Circular comprou os bens (além do elevador Taboão, o

¹⁴ Arquivo Coelba, T.5.4.009, 13 de dezembro de 1899.

¹⁵ MORRISON, 1989, p.61.

¹⁶ SAMPAIO, 2005, p.229.

elevador Lacerda e as linhas de bonde) e assumiu as concessões da Transportes Urbanos por 940 contos de réis.¹⁷

Já no que diz respeito a Companhia Trilhos Centrais, fundada em 1869 para ligar o centro ao matadouro, uma relação de entendimento estreitou o desenvolvimento dessa empresa com a Companhia Linha Circular. A preocupação primordial da Trilhos Centrais era estabelecer, até então, o transporte de mercadorias em direção a região sudoeste da cidade alta de Salvador. A Companhia Linha Circular, com a aquisição da Transporte Urbanos passava a controlar as regiões mais movimentadas da cidade alta, além da ligação dos arrabaldes, onde viviam as classes altas. A associação com a Trilhos Centrais previa que a Linha Circular poderia passar a realizar o fornecimento de energia elétrica para a modernização das linhas de bondes das duas empresas. Esse processo de eletrificação das linhas só seria possível, pois em 1905 a empresa carioca Guinle & Co. chegava ao mercado soteropolitano assumindo por meio de ações a Linha Circular, com o objetivo de substituir a tração animal pela elétrica.¹⁸

Finalmente, em 25 de setembro de 1906, por meio da pressão da Lei n.810, que reafirmava os preceitos da Lei n.330, e com a aquisição da CLC pela empresa Guinle & Co. (empresa representante e com suporte da produtora norte-americana de materiais elétricos, General Electric)¹⁹ com investimentos de 780 contos de réis, a cidade alta pôde começar a

¹⁷ Em fins de 1898 os direitos da Transporte Urbanos eram legalmente passados para a Linha Circular, e esta empresa logo se adiantou em estender seus direitos para as novas concessões: “A Companhia Linha Circular de Carris da Bahia precisa que V.E. lhe mande dar por certidão o teor da lei n.330 de 4 de julho de 1898 que concedeu à suplicante prorrogação por 30 anos de favores concedidos em virtude da lei provincial n. 2.406 de 20 de julho de 1883, com extensão dos mesmo às linhas da antiga Companhia Transportes Urbanos e bem assim do teor do contrato de 13 de outubro de 1899 lavrado nesta Intendência para execução daquela lei”. Bahia, 2 de novembro de 1898. Arquivo Coelba. T.5.4.035.

¹⁸ No final do século XIX, Eduardo Guinle e Candido Gaffrée formaram a empresa Gaffrée & Guinle para atender diversos serviços, desde construção de ferrovias, concessão do Porto de Santos e representação de equipamentos elétricos no Brasil. Desta empresa, em 1903, Eduardo Guinle Filho fundou a Aschoff & Guinle, que pouco tempo depois se tornava a Guinle & Co., cuja preocupação era atender serviços de transporte e iluminação nas cidades brasileiras. Esse grupo além de iniciar grandes conflitos para assegurar as concessões da cidade de São Paulo e Rio de Janeiro, conseguiu atender outras importantes cidades como Niterói, no Rio de Janeiro. Em 1909, todas as propriedades de Guinle & Co. passaram para a Companhia Brasileira de Energia Elétrica, empresa que controlou os serviços de transporte e iluminação de diversas cidades no Brasil.

¹⁹ A família Guinle já no início do século XX era a representante dos produtos da General Electric na cidade do Rio de Janeiro. Essa relação entre os membros da família Guinle e a empresa norte-americana G.E. possibilitou que a empresa empregasse a tecnologia estrangeira nas concessões brasileiras. Somente no final da década de 1920 que a G.E. por intermédio da empresa Bond & Share passou a prestar serviços de iluminação e transporte, assumindo as concessões deixadas pela Companhia Brasileira de Energia Elétrica em diversas capitais e cidades brasileiras.

comemorar a eletrificação de suas linhas.²⁰ Ainda em 25 de setembro de 1906, a Lei n.817 determinava a unificação dos direitos para a Siemens & Halske com aqueles existentes para a Companhia Linha Circular, isso é, além de poder servir a iluminação das vias atendidas, a empresa teria também a isenção de impostos alfandegários para ampliação dos serviços.²¹

A empresa alemã acabou usufruindo pouco de seus direitos, afinal, em 5 de novembro de 1907 era assinado o termo de transferência dos negócios da Siemens & Halske, por seu diretor Emil Hayn, para a The Bahia Tramway, Light & Power Company, diante o representante da empresa norte-americana, Odilon Octaviano dos Santos.²² Essa transação seguia um acordo previamente realizado na Cidade do México (1903) e no Rio de Janeiro (1904) entre a Siemens e a Light, em que a Siemens passava as concessões de serviço para a empresa norte-americana, enquanto esta última se comprometia a utilizar todos os equipamentos da empresa alemã e manter parte dos antigos diretores da empresa alemã na nova diretoria da Light.²³ Não é para menos que Emil Hayn assumia o cargo de diretor geral da Bahia Light nos primeiros anos de serviço.

Assim, em 1905, Percival Farquhar organizou a The Bahia Tramway, Light & Power Co., em Portland, Maine por 3,5 milhões de dólares de capital social e mais 3,5 milhões de dólares em bônus, empresa como uma espécie de subproduto da Light do Rio de Janeiro, fundada juntamente com Frederick Pearson e Alexander Mackenzie.²⁴ Em 3 de abril do ano seguinte, Farquhar já tinha autorização do Presidente Rodrigues Alves, pelo decreto n. 5.957, para funcionar em Salvador. Farquhar um ano antes, em 1906, também já havia adquirido a Compagnie d'Eclairage de Bahia, deixando esta responsável pelos serviços de iluminação enquanto a Light cuidaria do transporte. Em pouco tempo a empresa já demonstraria grande rentabilidade, remetendo lucros para o exterior, em 1907, de 56 mil libras pelos serviços de transporte, mais 17 mil libras recebidos da d'Eclairage.²⁵ Contudo, o desejo de Percival Farquhar era manter todos os privilégios possíveis dentro dos contratos

²⁰ Arquivo Coelba, T.5.4.035, 14 de fevereiro de 1905.

²¹ Arquivo Coelba, T.22.4.001, 24 de outubro de 1907.

²² Arquivo Coelba, T.23.4.005, 5 de novembro de 1907.

²³ ARMOSTRONG, C. & NELLES, H. *Southern exposure: Canadian promoters in Latin America and the Caribbean: 1896-1930*. Toronto: University of Toronto Press, 1988, p.89

²⁴ GAULD, 2006, p.125. O valor do capital da Bahia Light em réis (taxa de câmbio média de 1907 a 3,1) era de 10.850:000\$000 réis; praticamente o valor da receita do Estado da Bahia em 1907, de 12.744:739\$210.

²⁵ GAULD, 2006, p.130.

de concessão estabelecidos entre empresas e municipalidade, gerando constantes conflitos entre as companhias concessionárias para adquirir melhores garantias e áreas de concessão.

Em comparação com as duas principais cidades do país, São Paulo e Rio de Janeiro, Salvador também estava passando por um momento de concentração das empresas prestadoras de serviços. Contudo, diferentemente das duas outras capitais, em que já no final da primeira década do século XX a empresa canadense Light conseguiu monopolizar o fornecimento de energia e fornecimento do transporte urbano, a divisão geográfica de Salvador entre cidade alta e cidade baixa criou como dois mercados distintos. Enquanto na cidade baixa os carros da Bahia Light cortavam as regiões portuárias e comerciais, na cidade alta eram os carros da Companhia Linha Circular e da Companhia Trilhos Centrais, sob a direção de Guilherme Guinle a partir de 1907, que controlavam o tráfego entre centro e arrabaldes. Essa peculiaridade existente na capital baiana gerou uma preocupação especial do Conselho Municipal (a Câmara Municipal de Salvador) em criar uma regulamentação que abarcasse todas as concessões, com a intenção de superar a relação direta entre empresas e municipalidade.

Assim, a antiga lei de regulamentação do transporte de bondes promulgada por Francisco de Paula em 28 de dezembro de 1889, que regulava o serviço dos cocheiros, dos carros, carroças e animais, dos horários e tarifas, foi complementada por uma nova lei sobre os serviços de tramways, isso é, os bondes elétricos. Apresentada em 27 de fevereiro de 1907, a regulamentação se debruçava em termos gerais sobre as concessões e a operação do serviço. A partir de 1907, todos os novos ramais deveriam ser autorizados pelo Conselho Municipal, mantendo distância de 500 metros de outras concessões, obedecendo aos limites tarifários estipulados pela tabela de preços, de no máximo 100 réis por zona de atendimento, e oferecendo a tabela de horários pretendidos para saídas e chegadas. Essa lei reafirmou os trajetos originais das empresas concessionárias e estendeu isenção tarifária para todas as empresas que colocassem em prática projetos de eletrificação de suas linhas. Os motorneiros deveriam ser cadastrados e respeitar o limite de velocidade de 15 km/h “e muito menos do que isso para ladeiras”. Finalmente, todas as linhas seriam fiscalizadas pela Intendência, com fiscais recrutados pelo Conselho Municipal, mas pagos pelas empresas concessionárias.²⁶

²⁶ Arquivo Municipal de Salvador. *Atas da Câmara*, 27 de fevereiro de 1907.

A rigorosa fiscalização da municipalidade de Salvador foi uma inovação nas leis impostas pelas prefeituras no Brasil. Diante a falta de regulamentação federal sobre os serviços de bondes e iluminação elétrica, pois a legislação federal e estadual apenas se posicionava sobre a utilização dos recursos hidráulicos,²⁷ ficava a cargo das Câmaras Municipais a decisão de quais empresas e de que maneira seria fornecido o serviço público. Os fiscais tinham como função cobrar das empresas a assiduidade nos horários de saída e chegada dos carros e das obras de ampliação das linhas e de reforma das vias por onde as empresas passavam.

As multas eram constantes, e principalmente a empresa Bahia Light colecionava multas por falhas na condução dos serviços. Em relatório da companhia estrangeira para a Intendência Municipal, o diretor geral da companhia Emil Hayn questiona as seguintes multas : *“Diz a Bahia Tramway Light and Power Company que havendo recebido do Ilm. Sr. Engenheiro Fiscal ofícios datados de 14 e 17 do corrente, comunicando-lhe haver sido multada no dia 12, por infração do regulamento relativo às empresas de carris urbanos (L. n.880), e em 14 pela do art. 13 do mesmo regulamento, sendo que naquela data por não cumprir o horário provisório e nesta que permanecera no serviço diário carros sem a taboleta indicativa do destino dos mesmos; e outrossim, em 17 por haver o carro n.48 passado na Agulha do Papagaio sem a devida precaução, resultando em descarrilamento o que caracteriza a infração dos art. 25 e 75”*.²⁸ A exigência de Hayn era a suspensão das multas por parte da Intendência, alegando excesso de rigor contra a empresa.

Para piorar a situação da Bahia Light, em 05 de outubro de 1909, um bonde da empresa atropelou e matou um cego, causando grande inflamação da população. O engenheiro Willian Mitchell, um dos diretores responsáveis da Light em Salvador e braço direito de Farquhar no Brasil, dirigiu-se ao local no intuito de acalmar a situação, entretanto, sua presença gerou ainda maiores revoltas; as versões são inúmeras, desde que ao chegar de bonde, Mitchell passou por cima do cadáver; ou que ele na tentativa de acalmar os ânimos disse que “vida de brasileiro se paga com cem mil-réis”; ou finalmente, que já ao chegar ao local do acidente foi recebido por pedradas pela população.²⁹ De

²⁷ Alfredo Valadão foi quem elaborou o primeiro projeto federal sobre a produção e fornecimento de energia elétrica, já em 1904. Contudo seu projeto levaria cerca de trinta anos para ser aprovado, como o Código de Águas, com a centralização do governo de Getúlio Vargas.

²⁸ Arquivo Municipal, *Intendência Processos*, 21 de março de 1909.

²⁹ BARROS, 1982, p.33.

qualquer maneira, o resultado foi uma marcha popular contra os bens da Light, com a destruição de bondes e aparelhos de iluminação. Dias depois, a Light anunciava prejuízos em torno de 13 contos de réis,³⁰ enquanto, novamente Emil Hayn exigia que a prefeitura tomasse atitudes frente ao evento: *“Diante os tristes acontecimentos de hoje e da quase absoluta falta de garantias para o pessoal e material desta Companhia, comunico a V. Ex. que a Companhia não poderá restabelecer o tráfego dos bondes enquanto não se tornem efetivas as garantias que solicito a V. Ex.”*³¹

Neste mesmo período de instalação da Bahia Light, e já dos primeiros conflitos da empresa com a municipalidade, a empresa de Guinle & Co., que havia adquirido a Companhia Linha Circular, passou a implantar o sistema de bondes elétricos. A energia elétrica era produzida pelas pequenas usinas termelétricas da Canela (uma usina provisória que funcionou somente entre 1906 e 1907) e da Preguiça, de 4 mil kw, mas o suficiente para a CLC fornecer energia para os bondes e transmitir o excedente de energia para terceiros.³² Contudo, no projeto de Guilherme Guinle, diretor da empresa em Salvador, era imprescindível iniciar a construção de usinas hidroelétricas para baratear e ampliar a produção de energia elétrica. E, aproveitava-se para tanto, do bom trânsito que o empresário gozava dentro da sociedade soteropolitana,³³ diferentemente da relação conflituosa entre Bahia Light e poderes locais. Neste sentido, em 1907 já estavam em operação as obras para a construção da usina de Guinle & Co. no Rio Paraguaçu, no salto de Bananeiras no município de São Felix, aprovados pelos Decreto Estadual n.389 de 27 de março de 1906, com base no Art.7, sobre a exploração industrial da energia elétrica, da Lei n.634 de 28 de dezembro de 1905. Pouco depois, ampliava-se o contrato para os saltos de Marcela e Gameleira no município de Cachoeira.³⁴

A divisão geográfica da cidade de Salvador assegurou uma pequena paz entre a Light e a Guinle & Co. Respectivamente divididos nos mercados da cidade baixa e alta, só em 1909 que os conflitos entre as duas empresas pareceram se acirrar na capital baiana. Em

³⁰ Diário de Notícias, 9 de outubro de 1909.

³¹ Arquivo Municipal, *Intendência Processos*, 5 de outubro de 1909.

³² BARROS, 1982, p. 32.

³³ No discurso do vereador Sr. Prediliano Pitta fica claro esse apoio ao empresário Guilherme Guinle: *“Já é público o pensamento de se render uma homenagem aos atuais dignos diretores da Companhia Linha Circular, que, indiscutivelmente, bastante tem contribuído com esforços manifestos para o progresso material desta cidade”*. Arquivo Municipal. *Atas do Conselho Municipal*, 27 de setembro de 1909.

³⁴ Arquivo Público do Estado da Bahia. Relatório de Presidente de Estado. José Marcelino de Souza, 1906.

parte, o acirramento era reflexo do crescente conflito entre as duas empresas nos mercados de São Paulo e do Rio de Janeiro, mas também respondia a ampliação dos serviços da Guinle & Co. (que neste ano passou a ser chamada de Companhia Brasileira de Energia Elétrica)³⁵ que de um lado, buscava fornecer iluminação elétrica para a cidade, em concorrência com os serviços de iluminação a gás distribuídos pela subsidiária da Bahia Light, d'Eclairage, e de outro lado, lançando suas linhas de bondes para a cidade baixa.

No que diz respeito às concessões do serviço de transporte, em 2 de setembro de 1911 a Companhia Trilhos Centrais entrou com recurso para proibir o pedido de concessão do empresário Durval Sá Pereira, que pretendia ligar a cidade alta à cidade baixa por meio de bondes elétricos, via um túnel partindo do Taboão rumo a Praça dos Veteranos. A justificativa da Trilhos Centrais era que Sá Pereira estaria invadindo parte da zona, na cidade alta, de concessão da empresa.³⁶ Contudo, menos de um ano depois de barrar o projeto de Durval Sá Pereira, a empresa Trilhos Centrais encampou o projeto do empresário e levou ao Conselho Municipal o estudo da ligação entre cidade alta e baixa pelo túnel.

Desta vez, era a Companhia Trilhos Centrais que invadia a área de concessão de outra empresa: da Bahia Light na cidade baixa. Logo, em 17 de julho de 1912, as comissões de Justiça e Fazenda debatiam-se sobre o pedido da Trilhos Centrais e da reclamação da Light. Em reunião, afirmava-se: *“Fundase a reclamação ou protesto no fato de gozar o reclamante “Light and Power” de um privilégio de zona de 500 metros concedido pela lei n.817 de 25 de setembro de 1906, zona que segundo a referida concessão será invadida”*. Já em defesa a Trilhos Centrais lembrava-se: *“Se é um fato que o reclamante (Bahia Light) goza de um privilégio de zona de 500 metros para cada lado de sua linha, não é menos certo que a “Trilhos Centrais” também goza de um privilégio de zona de 500 metros para cada lado de sua linha, nos termos da lei n.816 de setembro de 1906, sendo ainda para notar que, como consta no livro de contratos existente na Intendência a “Trilhos Centrais” adquiriu em privilégio de zona antes da Reclamante, por isso que firmou o seu contrato em 10 de novembro de 1906, quando o reclamante só o fez em 24 de outubro de 1907, quase um ano depois”*.³⁷

³⁵ A Cia. Brasileira de Energia Elétrica (CBEE) foi constituída em 27 de maio de 1909, pelos sócios da Guinle & Co. Na Bahia, Decreto Estadual n.720, de 10 de março de 1910, aprovou a transferência das concessões para a exploração dos serviços de energia elétrica da Guinle para a CBEE.

³⁶ Arquivo Municipal. *Atas do Conselho Municipal*, 2 de setembro de 1911.

³⁷ Arquivo Municipal. *Atas do Conselho Municipal*, 17 de junho de 1912.

No ano seguinte, depois de recursos das duas empresas, o Conselho Municipal votou a emenda sobre a construção do túnel ligando cidade baixa à alta: mais de 2/3 do Conselho aprovava e concedia a Companhia Trilhos Centrais o direito de construir a passagem ligando o Taboão à praça do Deodoro. Farquhar logo percebeu que sua influência na cidade era pequena e cada vez mais questionada. E para piorar a situação, as condições do serviço de iluminação, realizados pela subsidiária d'Eclairage, além de custosos continuavam em péssimo funcionamento. Em 9 de março de 1911, a CBEE entrou com petição no Conselho Municipal para que autorizasse a venda de sua energia excedente para a Compaigne d'Eclairage, por 100 réis, para que esta pudesse repassar para o município por menores preços. Mas já era tarde, o Conselho Municipal estava decidido em encampar os bens da companhia de iluminação, considerando que este ato era um ato de soberania e de defesa do serviço de utilidade pública: pagando-se a indenização devida a empresa, a encampação seria um ato legal.

Longas discussões tomaram jornais e os debates do Conselho Municipal,³⁸ tanto sobre a constitucionalidade da encampação aprovada pelos vereadores, quanto sobre o valor da indenização. Em 05 de julho de 1911, diante a Lei n. 906, finalmente, o Intendente Carneiro Rocha sancionou a lei de encampação não só da d'Eclairage, mas como da Bahia Light também. Em 1913, a Comissão de Justiça aprovava o valor da indenização de 20.238:095\$238 réis,³⁹ e efetivamente as propriedades da Bahia Light passavam para as mãos da municipalidade. Entretanto, faltava o município arrecadar tal valor para efetuar o pagamento.⁴⁰ Era a primeira grande derrota da Light, que no mesmo período da encampação em Salvador, formava a Brazilian Traction Light and Power, unindo as bens sucedidas empresas de São Paulo e do Rio de Janeiro.

A indenização a ser paga a Bahia Light levou longos anos para ser consolidada, e Percival Farquhar continuaria alegando o resto da vida que o valor total a receber do município de Salvador não havia sido atingido. A concessão da empresa passava naquele momento ao município, cujas condições para gerir tal serviços eram extremamente

³⁸ Os debates sobre a encampação da d'Eclairage foi iniciado no Conselho Municipal, em 27 de março de 1907. Contudo a Bahia Light foi absorvida neste processo apenas depois de 1911. Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 27 de março de 1907.

³⁹ Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 16 de janeiro de 1914.

⁴⁰ Em 1915, a dívida do Município com a Light representava cerca de 1/3 de toda a dívida municipal. Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 21 de janeiro de 1915.

precárias. No entender de McDowall: “a Bahia Tramway faliu porque negligenciou a construção de uma resistente aliança com grupos locais. Diferentemente das companhias do Rio de Janeiro e de São Paulo, a empresa baiana não foi dirigida por um homem do calibre de Alexander Mackenzie, para realizar alianças políticas e com a elite local, e assim, prevenindo o isolamento da empresa e o possível ostracismo”.⁴¹

Rumo ao monopólio: Companhia Linha Circular após a Primeira Guerra

A expansão dos serviços no período da Primeira Guerra Mundial foi dificultada pelo encarecimento ou pelo simples desaparecimento das matérias-primas necessárias para a construção e manutenção das linhas de bondes e das usinas geradoras de eletricidade. Tanto a Companhia Linha Circular como a Companhia Trilhos Centrais havia ampliando substancialmente suas linhas entre 1906, o ano da intervenção da empresa Guinle & Co., e 1912, pouco antes o início do conflito mundial. Em 1921, nos relatórios das empresas para o Conselho Municipal, os diretores alegavam as dificuldades enfrentadas no final da última década em decorrência da depreciação cambial e da queda do fluxo de importação. Contudo, o início da década de 1920 apresentava novas e boas perspectivas: de um lado, as dificuldades internacionais haviam cessado, e de outro lado, internamente era inaugurada a Usina Hidroelétrica de Bananeira, que aumentaria a oferta de energia e reduziria os custos das empresas controladas pela Companhia Brasileira de Energia Elétrica.⁴²

As reclamações que eram constantes contra aos maus serviços prestado pelas companhias cresceram durante o período da Primeira Guerra Mundial.⁴³ As reclamações eram ainda maiores, especialmente, diante os serviços prestados pela Intendência na cidade baixa. Tais serviços se encontravam praticamente em total estado de abandono, já que a municipalidade não tinha recursos disponíveis para liquidar as dívidas assumidas com a encampação da Bahia Light, e muito menos ampliar e reformar as linhas de bondes e redes de iluminação. Assim, em 1921, a prefeitura passava para a Companhia Linha Circular os serviços de iluminação das áreas anteriormente atendidas pela d’Eclairage. Contudo, o

⁴¹ McDOWALL, Duncan. *The Light. Brazilian Traction, Light and Power Company Limited: 1899-1945*. Toronto: University of Toronto Press, 1988, p.213.

⁴² Arquivo Municipal. *Intendência Processos*, 11 de maio de 1921.

⁴³ “A empresa de bondes, que tão mal servem o povo, não conhecem, absolutamente, poder algum que as possa compelir a execução regular de suas obrigações”. Os jornais diariamente reclamavam da falta de

serviço de transporte também seria transferido, mas quase uma década depois, em 1929. Após concorrência pública, o município passou todos os bens adquiridos da Bahia Light, com material fixo e rolante, outras instalações e a concessão de transporte da cidade baixa, para a Companhia Linha Circular.⁴⁴

A venda foi consolidada em meados de maio de 1929, tendo acertado o preço dos bens da Bahia Light de 8.112:000\$000 réis, pela lei n.803. Evidentemente, parte deste valor seria utilizado pelo município para quitar a antiga dívida com Percival Farquhar, de maneira que 5.112:000\$000 (ou cerca de 125 mil libras) foram depositados no Bank of London South America “*para quitação da dívida municipal e exoneração da hipoteca dos bens encampados a Bahia Light and Power e Cia. d’Eclairage de Bahia de 1914*”.⁴⁵

Três anos antes da compra da Bahia Light, em 1926, houve a fusão definitiva entre as Companhias Linha Circular e Trilhos Centrais. As empresas que já funcionavam com os mesmos diretores desde o controle acionário da Guinle & Co., em 22 de setembro de 1926 tinham a unificação de seus bens na Companhia Linha Circular, que aumentava o capital da empresa para mais oito mil contos de réis.⁴⁶

Assim a Companhia Linha Circular chegava ao final da década de 1920 assumindo o monopólio dos serviços de distribuição de energia elétrica e transporte urbano da cidade de Salvador. A capital baiana havia crescido e se modernizado: em 1926 eram 321.702 habitantes, e a empresa durante o de 1927 havia transportado mais 60 milhões de pessoas, enquanto o consumo de energia domiciliar e comercial ultrapassava os 3 milhões de kw. Contudo, ainda os dois últimos anos da década de 1920 guardavam mudanças profundas no comando do fornecimento dos serviços para Salvador. Seguindo a tendência de parte considerável das concessões da Companhia Brasileira de Energia Elétrica, estas em 1927, passaram para o controle acionário da empresa norte-americana Amforp.⁴⁷ Em 30 de abril de 1929, a assembléia da empresa autorizava a mudança da razão social da CBEE para Cia. Energia Elétrica da Bahia, aprovada pelo Decreto n. 6.221 do governo do Estado da Bahia.

bondes, do desrespeito aos horários e das irregularidade nas obras. Biblioteca do Estado da Bahia. *Diários de Notícias*, 9 de abril de 1915.

⁴⁴ MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, Vol II: 1995, p.22.

⁴⁵ Arquivo Coelba, T.5.2.224., 28 de maio de 1929.

⁴⁶ Arquivo Coelba, T.16.5.032., 22 de setembro de 1926.

⁴⁷ A Amforp (American Foreign Power, atuando também como Bond & Share) era empresa constituída pela norte-americana, fabricante de materiais elétricos, General Electric. Desde o início do século XX a próxima

Contudo, neste momento os serviços de distribuição de iluminação e energia elétrica eram separados definitivamente dos serviços de transporte urbano. Enquanto a CEEB ficou com as concessões de energia elétrica, a Companhia Linha Circular, por contrato de 28 de maio de 1929, obteve o direito de explorar o serviço de viação em todo o município de Salvador, que manteve até 1955.⁴⁸

Desta forma, a característica de Salvador como capital dos contrastes permanecia: a extrema concentração do poder político e econômico da elite local possibilitou a modernização da cidade, com introdução de tecnologia e serviço de ponta, enquanto parcela considerável da população continuava vivendo em precárias condições. Os antigos arrabaldes, que agora estavam “mais próximos” do centro, como Vitória e Farol mantinham o padrão de vida de cidades européias, enquanto bairros mais populares e distantes sofriam com a falta de recursos básicos. No que diz respeito as empresas de transporte, o setor sofreu um grande processo de concentração e monopolização, seguindo a tendência das principais cidades brasileiras. A Guinle & Co. que havia lutado intensivamente contra a Light nos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, e perdido, se utilizou do principal recurso da empresa estrangeira para sustentar o mercado soteropolitano: a aliança com o poder local.

Referências bibliográficas:

- ARMSTRONG, C. & NELLES, H. *Southern exposure: Canadian promoters in Latin America and the Caribbean: 1896-1930*. Toronto: University of Toronto Press, 1988.
- BARROS, Geraldo M. *Guilherme Guinle: 1882-1960*. Rio de Janeiro: Agir, 1982.
- GAULD, Charles A. *Farquhar, o último titã*. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.
- HANSEN, Cláudia & SAES, Alexandre. “Poder Municipal e as concessões de serviços públicos no Brasil no início do século XX”. *Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica*. ABPHE. Volume I, 2007 (no prelo).
- McDOWALL, Duncan. *The Light. Brazilian Traction, Light and Power Company Limited: 1899-1945*. Toronto: University of Toronto Press, 1988.
- MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: a 130-years survey*. N.Y: Bonde Press, 1985.

relação entre CBEE e GE possibilitou que os empresários norte-americanos tivessem acesso facilitado ao mercado brasileiro.

⁴⁸ MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, Vol II: 1995, p.22-3.

PANG, Eul-Soo. *Bahia in the First Brazilian Republic. Coronelismo and Oligarchies, 1889-1934*. Gainesville: University Presses of Florida, 1979.

SAMPAIO, Consuelo. Os partidos políticos da Bahia na Primeira República: uma política de acomodação. Salvador: UFBA, 1978.

_____. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SILVA, Heloísa da. “Batalhas pelo Monopólio”. ELETROPAULO. História e Energia. A Chegada da Light. São Paulo: Eletropaulo, 1986.